



COMITÉ DE FACILITACIÓN
33º periodo de sesiones
Punto 7 del orden del día

FAL 33/7
6 marzo 2006
Original: ESPAÑOL

**PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTO:
PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS**

Revisión resolución A.872(20)

**Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias
sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados
al transporte marítimo internacional**

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

**Presentado por Colombia como país coordinador del
Grupo de trabajo por correspondencia**

RESUMEN

Sinopsis:

En el presente documento se informa sobre la labor del Grupo de trabajo por correspondencia creado durante el 32º periodo de sesiones de Comité de Facilitación que tiene como mandato hacer la revisión de la resolución A.872(20) "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional".

Medidas que han de adoptarse: Véase el párrafo 16.

Documentos conexos: Resolución A.872(20), resolución A.985(24) y documento de propuesta de modificación de la resolución A.872(20).

1 GENERALIDADES

1 Durante el 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, la delegación de Colombia presentó la propuesta de modificación y actualización de la resolución A.872(20) que básicamente se basó en la adaptación de ésta al Convenio para facilitar el tráfico marítimo Internacional de 1965, enmendado y al Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias - Código PBIP y de actualizarla, teniendo en cuenta el paso de 10 años que han traído nuevas modalidades de ocultamiento de drogas a bordo de los buques dedicados al transporte marítimo internacional.

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

2 Dicha propuesta tuvo una valiosa aceptación por parte de los miembros del Comité de Facilitación, destacándose la manifestación de apoyo de las delegaciones de Dinamarca, Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Estados Unidos, Reino Unido y la Cámara Naviera Internacional.

3 Como resultado de lo anterior, la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones aprobó la resolución A.985(24) "Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional", la cual autoriza al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que trabajen conjunta y rápidamente en la revisión de las Directrices, a que adopten de la misma manera las enmiendas necesarias y que se les dé la publicidad mediante medios apropiados, y a que informen a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, de las medidas adoptadas en torno a las enmiendas de la resolución A.872(20).

4 Tomando Colombia la coordinación del Grupo de trabajo por correspondencia, inició las labores invitando a trabajar a Uruguay, Holanda, Brasil, Argentina, Chile, Estados Unidos, Ecuador y a la Cámara Naviera Internacional enviando diversas comunicaciones tanto generales como específicas y puntuales sobre el tema.

2 MANDATO

2.1 Independientemente de las decisiones que tome el Comité de Seguridad Marítima, el Grupo de trabajo por correspondencia debe elaborar las enmiendas pertinentes a las "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional" contenidas en la resolución A.872(20), teniendo en cuenta que:

- .1 Las Directrices que proponga (las Directrices revisadas) continuarán manteniendo su actual carácter recomendatorio.
- .2 Las disposiciones de las Directrices revisadas serán consecuentes con las disposiciones del Capítulo XI-2 del SOLAS y con las del Código PBIP y con cualquier decisión del Comité de Seguridad Marítima relativa a la implantación del Capítulo XI-2 del SOLAS y del Código PBIP. La revisión de las Directrices se hará de modo que el resultado final no constituya una duplicación de las disposiciones existentes del Código PBIP sino que las complemente y expanda, según proceda, en el contexto de la prevención del tráfico de drogas y el control del desvío de productos químicos.
- .3 Las disposiciones estarán encaminadas a lograr un equilibrio entre la facilitación y la protección, así como entre las responsabilidades de las instalaciones portuarias y las de los buques.
- .4 Tendrán concordancia con las recomendaciones que figuren en las Directrices revisadas y los planes de protección de los buques y las instalaciones portuarias, así como los cometidos del oficial de protección del buque, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de la compañía para la protección marítima.

- .5 Las Directrices revisadas harán referencia y tendrán en cuenta las orientaciones que figuran en el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre la vigilancia, la seguridad y la salud en los puertos y el Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global de la Organización Mundial de Aduanas - OMA.
- .6 Las disposiciones de las Directrices revisadas harán referencia y tendrán en cuenta el material pertinente elaborado por otros organismos de Naciones Unidas y organizaciones internacionales, por ejemplo, la Junta internacional de Fiscalización de Estupefacientes de las Naciones Unidas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, la Organización Mundial de Aduanas y la INTERPOL.
- .7 El Grupo de trabajo hará un análisis especial a los anexos de las Directrices contenidas en la resolución A.872(20).
- .8 Dependiendo de la amplitud de las enmiendas que se propongan, el Grupo de trabajo considerará si sería mejor sustituir las Directrices por una nueva versión, asesorará a tal respecto y en caso de que lo estime necesario, elaborará el nuevo texto.

3 LABORES REALIZADAS POR EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

3.1 Modificó el título de la resolución A.872(20) "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional", por el siguiente "Directrices para la prevención del tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y el control del desvío de productos químicos".

3.2 Revisó el preámbulo de la resolución A.872.20 e hizo una reseña pormenorizada de su relación con las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar - SOLAS, el Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias - Código PBIP, el repertorio de recomendaciones prácticas sobre la vigilancia, la seguridad y la salud en los puertos de la Organización Internacional del Trabajo - OIT y el marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global de la Organización Mundial de Aduanas - OMA.

3.3 Estudió el contenido de las Directrices y desarrolló un vínculo general y conceptual con las funciones dispuestas para los Oficiales de Protección del Buque, la Compañía y la Instalación Portuaria, en virtud del Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias – Código PBIP.

3.4 Llevó a cabo una lectura integral de las Directrices, modificando términos y conceptos a fin de armonizar y compensar su lenguaje para unificar conceptos y alcances de las Directrices revisadas con el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965, Enmendado, las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS y el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias - Código PBIP.

3.5 Se revisaron los anexos y se propone en las Directrices propuestas, la modificación a que dio lugar la revisión respectiva.

4 RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

4.1 Teniendo en cuenta el Mandato dado al Grupo de trabajo por correspondencia, los anexos de las Directrices fueron revisados y se sugiere que: el anexo 1 se mantenga, el anexo 2 sea aprobado con su respectiva modificación recomendada; el anexo 3 modificado, sea aprobado por cuanto hace referencia a los sitios de Internet de Organizaciones Internacionales y Regionales competentes en el tema; el anexo 4 modificado, sea tenido en cuenta en la aprobación de las Directrices; el anexo 5 se elimine, por cuanto la información podrá ser obtenida en las referencias contenidas en el nuevo anexo 3 propuesto; el anexo 6 se mantenga; el anexo 7 se mantenga en el cuerpo de las Directrices modificadas con los cambios sugeridos, y el anexo 8 sea modificado.

4.2 En este sentido y con el fin de hacer claridad sobre los anexos de las Directrices revisadas, el nombre y numeración de los anexos sería el siguiente:

"ANEXO 1 - Lista de productos químicos esenciales y precursores frecuentemente utilizados en la elaboración de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (según la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988).

ANEXO 2 - Equilibrio entre la observancia forzosa y la facilitación.

ANEXO 3 - Sitios de Internet que ofrecen información relativa a la legislación internacional y nacional, estadísticas de consumo e incautación y situaciones conexas al tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos.

ANEXO 4 - Tendencias mundiales (basadas en informes de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas).

ANEXO 5 - Las drogas y la drogadicción.

ANEXO 6 - Glosario de términos."

4.3 En cuanto al anexo 8 de la actual resolución A.872 (20) de 1997, el Grupo de trabajo por correspondencia recomienda que éste sea eliminado y se convierta en una circular FAL con el objetivo de que la Secretaría la mantenga continuamente actualizada.

4.4 Al respecto, el Grupo de trabajo por correspondencia, con el fin de facilitar la labor de la Secretaría, sugiere se tenga en cuenta el contenido de la circular FAL.5/Circ.20, del 6 de septiembre de 2003, la cual contiene los datos para el contacto de las Autoridades Públicas Nacionales designadas para la Facilitación, y si es posible, incluya aquellos puntos de contacto nacionales responsables del control del narcotráfico y conexas.

4.5 En cuanto al Curso modelo OMI sobre prevención y control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques, el Grupo de trabajo por correspondencia recomienda:

4.6 Que dicho curso sea revisado a fin de que se amplíe su contenido y en la nueva versión se incluya la importancia de la prevención de la drogadicción abordado.

4.7 En la nueva versión del curso el Grupo de trabajo por correspondencia sugiere sean tenidos en cuenta, en su totalidad, los actuales anexos de la resolución A.872(20) 1, 6 y 7.

4.8 Para los efectos de lectura y entendimiento, todas las modificaciones que propone el Grupo de trabajo por correspondencia se muestran entre paréntesis, **negrilla** y *cursiva*.

5 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

Se invita al Comité a que apruebe las presentes "Directrices para la prevención del tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y el control del desvío de productos químicos", el cual es el resultado de un trabajo mancomunado y responde al mandato determinado por la Organización.

ANEXO

~~DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE
DROGAS, SUSTANCIAS SICOTROPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS
PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL~~

*(DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO
DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTROPICAS Y EL CONTROL
DEL DESVÍO DE PRODUCTOS QUÍMICOS)*

ÍNDICE

PREÁMBULO

CAPITULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

1. PROCEDIMIENTOS ADUANEROS (*DE LAS AUTORIDADES PÚBLICAS*)

- 1.1 Medidas de los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas*).
- 1.2 Información con respecto a la tripulación.
- 1.3 Función de las ~~compañías navieras~~ (*Compañías*)
- 1.4 Seguridad de la carga
- 1.5 Seguridad en el puerto (*la instalación portuaria*) cuando la ~~compañía naviera~~ (*Compañía*) ejerza el control de los servicios
- 1.6 Seguridad en general
- 1.7 Seguridad relativa al personal
- 1.8 Generalidades

2. POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

- 2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque
- 2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque
- 2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque
- 2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

3. FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EXPLOTADORAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD (*INTEGRAL*) DEL BUQUE

- 3.1 Enseñanza y formación de la tripulación.
- 3.2 Coordinación entre las ~~autoridades locales~~ (*Autoridades Públicas del Puerto*) y la ~~compañía~~ (*Compañía*)-~~explotadora~~
- 3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito
- 3.4 Examen de la seguridad (*protección*) del buque.
- 3.5 Personal disponible para la seguridad del buque
- 3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

4. MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD FÍSICA (*INTEGRAL*) DEL BUQUE

- 4.1 Seguridad de los servicios en tierra
- 4.2 Seguridad a bordo del buque
 - 4.2.1 Control del acceso al buque e identificación
 - 4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto
 - 4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes
- 4.3 Precauciones generales en los buques
- 4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

- 4.4.1 Iluminación
- 4.4.2 Vigilancia desde el buque
- 4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación
- 4.5 Control del personal
- 4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de droga.
- 4.6.1 Individualmente
- 4.6.2 Confabulación organizada

5. DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

- 5.1 Registros a bordo
- 5.2 Planificación de los registros a bordo
- 5.3 Tipos de registro a bordo
 - 5.3.1 Registro reactivo
 - 5.3.2 Registro rápido
 - 5.3.3 Registro preventivo
- 5.4 Métodos de registro
 - 5.4.1 Registro físico
 - 5.4.2 Sistema de rayos X
 - 5.4.3 Exploración iónica
 - 5.4.4 Empleo de perros
 - 5.4.5 Consideraciones adicionales

6. OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

- 6.1 A bordo del buque
- 6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque
- 6.3 Circunstancias sospechosas a bordo
- 6.4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque
- 6.5 Observación de las pautas de comportamiento
- 6.6 Circunstancias sospechosas en la mar
- 6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

7. MEDIDAS QUE PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

- 7.1 Orientación general
- 7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal
- 7.3 Orientación concreta

8. SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

- 8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo
- 8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

CAPITULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE ~~DESVIÓ DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS~~

- 1. Productos químicos utilizados en la elaboración ilícita de estupefacientes o sustancias sicotrópicas.

2. Precauciones para el transporte de productos químicos esenciales utilizados en la elaboración de estupefacientes.
3. Recomendaciones para los países productores, distribuidores y proveedores de productos químicos

ANEXOS

- ANEXO 1 - Lista de productos químicos esenciales y precursores frecuentemente utilizados en la elaboración de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (según la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988).
- ANEXO 2 - Equilibrio entre la observancia forzosa y la facilitación
- ANEXO 3 - *Incautaciones mundiales (Sitios de Internet que ofrecen información relativa a la legislación internacional y nacional, estadísticas de consumo e incautación y situaciones conexas al tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos)*
- ANEXO 4 - Tendencias mundiales (basadas en informes de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas).
- ANEXO 5 - ~~Legislación penal~~ Las drogas y la drogadicción
- ANEXO 6 - Glosario de términos
- ~~ANEXO 7 - Lista de puntos de contacto en los puertos para notificar sucesos relacionados con las drogas~~

~~DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTROPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL.~~

(DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTROPICAS Y EL CONTROL DEL DESVÍO DE PRODUCTOS QUÍMICOS)

PREÁMBULO

(A raíz de los sucesos que ha vivido la humanidad, y después de los actos terroristas que han dejado miles de víctimas y han puesto en riesgo todas y cada una de las formas de transporte, la Organización Marítima Internacional – OMI, presenta las siguientes “Directrices para la prevención del tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y el control del desvío de productos químicos”, las cuales son el resultado de una revisión de las anteriores “Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional”, y de una armonización con instrumentos internacionales y recomendaciones emanadas por diferentes organismos internacionales como la misma OMI, la Organización Mundial de Aduanas - OMA y la Organización Internacional del Trabajo - OIT, buscando como fin lograr un equilibrio entre la facilitación del comercio internacional y la gestión de la protección, para así contribuir a evitar que las actividades del narcotráfico, que en múltiples ocasiones están relacionadas con actos delincuenciales y pueden ser motivo de actos terroristas directos, conexos o base para su financiación, penetren en el transporte marítimo internacional.

Lo anterior, con el fin último de dar cumplimiento a lo expresado en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1373 de 2001 que en el numeral 4 hace alusión a la estrecha relación que existe entre el terrorismo y la delincuencia internacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y pone de relieve la necesidad de estrechar la cooperación en los planos nacional, subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional al terrorismo y amenazas graves a la seguridad internacional y en la Resolución 1456 de 2003 que reafirma el deber de evitar que los terroristas recurran a otras actividades delictivas como la delincuencia transnacional organizada, el uso y el tráfico ilícito de drogas, entre otras actividades delictivas.

Es así como las presentes Directrices tienen como propósito determinar los procedimientos básicos para detectar no solamente drogas a bordo, sino también hacer de la prevención la principal manera de evitar que el flagelo del narcotráfico afecte la economía y el bienestar mundial al atentar contra el comercio marítimo internacional.

Bajo este espectro, es valioso resaltar las labores que han realizado tanto los Estados, como las Organizaciones Internacionales en materia de lucha contra el narcotráfico que se ven reflejados en instrumentos internacionales que gozan hoy por hoy de indudable aceptación internacional.

Ejemplo de lo anterior, a continuación se hará una rápida revisión de varios esfuerzos internacionales en materia de lucha contra el narcotráfico y en algunos de ellos, su pormenorizada relación con el transporte marítimo internacional.

En materia general vale la pena mencionar que existen las Convenciones Internacionales del Opio (La Haya 1912 – Ginebra de 1925), la Convención para limitar la elaboración y regular la distribución de drogas (Ginebra de 1931), la Convención para la supresión del tráfico ilícito de drogas peligrosas (Ginebra de 1936), el Protocolo de Nueva York de 1946 que enmienda la mayoría de los anteriores, la Convención Única sobre Drogas (Nueva York de 1961) y su Protocolo de 1971, la Convención sobre sustancias sicotrópicas (Viena 1971) y la Convención de las Naciones Unidas sobre tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (Viena de 1988), lo cual demuestra el desarrollo jurídico que ha tenido el tema a lo largo del tiempo y la respuesta internacional a una actividad que afecta directamente a la sociedad.

De esta última, la Convención de Viena de 1988¹, se puede establecer que actualmente tiene una importante aceptación dentro de la comunidad internacional, debido a su completo análisis y recorrido normativo en su contenido, basado en la prevención y erradicación del tráfico ilícito de drogas. Por tanto, para la implementación de las presentes Directrices, se recomienda tener un conocimiento general de la citada Convención de Viena. En este sentido, se sugiere hacer especial énfasis de lo que establece la Convención en sus artículos: 3. Delitos y Sanciones, 5. Decomiso, 9. Cooperación y Capacitación, 12. Sustancias que se utilizan con frecuencia, 13. Materiales y Equipos, 15. Transportistas Comerciales, 16. Documentos comerciales y etiquetas de las exportaciones, 17. Tráfico ilícito por mar, 18. Zonas y puertos francos y 20. Información que deben suministrar las partes.

Así mismo, hay que tener en cuenta los acuerdos bilaterales que celebran los Estados sobre la materia de prevención y control del tráfico ilícito de drogas, muchos de ellos inspirados en las convenciones internacionales citadas.

Por otro lado, la existencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 - CONVEMAR² es fundamental para tener en cuenta en la aplicación de las Directrices, en especial por su alusión al principio de la cooperación, considerada como base fundamental para lograr objetivos comunes, bajo la premisa de la responsabilidad compartida, ya que definitivamente la acción contra la droga es una responsabilidad común que requiere un enfoque integrado y equilibrado.

Sin embargo, como se dijo al inicio, la humanidad afronta hoy por hoy una serie de variables que alteran de manera sistémica el desarrollo, el comercio y las economías mundiales y aspectos como el narcotráfico y el terrorismo, entre otros, ponen en riesgo la facilitación del transporte marítimo internacional, por tal razón es provechoso igualmente resaltar la conexión directa que hay de estos temas con respuestas positivas como los son las nuevas disposiciones del Capítulo XI – 2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar - SOLAS, el Código internacional para protección de buques e

¹ La Convención de Viena del 20 de diciembre de 1988, entró en vigor internacional el 11 de noviembre de 1990. Al mes de enero de 2006 tiene 179 Estados Parte, de los cuales 87 son firmantes.

² CONVEMAR de 1982, artículo 108, "1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las Convenciones internacionales. 2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico".

instalaciones portuarias – Código PBIP, elaboradas por la OMI, el “Repertorio de recomendaciones prácticas sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos” de la Organización Internacional del Trabajo – OIT, y el “Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global” de la Organización Mundial de Aduanas – OMA.

Para la implementación de las presentes Directrices se considera viable conocer del contenido de estos documentos, entendiéndolos como complemento y extensión del manejo temas que procuran por la armonización de procedimientos, la agilización en los tramites relacionados con el transporte marítimo, la protección para la gente de mar, el personal de apoyo en tierra, las instalaciones portuarias y los buques y que finalmente tienen como objetivo contribuir al equilibrio entre facilitar y proteger.

Es así como vale la pena recordar que a raíz de la Conferencia Diplomática convocada por la OMI en el año 2002 se adoptaron nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar, fruto de ello, es el reconocido Código PBIP, con un propósito único y específico de incrementar de manera significativa, a través del esfuerzo de los gobiernos y las empresas privadas, la protección marítima. Las nuevas prescripciones del mencionado Código, constituyen sin duda alguna, una base sólida de la manera cómo internacionalmente, los buques y las instalaciones portuarias a través de la cooperación, pueden prevenir y determinar los actos que amenacen la protección del transporte marítimo. Así, este nuevo Capítulo XI – 2 del SOLAS plasmado en el Código PBIP exige que los buques, las compañías marítimas y las instalaciones portuarias, cumplan sus prescripciones contribuyendo al incremento de la seguridad y la protección marítima y sobre todo, a salvaguardar a las personas que a bordo o en tierra participan en esta actividad.

Teniendo en cuenta que el Código permite la eficaz cooperación y entendimiento entre todos los actores que intervienen en el transporte marítimo, valga decir, autoridades, gobiernos nacionales, regionales y locales y por supuesto capitanes, tripulaciones, pasajeros, armadores, empresarios del transporte y administraciones portuarias, se considera como un elemento más que sustenta la aplicación de las mencionadas directrices, por cuanto la cooperación entre los diversos actores y sus responsabilidades puede contribuir a la efectividad de las aplicaciones. Es aquí entonces en donde cabe mencionar la directa y única relación entre daños a la protección y tráfico de drogas. Si bien el Código no menciona en ninguno de sus apartes términos como narcotráfico, drogas o narcóticos, si se considera el tráfico ilícito de drogas, como un verdadero atentado a la protección, basta con imaginar todo lo que existe detrás de este negocio: armas, dinero fácil, mercancías ilícitas, robos, secuestros y atentados terroristas, entre otros.

Por otro lado, el “Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la vigilancia, la seguridad y la salud en los puertos” editado por la Organización Internacional del Trabajo en coordinación y colaboración con la Organización Marítima Internacional, busca integrar los aspectos de protección, seguridad y salud en los puertos y terminales. Dicho Repertorio, se enmarca en las gestiones internacionales que buscan complementar el trabajo sobre protección marítima realizado por la OMI, presentando un método para definir debilidades con respecto a la protección del puerto, con el fin de determinar las tareas y medidas de protección encaminadas a prevenir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados para el tráfico marítimo internacional, pero igualmente resalta que éstas pueden servir de base para las eventuales acciones encaminadas a la protección de las operaciones marítimas y de los puertos destinados al tráfico nacional.

En este sentido, amplía las cuestiones relativas a la protección mas allá del ámbito de las instalaciones portuarias hasta el puerto en su conjunto, entendiéndolo que las disposiciones del Código PBIP, enumeran los requisitos relacionados únicamente con la protección del buque y la interfaz directa entre el buque y la instalación portuaria, pero manteniendo la compatibilidad con éste. Es por esto que se determina que la Evaluación de la Protección del Puerto (EPP) y el Plan de Protección del Puerto (PPP) deben tener en cuenta las medidas de protección implantadas en las instalaciones portuarias, para lo cual resalta la necesidad de relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.

Igualmente, destaca el tema de la formación y sensibilización sobre la protección en esta materia, entendiéndolos como factores básicos para llevar a la práctica, de manera eficiente una estrategia adecuada para la protección portuaria.

En lo relativo a la integridad buscada entre el citado Repertorio y las presentes Directrices, se resalta que las medidas de seguridad que se implementen, deben ser consideradas las tendientes a impedir la introducción fraudulenta de contrabando, medicamentos, narcóticos, otras sustancias ilegales y, materiales prohibidos, con el objetivo general de mantener un nivel aceptable en todos los niveles de Protección.

Las recomendaciones de este Repertorio, no se suscriben únicamente a la definición de los aspectos a ser considerados en la evaluaciones y en la implementación de las planes de protección, sino que llaman la atención para que los Estados Miembros preparen una “declaración de política en materia de seguridad de los puertos”, la cual debería examinarse y actualizarse periódicamente para reflejar la evolución de las actividades que se desarrollan en su interior y conexas. En esta declaración, se deben especificar las medidas adoptadas por éste, entre otras, para la promoción de la cooperación regional e internacional, el reconocimiento de la importancia del factor humano, y la interdependencia entre la protección y la seguridad pública, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

Por ultimo, pero no menos importante, es el “Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global”, el cual es un documento de la Organización Mundial de Aduanas - OMA, que parte de la base de determinar que el comercio mundial es la base para la prosperidad económica, pero que también es susceptible a ser utilizado con fines terroristas que podrían ocasionar trastornos a la economía global, por tanto éste dicta los principios y normas básicas mínimas de actuación para los miembros de la OMA proponiendo garantizar la fluidez del comercio global y facilitar la circulación de las mercancías.

Dicho marco exalta la labor de las aduanas al ser importantes actores que contribuyen con la seguridad y la facilitación del comercio mundial y resalta su importancia al desarrollar una gestión integral de la cadena logística, la facilitación del comercio, el aumento de certidumbre y predictibilidad, el hacer frente a los desafíos del siglo XXI, el reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas y así mismo, reformar la cooperación interna para mejorar las capacidades .

El Marco ofrece un esquema determinado por cuatro elementos básicos que son plenamente complementarios a la labor de la OMI dentro de los temas de facilitación del tráfico marítimo internacional. Estos son, armonizar los requisitos relativos a la información electrónica, la utilización de un enfoque coherente de análisis de riesgos en cuanto a cuestiones de seguridad,

la inspección de contenedores y de carga de alto riesgo destinados al exterior utilizando en la medida de lo posible métodos no intrusivos y las ventajas que obtendrán los medios comerciales al aplicar y cumplir las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística.

Entonces pues, lo básico de este Marco Normativo es ver cómo mediante un método establecido en dos pilares de colaboración descansan los elementos básicos y se logran una serie de ventajas para el comercio mundial. Los dos pilares se sostienen sobre la relación Aduanas – Aduanas y sobre la relación Aduanas – Empresas, los cuales si se desarrollan de manera optima traerán como resultados positivos el fomento del comercio mundial, mayor seguridad contra el terrorismo, un aumento de la contribución de las aduanas y de los socios comerciales al bienestar económico y social de los Estados, el fortalecimiento de la capacidad de las aduanas para detectar, enviar y manejar envíos de alto riesgo haciendo más eficiente la gestión de las mercancías, y la eliminación de la duplicación y los múltiples requisitos para presentación de informes.

De este modo, es importante revisar las “Directrices para la prevención del tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y el control del desvío de productos químicos” a la luz también del Marco Normativo de la OMA, por cuanto conserva el principio de resaltar el tema de facilitación de la OMI y más específicamente el concepto de cooperación y prevención, ya que se establecen los criterios mediante los cuales se concede a las empresas de la cadena logística un estatuto oficial como colaboradores asociados en las tareas relacionadas con la seguridad. Estos criterios se refieren a análisis de riesgos objeto de evaluación, planes de seguridad ajustadas a los riesgos objeto de evaluación, planes de comunicación, medidas para prevenir que mercancías irregulares o que carezcan de la debida documentación entren en la cadena logística internacional, seguridad física de los edificios y locales utilizados como lugar para realizar el cargamento o para el almacenamiento, seguridad de la carga y de los contenedores, medios de transporte, control del personal y protección de los sistemas de información.

Para finalizar, es importante tener en cuenta que a nivel mundial las mayores incautaciones de estupefacientes y un considerable porcentaje del desvío de insumos químicos se presentan en el transporte marítimo. Por esta razón, todos los esfuerzos para la prevención del tráfico ilícito a bordo de todo tipo de buques y una rutina de control del desvío de productos químicos, hacen que los riesgos se reduzcan y se eviten a toda costa situaciones difíciles para el buque, el capitán, la tripulación y la carga. Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

- i) El gran valor de las drogas, al entrar de contrabando en grandes cantidades, atrae a organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.*
- ii) El narcotraficante profesional, rara vez transporta él mismo las drogas y por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactados con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente concientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas, hasta la pena de muerte en algunos países.*

- iii) *No existen rutas de navegación “seguras” donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en su buques. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.*

Las Presentes Directrices facilitan el asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Su objetivo es ayudar a las compañías navieras, operadores y gestores navales, a los capitanes y a los oficiales de buques a prevenir y combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer los principales síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas Directrices, los propietarios de buques examinarán la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de narcotráfico y el desvío de productos químicos a bordo de sus buques. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función del tipo de buque, de la carga, y de las rutas que cubran sus servicios.

El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades públicas de cada Estado para imponer la ley, retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible consumo de drogas por parte de la tripulación, amenaza la seguridad del buque.

La manera primordial y básica de crear un frente común contra el narcotráfico y la dependencia a las drogas que se puede presentar en los buques y su tripulación, es la educación, la capacitación, la adecuada selección del personal y una asistencia al personal de los buques. Sin lo anterior, es imposible crear conciencia en la tripulación y lograr un compromiso real con la compañía y con el buque que asegure la transparencia y limpieza en las actividades que el buque desarrolle.

Finalmente, es importante resaltar la invaluable información recogida de las completas paginas de Internet y documentos escritos, tanto de la Junta Internacional sobre fiscalización internacional de drogas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, la Comisión Internacional de la Policía Criminal, la Unión Europea, la Organización de Estados Americanos y las memorias de los Cursos Interamericanos sobre seguridad portuaria auspiciados por la esta última, las cuales fueron materia básica para la elaboración de las presentes Directrices.)

1. — ~~En las presentes Directrices se facilita asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Se trata de normas cuyo objeto es ayudar a las compañías navieras, de los capitanes y a los oficiales de buques a combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer algunos de los síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas normas, los propietarios de buques tal vez deseen examinar la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de carácter~~

aduanero en sus buques, en particular el contrabando de narcóticos, sustancias sicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función de las rutas que cubran sus servicios.

2. — La Organización Marítima Internacional acordó contribuir al esfuerzo internacional encaminado a combatir más eficazmente el tráfico ilícito de drogas y el Comité de Facilitación preparó en su 17º período de sesiones, celebrado en septiembre de 1987, las “Directrices para la prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional”, que fueron aprobadas por el Consejo en su 14º período de sesiones extraordinario, celebrado en noviembre de 1987. Las directrices recogidas a continuación sustituyen a las directrices provisionales distribuidas mediante la circular FAL. 5/Circ. 1, de 5 de febrero de 1987.

3. — En ciertos casos, la falta de cuidado o de la debida diligencia por parte del capitán y de la tripulación el ocultamiento a bordo de narcóticos, sustancias sicotrópicas o productos químicos precursores.

4. — Una elevada proporción del tráfico de drogas se efectúa por mar debido a las oportunidades que presenta el gran volumen de transporte entre los países productores y los países consumidores y a los intentos de los narcotraficantes de penetrar en los mercados ilícitos más rentables. Una vez que el cargamento de drogas ha penetrado en una región, los narcotraficantes y sus agentes tienen pocas dificultades para moverlo dentro de esa región, aprovechándose del deseo de los gobiernos de facilitar el movimiento de personas y mercancías a través de las fronteras.

5. — Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

- i) — El gran valor de las drogas al entrar de contrabando en grandes cantidades atrae a las principales organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad de que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.
- ii) — El narcotraficante profesional rara vez transporta él mismo las drogas y, por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactos con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente conscientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas hasta la pena de muerte en algunos países.
- iii) — No existen rutas de navegación “seguras” donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en sus buques. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.

6. — El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades aduaneras, para imponer la ley retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible abuso de drogas por parte de la tripulación amenaza la seguridad del buque.

CAPITULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

(La prevención es uno de los aspectos más importantes dentro del tema del tráfico ilícito de drogas, pues deberá involucrar a todos aquellos que integran el sector marítimo, con el fin de que se adquiera una mayor conciencia de la magnitud del problema mundial del tráfico ilícito de drogas, y se estimule a participar en los esfuerzos de ámbito internacional para detectar y suprimir el tráfico de estupefacientes y de sustancias sicotrópicas.)

Igualmente, parte de la prevención es acrecentar los planes de seguridad y protección en los sitios de embarque, puertos, instalaciones portuarias y buques, y por otro lado, mantener una acción concertada entre las autoridades públicas presentes en el puerto, en especial en aquellas que están directamente relacionales con la interfaz buque – puerto, aspecto en el que cobra aún más sentido el espíritu de facilitación, cooperación y capacitación que debe estar presente en la relación entre éstas autoridades, las empresas navieras, y la tripulación, que tendrá como óptimo resultado en general, un puerto protegido, en particular un control del tráfico ilícito.

Sin embargo, es preciso que exista un equilibrio entre el control y la facilitación, pues el exceso de control podría estar en contra del desarrollo normal del comercio internacional de cargas legítimas, causando demoras innecesarias tanto a los buques como a las instalaciones portuarias, y por otro lado, la ausencia de éste acarrearía un aumento del narcotráfico.)

1 PROCEDIMIENTOS ADUANEROS (DE LAS AUTORIDADES PÚBLICAS)

1.1 Medidas de los funcionarios de Aduanas (las Autoridades Públicas Competentes)

Los funcionarios de Aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) tienen ciertos deberes que cumplir con respecto a todos los buques procedentes de países extranjeros, y con destino a los mismos, y normalmente tratan de establecer una cooperación amistosa con los oficiales y marineros. Su formación les ha preparado (*deberá prepararlos*) para respetar el buque como el hogar del marino y reconocer (*reconocer*) que los tripulantes desean realizar su trabajo sin intromisiones y sin que la vida a bordo sea perturbada más de lo necesario.

Las aduanas agradecen (*Es importante que los funcionarios de las Autoridades Públicas competentes reciban*) toda cooperación e información que cualquier tripulante les pueda prestar para erradicar el tráfico de drogas. La información facilitada se tratará con la máxima confidencialidad y se investigará sin demora.

~~Algunos servicios aduaneros u otras autoridades competentes~~ (*Algunas Autoridades Públicas*) del Estado ribereño están autorizadas por la ley para subir a bordo³, sin permiso del Estado de abanderamiento, de todo buque que no tenga inmunidad soberana dentro de sus puertos o mientras pasen (*transiten o permanezcan en*) por su mar territorial y permanecer en él; (a) registrar y examinar cualquier parte del mismo, así como abrir espacios o contenedores cerrados, de los que se sospeche pueda haber contrabando, estén o no estén disponibles las llaves de los mismos. Algunas Autoridades (*Públicas*) también estarán autorizadas a poner en práctica, en la zona adyacente, el control necesario para evitar, entre otras cosas, cualquier infracción de las disposiciones aduaneras, leyes y reglamentaciones de legislación de cada país. ~~Los servicios aduaneros y otras autoridades competentes~~ (*Las Autoridades Públicas*) del Estado ribereño también podrán estar autorizad(a)s para subir a bordo y registrar, con el permiso del Estado de abanderamiento, buques de pabellón extranjero sospechosos que se hallen mar adentro de la zona adyacente / mar territorial.

Entre las preguntas hechas acerca de las medidas que pueden tomar los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) respecto del buque, cabe destacar las siguientes:

~~¿Puede un funcionario de aduanas~~ (*Pueden los funcionarios de las Autoridades Públicas competentes*) *subir a bordo del buque?*

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se dispone que cualquier funcionario de aduanas u otra persona debidamente autorizada las (*Autoridades Públicas competentes*) puede subir al buque en todo momento, mientras éste se encuentre dentro de los límites de un puerto o en las aguas territoriales. La invocación de los Planes de Protección de los buques, no debe ser un argumento para que las autoridades públicas competentes puedan acceder al buque o algún sitio del mismo.

~~¿Pueden los funcionarios de aduanas~~ (*las Autoridades Públicas competentes*) *registrar el buque?*

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se autoriza a los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) a registrar cualquier parte del buque. También se les autoriza, por ley, a permanecer a bordo del buque mientras (*se*) efectúen los registros necesarios. Es posible que (*sea preciso que*) en ciertas zonas del buque, (~~espacios de carga inertizados, equipos electrónicos sensibles, etc.~~), necesiten asesoramiento o equipo o indumentaria especiales para llevar a cabo un registro (*por ejemplo los espacios de carga, se utilice indumentaria especial para llevar a cabo un registro*). Los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) deberán ser informados de la existencia de tales zonas dentro del buque).

~~¿ Pueden los funcionarios de aduanas~~ *las Autoridades Públicas competentes apresar un buque cuando se encuentren en él sustancias ilícitas?*

Con arreglo a determinadas legislaciones nacionales, ciertos buques utilizados para el transporte de mercancías que puedan ser objeto de decomiso también pueden ser apresados con arreglo a la legislación aduanera (*correspondiente*). Se podrán imponer sanciones al buque cuyos oficiales responsables, es decir, el capitán, los oficiales y maquinistas, gestor naviero o el propietario,

³ Véase Circular MSC/Circ.1156: *Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.*)

estén involucrados, ya sea por sus propios actos o por negligencia en la adopción de precauciones razonables para evitar que algún tripulante bajo su supervisión se dedique al tráfico ilícito de drogas.

¿Hay que facilitar alojamiento en el buque a los funcionarios de aduanas (las Autoridades Públicas competentes)?

Por regla general, la ley permite a los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) instalarse en los buques mientras estos se encuentren dentro de los límites de un puerto o en aguas territoriales, siempre que la situación no ponga en peligro la seguridad personal de los tripulantes, de los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) o de las personas encargadas de la investigación.

¿Se debe proporcionar una plancha de desembarco adecuada para el acceso al buque?

En la mayor parte de las legislaciones se exige que los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) tengan un medio de acceso seguro para entrar y salir del buque. Los requerimientos del funcionario de aduanas (*de los funcionarios de las Autoridades Públicas competentes*) deberán atenderse de inmediato, siempre que sean razonables teniendo en cuenta las circunstancias.

¿Qué poder tiene el funcionario de aduanas (la Autoridad Pública competente) al efectuar el registro del buque?

Por regla general, la legislación permite que el funcionario de aduanas (*de la Autoridad Pública competente*) tenga libre acceso a todas las partes del buque y de su carga. Adicionalmente dicho funcionario podrá:

- .1 marcar o hacer marcar cualquier mercancía antes de su embarco;
- .2 guardar bajo llave, precintar o dejar en lugar seguro cualquier mercancía transportada en el buque o que se encuentre en algún otro lugar o en algún contenedor; y
- .3 abrir por la fuerza cualquier lugar o contenedor que este cerrado si las llaves son retenidas o no están disponibles.

Por regla general, los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) tendrán autoridad para:

- .1 subir a bordo y registrar buques cuando estas medidas sean necesarias para suprimir el narcotráfico por mar; y
- .2 detener a todo infractor e imponer sanciones y multas, así como expedir órdenes de detención, a menos que en la legislación del país en cuestión se disponga otra cosa.

~~Cuando, durante el registro de un buque las autoridades aduaneras descubran sustancias ilícitas, el oficial a cargo podría ser considerado responsable.~~

Cuando los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*) entablen un proceso judicial, se podrá considerar que el capitán y demás partes son responsables desde el punto de vista jurídico con arreglo a la legislación nacional pertinente (*y al derecho internacional aplicable*).

1.2 Información con respecto a la tripulación

Los funcionarios de aduanas *las Autoridades Públicas competentes* podrán considerar como personas responsables del buque a:

- .1 capitanes;
- .2 oficiales y personal subalterno, incluidos los que no tengan títulos;
- .3 maquinistas y ayudantes, incluidos los que no tengan títulos;
- .4 técnicos de refrigeración;
- .5 sobrecargos y contramaestres titulados en buques de pasaje.

Se podrá pedir a los capitanes de buques que satisfagan toda solicitud razonable de la Autoridad aduanera *Pública competente* en relación con la información importante que pueda estar disponible acerca de uno o varios tripulantes. Aunque pueda haber responsabilidad penal, la cooperación y el valor de la información facilitada por el capitán podrían ser factores para mitigar la responsabilidad del buque. *(El capitán deberá tener presente que la información que suministre, en razón de su cargo, debería estar relacionada a la causa que lleva a las Autoridades Públicas competentes a bordo y evitará brindar información personal de la que tenga conocimiento y que no agregue valor a la investigación.)*

A la llegada del buque, los funcionarios de aduanas (*la Autoridad Pública competente*) deberán ser notificados cuando sea factible, en el caso de que uno o varios miembros de la tripulación hubieran abandonado el buque, o entrado en él, en ese puerto. *(Es importante tener en cuenta que antes de la visita de libre plática ningún tripulante debería abandonar el buque.)*

Salvo en circunstancias excepcionales, (S)e facilitará a los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*), información sobre la carga y la tripulación antes de la llegada del buque⁴.

~~LOS PODERES DE LOS FUNCIONARIOS DE ADUANAS SON AMPLIOS, PERO (EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA) SE DEBERA ABUSAR DE ELLOS (LOS FUNCIONARIOS DE LAS AUTORIDADES PUBLICAS COMPETENTES DEBERÁN ABUSAR DE LOS PODERES OTORGADOS POR LAS LEGISLACIONES QUE RIGEN SUS FUNCIONES). TODO CASO DE FALTA DE INTEGRIDAD POR PARTE DE TALES FUNCIONARIOS EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO DEBERÁ SER NOTIFICADO A LAS AUTORIDADES NACIONALES Y A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO.~~

⁴ Véase Circular MSC/Circ.1130: *Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto*).

Previa solicitud, ~~la mayoría de las autoridades aduaneras~~ (*las Autoridades Públicas competentes*) notificarán a los propietarios de buques y capitanes cuáles son los puertos de alto riesgo. Tales Autoridades deberán designar puntos de contacto específicos en los puertos a fin de informar sobre incidentes relacionados con las drogas.

1.3 Función de las Compañías navieras

Siempre que sea factible, (*y teniendo en mente las limitaciones del Código PBIP para brindar información respecto al Plan de Protección del Buque,*) las *Compañías (a través del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima)*, navieras deberán estar dispuestas para prestar asistencia a las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*) en la información apropiada en relación con los métodos de registro del tipo de buques que utilice la Compañía.

Los pormenores, inclusive planos, de cualquier reciente reparación estructural, remodelación o reforma importante del buque (en el interior o el exterior) (*deberán*) llevarse a bordo (*ponerse a disposición*) en caso de que sean requeridos por las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes.*)

Las (*Compañías*) compañías navieras normalmente deberán permitir que las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*) tengan acceso a la información comercial sobre los buques y su carga, especialmente la relativa a los cambios de destino, de consignatario, etc.

Las compañías navieras (*Compañías*) deberán colaborar en la formación de los funcionarios de aduanas las *Autoridades Públicas competentes* por lo que respecta a la utilización de los sistemas de información relativos a la ruta de los contenedores y a la carga, así como permitir que las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*) tengan el debido acceso a tales sistemas.

1.4 Seguridad de la carga

Las compañías navieras (*Compañías para elaborar los procedimientos sobre manipulación de la carga en los Planes de Protección de sus buques,*) deberán solicitar a las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*), ayuda en cuanto a la facilitación de información y asesoramiento experto para su personal responsable de la seguridad, de la manipulación de la carga y de la documentación, con el fin de capacitarlo para reconocer y notificar los casos en que las circunstancias den lugar a sospechas, tales como discrepancia en el peso, desapariciones, incongruencias en el pago, en la elaboración de fardos, en la ruta, anomalías en la documentación o cualquier otro tipo de discrepancia.

Cuando haya una lista numérica de todos los contenedores que vayan a ser desembarcados en un puerto (*una instalación portuaria*), el oficial de esta operación designado por la (*las compañías navieras Compañías*) deberá permitir que las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*) tengan acceso a dicha lista.

Después de descargar los contenedores y cuando se tenga la impresión de que la integridad de los contenedores ha sido violada, la compañía naviera (*el Oficial de Protección del buque*) deberá notificar a las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*) al respecto.

Las compañías navieras (*El Oficial de Protección del buque*) deberán examinar sus (*tener presente*) los procedimientos (*del Plan de Protección del buque*) para comprobar los precintos numerados y las cubiertas de carga resistentes a la manipulación indebida a fin de impedir el acceso a las personas no autorizadas.

1.5 Seguridad en el puerto o en el terminal (*la instalación portuaria*) cuando la compañía naviera (*Compañía*) ejerza el control de los servicios

- .1 La compañía (*Compañía*) deberá controlar el acceso de vehículos privados a los depósitos de carga y a los servicios de embarque.
- .2 Deberá poseer una lista de todos los vehículos y personas que tengan un acceso autorizado periódico a los depósitos de carga y a los servicios portuarios y poner dicha lista a disposición de las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*)
- .3 Deberá limitar el estacionamiento de todos los vehículos a una zona designada que se encuentre alejada de las zonas activas de carga de los buques.
- .4 A todo vehículo autorizado para entrar en un momento determinado en los depósitos de carga o servicios de embarque se le deberá expedir un pase fechado, y podrá estacionar únicamente en las zonas designadas. Los números del pase deberán ser registrados y puestos a disposición de la aduana (*las Autoridades Públicas competentes,*) cuando se exija.
- .5 Cuando la compañía naviera (*Compañía*) disponga de sistemas de seguridad electrónicos, tales como, televisión en circuito cerrado en las zonas de manipulación o embarque de la carga, estos sistemas deberán ser puestos a disposición de la aduana (*las Autoridades Públicas competentes,*) si ésta (*éstas*) así lo solicita solicitan.
- .6 El acceso a las zonas de carga y el buque únicamente se permitirá al personal y a los vehículos autorizados que muestren la identificación correcta.
- .7 (*Todas estas previsiones y acciones deberán, en la medida de lo posible, estar armonizadas con las medidas pertinentes del Plan de Protección de la Instalación Portuaria.*)

1.6 Seguridad en general

Las compañías navieras (*El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima y el Oficial de Protección del Buque*) deberán (*deben*) examinar periódicamente las medidas de control y seguridad (*protección*) existentes en los puertos de escala y tomar las medidas encaminadas a corregir (*enmendar la Evaluación y el Plan de Protección del buque, para corregir*) toda deficiencia que se haya determinado o, cuando sea apropiado, notificarlas a la autoridad (*Autoridad Pública*) del Puerto correspondiente. Dicho examen deberá concentrarse específicamente en las medidas concebidas para restringir el acceso al buque, y los servicios y a los cargamentos, por parte de personas, (*cargas y/o provisiones*) no autorizadas.

Las compañías navieras (*El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima*) deberán notificar a aduanas las (*Autoridades Públicas competentes*), si los empleados descubren bultos sospechosos o carga injustificada en el buque o fuera de él. Tales bultos sospechosos deberán mantenerse en observación mientras se notifica a las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*).

La compañía naviera (*El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima*) deberá estar dispuesta a enviar a los buques y a los servicios de embarque, información relativa a la descripción de las sanciones (*y/ o medidas*) internas aplicadas a los empleados en los casos confirmados de tráfico y abuso de drogas, haciendo referencia, en términos generales, a las severas sanciones impuestas por las autoridades competentes (*Autoridades Públicas Competentes*) de todo el mundo en materia de delitos relacionados con drogas.

La compañía naviera (*Compañía*) deberá facilitar a las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas Competentes*) información relativa a las compañías de estibadores que prestan sus servicios en sus buques en los respectivos puertos, al igual que la identificación de las compañías que proveen servicios relacionados con los buques.

La compañía naviera (*Compañía*) deberá tomar, en la medida de lo posible, todas las precauciones necesarias al contratar nuevos empleados que vayan a trabajar en sus respectivos buques, con el fin de verificar que ninguno de ellos haya sido condenado por narcotráfico o tengan antecedentes relacionados con el abuso de drogas.

1.7 Seguridad relativa al personal

La compañía naviera (*El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima*) deberá permitir que únicamente los empleados autorizados y debidamente identificados se ocupen de la información relacionada con las operaciones de carga o del buque.

Las compañías navieras (*El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima*) deberán participar con las autoridades aduaneras apropiadas (*Autoridades Públicas competentes*) en la formación de su personal para que éste sea capaz de determinar los casos en los que las excepciones a las prácticas comerciales normales puedan sugerir la posibilidad de un delito relacionado con drogas.

El personal pertinente de las compañías navieras (*Compañías*) deberá estar capacitado para reconocer las señales que indiquen que un empleado pueda ser capaz de cometer delitos relacionados con drogas y para conocer las medidas que deban tomarse en caso de que surjan sospechas.

1.8 Generalidades

La compañía naviera (*Compañía*) deberá proveer puntos de contacto locales, claramente identificados y de fácil acceso, para todos los asuntos que presenten un interés jurídico para la aduana las (*Autoridades Públicas competentes tales como*) (registros de carga, reservas de pasajeros, rutas de la carga, información sobre los empleados, etc.).

Las compañías navieras (*Compañías*) deberán comunicar a todos los empleados o agentes que participen en las operaciones del buque o de la carga, tanto en tierra como a bordo, el contenido

de estos asuntos y darles instrucciones para su cumplimiento si se ajustan a las normas de la compañía (*Compañía*.)

Las compañías navieras (*Compañías*) deberán estimular un intercambio de información permanente y abierto con las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*.) (véase el anexo 2).

Las compañías navieras (*Compañías*) y las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*), junto con los demás organismos que participan en las transacciones comerciales, deberán intercambiar opiniones a intervalos regulares, tanto a nivel local como nacional, sobre los asuntos de interés mutuo.

Las compañías navieras (*Compañías*) tratarán de obtener asesoramiento de las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas competentes*) por lo que respecta a la provisión de la adecuada asistencia y del material pedagógico necesario de modo que cada compañía (*el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima:*)

- .1 les ayude a evaluar su vulnerabilidad revisar (*incluya en la Evaluación de protección de sus buques en relación con el tráfico ilícito de drogas, como una amenaza;*)
- .2 elabore planes concretos para reducir su vulnerabilidad (*procedimientos en los Planes de protección de los buques que eviten el tráfico ilícito de drogas;*) y
- .3 ponga en práctica estos planes.

Las compañías navieras (*Compañías*) tratarán de impartir formación a su personal, tanto en tierra como a bordo, con respecto a los peligros del abuso de drogas y a los métodos de identificación de las sustancias ilícitas.

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

El nivel de seguridad (*Los procedimientos*) necesarios para evitar el ocultamiento de drogas a bordo de los buques dependen claramente del nivel y naturaleza del riesgo presente. Los transportistas necesitan evaluar dicha amenaza y determinar su vulnerabilidad (*en la Evaluación de Protección del Buque.*)

Entre los factores que habrá que tener en cuenta cabe destacar:

- .1 los puertos de escala y las rutas que siga el buque;
- .2 la procedencia y el destino de la carga;
- .3 el nivel de control ejercido en las instalaciones (*portuarias*) y los servicios costeros,
- .4 el grado de control ejercido en relación con acceso al buque, y
- .5 la vulnerabilidad de la tripulación a la presión ejercida por los narcotraficantes.

En la actualidad, los traficantes utilizan una gran variedad de rutas, transbordando con frecuencia la carga varias veces hasta que su país de origen quede en la más absoluta oscuridad. Son pocos los puertos que hoy día se pueden considerar seguros en relación con los intentos de introducir drogas y otras sustancias ilícitas a bordo, aunque los puertos de los países productores siguen siendo los que presentan un mayor riesgo para los buques.

El peligro estriba en que los buques pueden ser utilizados como medios para transportar drogas:

- .1 en automóviles, vehículos de carga, remolques, etc.;
- .2 por las personas que visitan el buque;
- .3 en maletas colocadas en los carritos de equipaje;
- .4 en las provisiones del buque;
- .5 por el personal de subcontratación (por ejemplo, cuadrillas de limpieza o de reparación);
- .6 como parte de los efectos personales de la tripulación;
- .7 ocultas en la maquinaria o en el casco del buque; y
- .8 en la carga o en la estructura de los contenedores de carga o en el embalaje/envase de la misma.

En tales casos, los traficantes pueden tener la ayuda inconsciente de personas inocentes. Por consiguiente, el tráfico ilícito a bordo de buques mercantes puede ser llevado a cabo de las maneras indicadas a continuación:

2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque

El traficante puede subir al buque, ocultar un bulto (*paquete*) y desembarcar antes de que pueda ser descubierto.

2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque

El traficante puede utilizar algún medio conveniente para ocultar su paquete ilícito e introducirlo a bordo (por ejemplo, entre la carga, entre embalajes/envases o contenedores, entre algún objeto de un pasajero o entre el equipaje de la tripulación, entre una caja de provisiones frescas, o en una caja de repuestos). Por lo general, este método hace que todo el riesgo de detección recaiga en una tercera persona inocente.

2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque

En este caso se necesita la intervención de uno o varios tripulantes o miembros del personal de tierra. (*Por ejemplo: operador de grúa y tripulante dentro de la ciudadela durante las operaciones de cargue y descargue*).

2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

Se pueden transportar grandes cantidades de drogas utilizando submarinistas (*buzos*) que lleguen al casco del buque, desde otra embarcación o nadando bajo la superficie, y coloquen un bulto en el casco, en orificios de entrada, admisión en los soportes de hélice o en mecanismos del timón. Tales intentos requieren un conocimiento y una pericia técnicos considerables y solo lo llevan a cabo los más sofisticados traficantes. Esta forma de tráfico ilícito es más probable en áreas de producción de droga, que también son las zonas que entrañan mayor riesgo.

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EXPLOTADORAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD (*INTEGRAL*) DEL BUQUE

La responsabilidad general de la seguridad (*protección*) del buque y de las personas que se encuentren a bordo recae en la compañía explotadora (*Compañía, en el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima,*) y en el representante de la misma, el capitán (*y/o el Oficial de Protección del Buque.*) A cualquier organización le resulta difícil garantizar una absoluta seguridad (*protección*) en toda circunstancia, debido a consideraciones comerciales, tales como la necesidad de continuar funcionando y el costo de dicha seguridad (*medida*), lo cual debe tenerse en cuenta. Las medidas de seguridad (*protección*) obligan inevitablemente a llegar a una solución intermedia entre lo que es deseable y lo que es practicable según las circunstancias.

~~Las medidas de seguridad, sin embargo deben estar directamente relacionadas con el nivel y la naturaleza del riesgo de tráfico ilícito de drogas en un determinado lugar. El riesgo en los puertos visitados por buques debe ser examinado periódicamente, tanto por la compañía como por el capitán y adoptarse, por tanto, las medidas de seguridad que sean convenientes.~~

Una buena seguridad (*protección*) implica una disponibilidad inmediata para aceptar que los riesgos existen incluso quizás entre los empleados, siendo preciso adoptar las medidas pertinentes para contrarrestar tales riesgos.

~~Los operadores (*Las Compañías*) (a través del *Oficial de la Compañía para la Protección Marítima*) deberán considerar:~~

3.1 Enseñanza y formación de la tripulación

Si bien la responsabilidad en el ámbito de la seguridad recae en toda la tripulación, los tripulantes serán probablemente más conscientes y vigilantes si se les explican los principios de la buena seguridad (*protección*) y los riesgos de verse implicados en el tráfico y abuso de drogas. Un programa continuo de formación y enseñanza podría complementar que se adopten las medidas para salvaguardar la seguridad (*integral*) del buque.

~~Los oficiales (*Toda la tripulación conforme su nivel y funciones*) del buque deberán tener conocimientos adecuados respecto de:~~

- ~~.1 (la *Evaluación y*) los *Planes* de seguridad (*Protección*) del buque y procedimientos de emergencia conexos;~~
- ~~.2 la disposición del buque;~~

- .3 la determinación del riesgo, de la amenaza y de la vulnerabilidad;
- .4 las operaciones del puerto y del buque;

y si fuera necesario, formación en cuanto a:

- .1 los métodos para realizar las inspecciones de ~~seguridad~~ (**protección**);
- .2 las técnicas utilizadas para evadir las medidas de ~~seguridad~~ (**protección**);
- .3 el funcionamiento de las ayudas técnicas a la ~~seguridad~~ (**protección**), si es que son utilizadas;
- .4 el reconocimiento (*, sin carácter discriminatorio,*) de las características y de las pautas de comportamiento de las personas que puedan ser sospechosas de cometer un delito;
- .5 la detección y el reconocimiento de sustancias ilícitas; y
- .6 los métodos de registro físico de las personas y de su equipaje.

Esta formación debe incluir llevar a cabo ejercicios y prácticas a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso.

3.2 Coordinación entre las autoridades locales (*Autoridades Públicas del Puerto*) y la compañía explotadora (*Compañía*)

Es esencial mantener una buena (**comunicación y**) coordinación con ~~la aduana local, la policía y las autoridades portuarias~~ (**las Autoridades Públicas del Puerto**) en los puertos regulares de escala, dado que le proveerá a la “inteligencia” local, contactos, orientación y asistencia para todo lo relacionado con la determinación de la amenaza. Este contacto y comunicación en los puertos lo hace el Oficial de Protección del Buque (*o el Oficial de la compañía para la Protección Marítima.*)

3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito

La amenaza del tráfico ilícito de drogas varía en cada puerto del mundo, por lo tanto la ~~compañía explotadora~~ (**Compañía**) necesita considerar (**dentro de la Evaluación de Protección del Buque,**) la amenaza en relación con cada puerto de escala y ~~efectuar una evaluación basada en la mejor información disponible.~~ El personal en tierra de la ~~compañía explotadora~~ (**Compañía**) en cada puerto deberá ser informado del riesgo y de la forma en que puede ayudar a combatirlo.

3.4 Examen de la ~~seguridad~~ (protección**) del buque**

A la luz de la evaluación efectuada por el transportista sobre la amenaza contra sus operaciones, se debe llevar a cabo una (**revisión permanente tanto de la Evaluación como**) de las medidas (**del Plan**) de ~~seguridad~~ (**protección**) en vigor en ese momento, pues ésta podría revelar áreas

donde sea necesario tomar medidas adicionales. Tales evaluaciones (*revisiones*) deben ser examinadas en colaboración con las autoridades aduaneras y portuarias (*Autoridades Públicas de los puertos*) en los dos puntos del itinerario comercial del buque.

3.5 Personal disponible para la seguridad (*protección*) del buque

El personal de la compañía (*Compañía*), tanto a bordo como en tierra, es vital para el funcionamiento de un buen sistema de seguridad (*protección*), esté o no empleado directamente a estos efectos.

Por regla general, los narcotraficantes llevan a cabo un reconocimiento de las posibles oportunidades de tráfico ilícito que se presentan en cualquier tipo de operación que estén planeando. Una embarcación provista de inadecuados medios de seguridad (*protección*) o que transporte una carga mezclada tiene mayor probabilidad de ser escogida que un buque bien protegido que aleje a los traficantes por sus visibles medios de seguridad (*protección*). Un buque cuya tripulación esté alerta y vigilante tiene menos posibilidades de ser seleccionado para esconder el contrabando que uno con una tripulación cuyos procedimientos de seguridad (*protección*) no sean extensos ni se cumplan cabalmente. Es, en consecuencia, de gran importancia que las precauciones de seguridad (*protección*) den la impresión de ser efectivas en todo momento.

El hecho que más disuade a un posible traficante es que el personal de a bordo y el destacado en tierra sean conscientes claramente de la amenaza de tráfico ilícito.

3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

Se deberá instar a las compañías explotadoras (*Compañías*), a que colaboren con las autoridades aduaneras *Autoridades Públicas en el puerto*, compartiendo información que pueda resultar de utilidad para determinar el “perfil de sospecha sobre contenedores”. En este sentido, convendría proceder a un análisis sistemático de criterios tales como empresas destinatarias, propietarios, procedencia, historia del tipo de mercado, tradición, forma de pago, puertos de escala, etc.

Recuerde:

SI SE IMPIDE QUE LA DROGA SE INTRODUZCA A BORDO, SE EVITA QUE PUEDA SER TRANSPORTADA INADVERTIDAMENTE. LA CUESTIÓN CLAVE ES, POR TANTO, EL CONTROL DEL ACCESO AL BUQUE Y A LA CARGA.

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD FÍSICA (*INTEGRAL*) DEL BUQUE

4.1 Seguridad de los servicios en tierra

Las medidas y los procedimientos de seguridad (*protección*) reducen la vulnerabilidad en la prestación del servicio. El nivel de amenazas percibido por las autoridades nacionales o portuarias (*Autoridades Públicas en el puerto*) tendrá una importante influencia en el número y tipo de medidas y en los procedimientos de seguridad (*protección*) que se adopten (*en el Plan de Protección del Buque*). La presencia, o ausencia, de medidas de seguridad (*protección*)

efectivas en tierra es uno de los principales factores determinantes del nivel de seguridad (*protección*) a bordo del buque.

~~El establecimiento de zonas restringidas en tierra ayuda a controlar y canalizar el acceso al buque y a la carga, mejora la seguridad e incrementa la eficiencia, permitiendo que el transportista provea grados de seguridad compatibles con los requisitos operacionales de las instalaciones en tierra. Si se controla el acceso a las bodegas y a las zonas de manipulación de la carga en tierra, el transportista podrá impedir directamente la utilización del buque con fines de movimiento de drogas. Los transportistas tienen la oportunidad de influir en la seguridad del buque mediante la comunicación eficaz con las autoridades portuarias.~~

~~Siempre que sea posible, los puertos deberán proveer barreras físicas contra el acceso no autorizado a las zonas de almacenamiento y manipulación de la carga. ***(La Compañía debe procurar que la interfase buque-puerto se realice con instalaciones portuarias que cuenten con Planes de Protección que hayan implementado de manera adecuada las prescripciones del Código PBIP; o que en general cuenten con adecuados controles de acceso terrestres y marítimos, designación de áreas restringidas especialmente para las zonas de almacenamiento de carga y los muelles, procesos seguros para la manipulación de la carga, entrega de provisiones al buque y en general una adecuada vigilancia de toda la instalación portuaria, incluyendo el área marítima colindante.)***~~

Para la seguridad (*protección*) del buque es necesario tener (*en cuenta adicional a las prescripciones del Código PBIP*), las siguientes medidas y procedimientos adoptados en las instalaciones en tierra (*portuarias*).

- .1 suficiente iluminación en las entradas, en las zonas de carga, a lo largo de las barreras, en los lugares de estacionamiento y en las zonas de trabajo, a fin de disuadir de que se interfiera con la carga;
- .2 barreras adecuadas para dificultar el acceso a la carga de personas no autorizadas;
- .3 control eficaz del acceso a los camarotes y a las zonas de carga, y controles efectivos de identidad;
- .4 una patrulla de seguridad en la zona de la carga capaz de comunicarse con las autoridades (*Autoridades Públicas competentes en el puerto;*)
- .5 un procedimiento para examinar los contenedores vacíos en busca de alteraciones estructurales;
- .6 un procedimiento para examinar los precintos de aduana y determinar que están intactos;
- .7 un procedimiento para precintar los contenedores vacíos;
- .8 un procedimiento para registrar el número de precintos y notificar (*a quien corresponda*) los precintos rotos;
- .9 control sobre la emisión de precintos;

- .10 un procedimiento para apilar los contenedores con el fin de reducir el acceso no autorizado a los mismos;
- .11 un adecuado control de las operaciones de llenado de los contenedores;
- .12 un procedimiento para registrar las horas de llegada y de partida y las matrículas de los furgones que entren y salgan de las instalaciones, así como los nombres de los conductores;
- .13 un comprobante de identidad para los receptores de la carga;
- .14 un comprobante de la suficiencia y exactitud de la documentación; y
- .15 un procedimiento para el pesaje de la carga y su confrontación con la documentación.

4.2 Seguridad a bordo del buque

La autoridad tradicional que posee el capitán en lo relacionado con la seguridad del buque sigue siendo suprema. Se deberán poner en práctica medidas adicionales de seguridad (*protección*) para combatir los riesgos, cuando ello lo justifique. Una tripulación adecuadamente formada está, *per se*, en condiciones de corregir cualquier fallo en la seguridad (*protección*). La primera línea de defensa consiste en mantener la integridad del buque. Dicha integridad podría quedar seriamente comprometida si los miembros de la tripulación u otros empleados de la Compañía resultan implicados en el narcotráfico.

4.2.1 Control del acceso al buque e identificación

La principal tarea a la que se enfrenta el posible traficante que busca ocultar paquetes a bordo del buque es ganar acceso mediante infiltración. En consecuencia, (*en el Plan de Protección del Buque*) deben introducirse *implementarse* las medidas de seguridad (*protección*) necesarias encaminadas a evitar ese riesgo, cuando sea preciso. En cada caso, los mejores métodos para disuadir del acceso no autorizado y evitar tal acceso son que la tripulación esté vigilante y controle la entrada al buque.

El casco del buque constituye un límite claro y fácilmente definido. La protección de este límite crea una disuasión física y psicológica para las personas que intenten entrar sin autorización. Las medidas adoptadas para protegerlo demoran la intrusión, permitiendo que la tripulación y los guardias de seguridad detecten y, si es necesario, capturen a los intrusos. Estas medidas permiten asimismo al personal y a los vehículos entrar al buque por lugares designados y fácilmente identificables

4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto

Cuando proceda, y a fin de evitar de forma satisfactoria que se introduzcan drogas clandestinamente a bordo, la tripulación de todos los buques deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- .1 todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles, que no se utilicen mientras el buque se halle en puerto, deberán permanecer cerrados con llave, bajo la supervisión del personal de guardia;
- .2 durante la noche se deberá mantener una adecuada iluminación tanto en cubierta como a lo largo del casco; la guardia de a bordo deberá contar con el personal y los medios de comunicación adecuados;
- ~~.3 se deberán mantener unas medidas de seguridad adecuadas y unos medios de comunicación apropiados;~~
- .3 de igual manera, las zonas del buque que den hacia el mar deberán contar con medios de ~~seguridad~~ (**protección**) adecuados, a fin de evitar que embarcaciones pequeñas puedan abarloadse para cargar o descargar sustancias ilícitas. Se podrá considerar la posibilidad de utilizar iluminación, radar, equipo de visión nocturna, etc.;
- .4 no se permitirá que se introduzcan a bordo paquetes, bultos o embalajes / envases de carga o correo que no estén debidamente acompañados de la documentación y de los precintos oficiales requeridos para su transporte; y
- .5 cuando sea preciso, tal vez haya que interceptar y abrir en la cubierta principal las redes para elevar la carga antes de bajarlas a la bodega, con el fin de inspeccionarlas, ya que es frecuente que se envuelvan las drogas e insumos o precursores en dichas redes de carga y de esta forma introducirlos a bordo evitando su detección.

4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes

~~Se recomienda a los propietarios y capitanes de los buques que elaboren y apliquen procedimientos relativos al acceso a bordo.~~

En caso de que se autorice el ingreso a bordo de personas diferentes de la tripulación, se deberán tener en cuenta las siguientes prevenciones:

- .1 se podrá autorizar el acceso a dependencias específicas, pero no a zonas restringidas, cámaras de maquinas, bodegas, pañoles, etc.;
- .2 ~~podrá~~ (**deberá**) revisarse todo paquete o valija que sea introducido a bordo del buque o retirado del mismo;
- .3 cuando el personal de tierra se encuentre trabajando a bordo, ya sea en mantenimiento, carga, descarga, estiba o desestiba del buque, etc., ~~los capitanes~~ (**el Oficial de Protección del Buque**) deberán verificar que se controla el acceso a zonas restringidas y no autorizadas; y
- .4 se deberá controlar el acceso a la escala o a la plancha de desembarco mientras el buque permanezca en puerto (**la instalación portuaria.**)

4.3 Precauciones generales en los buques

Así mismo, conviene a posibilidad de establecer (*Deberán establecerse*) zonas restringidas a bordo de los buques (por ejemplo, el puente, la cámara de maquinas, el cuarto de radio, etc.). El cierre bajo llave del pañol de pertrechos, de los camarotes y de los puntos de acceso internos, que no se utilicen durante las escalas, constituye una precaución obvia. El capitán (*El Oficial de Protección del Buque*) deberá controlar la utilización, el número y la distribución de las llaves maestras de los buques. Las medidas correctivas deben ser proyectadas con anticipación en caso de que la seguridad se vea comprometida por el mal uso o la pérdida de las llaves. Conviene observar las siguientes medidas para proteger el límite natural creado por el casco del buque:

- .1 debe procurarse que los puntos de acceso al buque sean mínimos; lo ideal sería que el buque solo tuviera una plancha de desembarco, una rampa o una escalera de tambucho. Cuando la reglamentación exija una segunda escala de emergencia, se debe considerar la posibilidad de mantenerla enrollada o alejada del agua;
- .2 si el riesgo lo justifica, los puntos de acceso deberán estar controlados. En algunas circunstancias pueden requerirse dos miembros de la tripulación o bien el personal de seguridad suplementario. Estas personas deberán conocer en detalle sus funciones y las medidas que deben tomar en el evento de un incidente o en caso de emergencia. Debe suministrárseles una linterna, medios para pedir ayuda y equipos de comunicación para estar en contacto con el oficial de servicio. En aras de la discreción respecto de las comunicaciones por radio, en cada punto de acceso se debe disponer de servicios de línea directa, u otros medios fiables, para que el personal de operaciones o de seguridad se comunique con el funcionario de seguridad (*Oficial de Protección de la Instalación Portuaria*) en caso de que se necesite ayuda;
- .3 el personal encargado de la plancha de desembarco deberá mantener una lista de los miembros de la tripulación, de los oficiales de tierra y de los visitantes esperados. Las alarmas y los dispositivos de seguridad pueden ser apropiados en ciertos puertos, como complemento de los guardias y las patrullas. Es muy importante que haya una respuesta inmediata y apropiada a las alarmas para que estas sean efectivas;
- .4 los bultos, las piezas de respeto y las provisiones deberán ser cuidadosamente examinadas cuando vayan a subir a bordo; y
- .5 en caso de que resulte poco práctico revisar cada artículo, se deberán efectuar registros frecuentes y exhaustivos, sin previo aviso. Los artículos enviados a tierra para su reparación, inspección o reposición, tales como los extintores de incendios, los cilindros de gas, etc., deberán ser cuidadosamente examinados a su regreso al buque.

En zonas de alto riesgo (*o en niveles de protección 2 ó 3*), podrá ser necesario registrar y fotografiar a las personas que vayan a visitar el buque, acompañarlos mientras se encuentren a bordo o incluso prohibirles la entrada al buque.

Los empleados de los servicios costeros, los vendedores y los funcionarios asignados para hacer cumplir las leyes y otras personas cuyos deberes les exigen subir al buque, deberán identificarse y mostrar una identificación adecuada. Se prohibirá la entrada a las personas que se nieguen a presentar sus documentos de seguridad en uno de los puntos de acceso al buque, y se les dará parte a las autoridades costeras (*al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria y a las Autoridades Públicas en puerto*). Si es necesario, se llamará a un oficial responsable para que confirme la identidad de esas personas. Los desconocidos deberán ser interrogados.

Los visitantes inesperados podrán embarcar solo una vez y serán vigilados permanentemente desde el otro lado del buque.

Los compartimientos vulnerables o poco utilizados, al igual que los espacios de máquinas no vigilados, deberán mantenerse cerrados bajo llave, en especial en los puertos de alto riesgo, y los vigilantes deberán hacer inspecciones al azar para comprobar si hay señales sospechosas. También se debe proceder a retirar toda señal que identifique las puertas de tales compartimientos.

La decisión de mantener cerrados algunos espacios, durante la estadía en 'puerto, deberá tener consideración los aspectos de seguridad básicos.

Todo objeto inesperado o bulto dejado en lugares inusitados deberá levantar la sospecha de los miembros de la tripulación, los cuales deberán negarse a aceptar bultos de extraños y ser conscientes de que en bultos aparentemente inocentes se pueden introducir drogas.

Para evitar que esto ocurra, las cajas que se hayan sometido a registro podrán ser marcadas con cinta de colores para su identificación específica, o amarrarse automáticamente con correas (*cintas*) de polipropileno.

Se deberá mantener bajo vigilancia toda embarcación pequeña que se encuentre cerca del buque y en las horas de la noche, mantenerlas iluminadas si es posible.

En alta mar, si existe alguna duda respecto de la identidad o la intención de una embarcación que esté tratando de llamar la atención, no se deberá dar respuesta. Además, cuando las circunstancias lo justifiquen y las condiciones de seguridad lo permitan, un buque deberá incrementar su velocidad y / o apagar las luces de navegación y aumentar las de cubierta. Se debe tratar de identificar o de fotografiar a toda embarcación que se esté comportando de manera extraña y deberá informarse de inmediato a la costa (*las Autoridades Públicas del puerto más cercano*) por el medio más rápido posible. Es preciso prestar especial atención en aguas angostas y durante las horas de oscuridad, en las que resulta más fácil efectuar una aproximación subrepticia.

4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

4.4.1 Iluminación

Mientras el buque se encuentre en puerto, anclado o en la ruta, la cubierta y los costados pueden iluminarse durante los periodos de oscuridad y de visibilidad reducida, aunque hay que tener cuidado de no inferir con las luces necesarias para la seguridad de la navegación.

Se dispondrán las luces para que iluminen zonas específicas de forma permanente durante las horas de oscuridad o de visibilidad reducida. En algunas circunstancias, puede ser preferible utilizar tales sistemas de iluminación sólo como respuesta a una alarma.

Podrá utilizarse iluminación intensiva para complementar el sistema primario en forma de proyectores portátiles o fijos. Cuando sea necesario, se podrán utilizar reflectores para iluminar a personas sospechosas, a vehículos o a embarcaciones que se acerquen al buque.

4.4.2 Vigilancia desde el buque

Se debe mantener una buena vigilancia desde la cubierta, para detectar burbujas, (~~submarinistas~~) (*buzos*), residuos flotantes (que pueden ocultar a uno o varios nadadores) o pequeñas embarcaciones. Las embarcaciones que se acerquen deben ser interrogadas y, si no se identifican, deben prohibírseles que sigan su marcha al lado del buque.

4.4.3 Búsquedas por debajo de la línea de flotación

Si se considera probable que se haya fijado un dispositivo en la parte exterior del casco por debajo de las líneas de flotación, convendrá llevar a cabo una búsqueda con el fin de localizar el dispositivo, aunque no para desalojarlo. Para ello es preciso contar con personal calificado y se puede requerir su ayuda a través de las autoridades locales (*Autoridades Públicas competentes del puerto*).

4.5 Control del personal

Los pasajeros, los miembros de la tripulación y los demás empleados de la ~~compañía~~ naviera (*Compañía*) que se encuentran a bordo para despachar asuntos legítimos tienen claramente una mayor oportunidad de eludir las medidas de control de acceso, si se proponen hacerlo. Su potencial para implicarse en actividades ilícitas no puede descartarse al evaluar la vulnerabilidad de un buque para ser utilizado en el transporte de drogas.

En consecuencia, cuando la amenaza lo justifique, deben tomarse todas las precauciones razonables y legales para verificar los antecedentes y la integridad de los empleados, en especial, los de los posibles nuevos miembros del personal. Se deben pedir referencias de los anteriores empleadores. Los despidos de empleos anteriores y los frecuentes cambios de empleo deben ser explicados.

Al evaluar la posibilidad de que los empleados cedan ante las presiones del narcotráfico, se deberán tener en cuenta los puntos siguientes:

- .1 ¿existe alguna política antidrogas por parte de la administración y tiene el personal conocimiento de ello?
- .2 ¿existe algún programa de sensibilización y educación acerca de las drogas y a los empleados se les estimula a cooperar?
- .3 ¿todos los empleados con acceso autorizado al buque o a la carga llevan insignias de identificación?

- .4 ¿todos los empleados saben qué hacer y a quien dirigirse si encuentran un (*paquete o*) bulto sospechoso?
- .5 ¿todos los empleados saben qué hacer en caso de que tengan sospechas en relación con la carga, los clientes o sus colegas?
- .6 ¿alguno de los empleados ha mostrado indicios de estar relacionado con drogas, tales como cambios en su apariencia, comportamiento ó carácter, solicitudes frecuentes de traslado o deseo de ser asignado a un buque determinado, a una carga o a una estación de trabajo particulares?

4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas

Los empleados, la tripulación y los pasajeros pueden verse implicados en el tráfico de drogas ya sea a título personal o como parte de una conspiración organizada.

4.6.1 Individualmente

La experiencia indica que los oficiales y la administración rara vez participan a título individual en este tipo de actividad. Dado que es difícil para un miembro de la tripulación y más aun para un pasajero estar seguro de poder tener acceso a la carga, ya sea al embarcar o descargar, los contrabandistas que transportan drogas a título individual utilizan, por regla general, la zona de alojamiento o de trabajo de la tripulación involucrada. Sin embargo, es posible que estas personas se esfuercen en ocultar las sustancias ilícitas en una zona que no implique directamente al individuo concerniente, en caso de descubrirse tales sustancias.

4.6.2 Confabulación organizada

Estas confabulaciones involucran (*pueden*) involucrar, en ocasiones, a varios o a todos los miembros de la tripulación, incluyendo a los oficiales del buque, (*personal de la instalación portuaria*) y a la administración costera (*del puerto*). Otras confabulaciones pueden implicar a los estibadores y a los cargadores de los contenedores. Con el conocimiento interno del calendario de programación del buque, de sus rutas, de la rutina de a bordo, de los sistemas de información sobre la carga y de los procedimientos aduaneros, se pueden transportar grandes cantidades de drogas y poner en práctica técnicas de ocultamiento altamente sofisticadas, dado que se ha dispuesto de tiempo para preparar el escondite y ocultar el producto. Otros lugares de ocultamiento que pueden necesitar una confabulación organizada son los tanques de combustible, la maquinaria de la cámara de máquinas y los conductos o tuberías del buque.

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

5.1 Registros abordó

A fin de garantizar la máxima efectividad, el plan de registro deberá ser practicado con regularidad para crear un nivel de confianza por parte de la tripulación y para recordarle a ésta que la óptima seguridad es asunto de todos. En zonas de alto riesgo, (*ó en niveles de protección 2 ó 3,*) ó cuando se haya recibido información específica, se pueden efectuar registros después de salir de cada puerto. En estas zonas, la tripulación deberá estar preparada para efectuar un mayor número de registros de personas y mercancías. (*Cada tripulante deberá tener*

zonas de responsabilidad y de registro, que deberán rotarse aleatoriamente por parte del Oficial de Protección del Buque.)

Los buques son especialmente vulnerables al transporte de sustancias ilícitas. En el caso de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, hay dos factores principales que se deben tener en cuenta, a saber:

- .1 el elevadísimo valor de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, así como la participación del crimen organizado internacional, hacen que estén en juego grandes sumas de dinero, con las consiguientes presiones, inclusive el riesgo de violencia; y
- .2 la posibilidad de que algunos tripulantes puedan ser drogadictos.

Nota: Todas las sustancias sicotrópicas son muy peligrosas y algunas pueden absorberse a través de la piel. Deberán utilizarse siempre guantes y máscaras al manipular sustancias sospechosas. No rozar, tocar ni manipular nunca las sustancias con la piel al descubierto; no inhalar vapores ni polvo; no fumar cerca de sustancias de que se trate; no probarla, comerla, ni beberla.

Todas las personas deberán tener en cuenta la posibilidad de violencia imprevista, inclusive el ataque armado, cuando se descubre una cantidad importante de sustancias sicotrópicas e insumos o precursores. En todo momento hay que adoptar las debidas precauciones.

5.2 Planificación de los registros a bordo

Es preciso preparar con anticipación los planes de registro a fin de garantizar que los registros se llevan a cabo en el menor tiempo posible de una manera eficaz y a fondo. Los registros deberán ser elaborados normalmente por ~~la administración~~ **(las Autoridades Públicas competentes)**, en coordinación con el ~~capitán~~ **(Oficial de Protección del Buque)**, y se pueden revisar y modificar a la luz de la experiencia adquirida al respecto.

El plan de registro deberá ser minucioso y detallar las rutas que los inspectores han de seguir, así como todos los lugares en donde pueda haber un bulto escondido.

El plan deberá prepararse de manera sistemática para que cubra todas las opciones y asegurarse de que no haya omisiones. Esto permite que las personas responsables se concentren en el registro sin lamentarse después de algún posible olvido.

Antes de efectuar el registro, se deberá tener en cuenta la configuración del buque para cerciorarse de que:

- el buque esta dividido en zonas fáciles de registrar;
- todas las zonas del buque están incluidas en el registro;
- todas las zonas del buque son accesibles.

Dicha configuración deberá indicar:

- .1 el número de cubiertas;

- .2 el número y la localización de las bodegas de carga;
- .3 el número y la localización de los tanques y espacios vacíos;
- .4 el tamaño y la disposición de la cámara de máquinas;
- .5 el número y tamaño de los alojamientos de la tripulación; y
- .6 el acceso a los sistemas de ventilación (; y)
- (.7 *el número y tamaño de los paños para sus diferentes usos*).

Es necesario designar un lugar a bordo como punto de control a donde el equipo responsable del registro pueda enviar sus informes y en donde estos sean analizados y controlados.

Deberán tomarse las medidas adecuadas para equipar al grupo encargado del registro con:

- .1 linternas y pilas;
- .2 destornilladores, llaves inglesas y palancas de pie de cabra;
- .3 espejos y sondas;
- .4 guantes, cascos, trajes protectores y calzado antideslizante;
- .5 bolsas de plástico y sobres para la recaudación de pruebas; y
- .6 formularios para registrar las actividades y los hallazgos.

Sería útil disponer de un sistema de tarjetas de identificación. Se le daría una a cada inspector especificando el itinerario a seguir y las zonas en las cuales se efectuara el registro. Estas tarjetas pueden estar codificadas con colores para las diferentes zonas de responsabilidad, por ejemplo, azul para la cubierta y roja para la cámara de máquinas. Al finalizar cada una de las tareas de registro, las tarjetas serían devueltas al punto de control central. Cuando todas las tarjetas hayan sido devueltas se sabrá que el registro ha finalizado.

Cuando el capitán haya decidido [*que el Oficial de Protección del Buque*] registrar el buque, deberá primero dar instrucciones a sus jefes de departamentos quienes, a su vez, pueden dar instrucciones a los líderes del grupo de registro. Son, pues, los líderes del grupo quienes proceden a organizar sus equipos y explorar los espacios asignados, utilizando los planes de registro para garantizar que se visiten todos los espacios.

5.3 Tipos de registro abordado

5.3.1 Registro reactivo

Este tipo de registro será llevado a cabo como reacción a una amenaza específica o a una información de inteligencia que indique que un (*paquete o*) bulto ha sido colocado a bordo.

Puede también ser utilizado como precaución (*cuando se esté en niveles 2 ó 3*), ó durante épocas de fuertes amenazas. Un registro reactivo deberá ajustarse a los siguientes principios:

- .1 Los miembros de la tripulación no estarán autorizados a examinar sus propias zonas de alojamiento o de trabajo en caso de que estén implicados en una operación de tráfico ilícito de drogas y que hayan ocultado (*paquetes o*) bultos en dichas zonas.
- .2 El registro deberá ser efectuado siguiendo un plan específico o un programa determinado y deberá ser cuidadosamente controlado.
- .3 Se deberá prestar especial atención cuando se efectúe el registro por parejas, buscando una de ellas “arriba” y la otra “abajo”. Si se encuentra un objeto sospechoso, una de las dos puede mantenerse en guardia, mientras la otra informa sobre el hallazgo.
- .4 Los inspectores deberán ser capaces de reconocer un (*paquete o*) bulto sospechoso.
- .5 Deberá haber un sistema para marcar o certificar las zonas “limpias”.
- .6 Los inspectores deberán mantener contacto con los responsables del control del registro, quizás por radio UHF/VHF.
- .7 Los inspectores deberán estar claramente informados sobre las medidas que hay que adoptar si se encuentra un (*paquete o*) bulto sospechoso.
- .8 Los inspectores deberán tener presente que el traficante puede tratar de camuflar el (*paquete o*) bulto entre las cosas que lo rodean, como por ejemplo una caja de herramientas en la cámara de máquinas.

Las cámaras de máquinas de los buques son uno de los lugares normalmente utilizados para esconder sustancias sicotrópicas, insumos o precursores. Por lo general, los túneles del eje y los tanques de aceite lubricante y de sedimentación son lugares en los que se debe sospechar siempre, así como de las botellas de aire para el arranque, cuyos manómetros pueden manipularse fácilmente de manera que indiquen presión aun cuando estén vacías. Se puede acceder a la cámara de máquinas desde la vía de evacuación del túnel del eje en la cubierta principal o el polín del servomotor del timón. Una vez más debe subrayarse que esas puertas deberán estar cerradas cuando el buque se encuentre en puerto y se abrirán tan solo en caso de necesidad o emergencia. No obstante, debe observarse la necesidad de mantener expeditas las vías de evacuación.

El responsable del control del registro debe mantener un listado de todos los informes enviados por los grupos de búsqueda para garantizar que todos los espacios son explorados y que el capitán (*y/o el oficial de protección del buque*) estén siempre al tanto de la situación del registro.

El descubrimiento de un paquete o bulto no debe constituir el final del registro, pues siempre existe la posibilidad de que haya más (*paquetes o*) bultos ocultos.

5.3.2 Registro rápido

Al igual que con el plan de registro anterior, se puede también hacer un plan de registro rápido o “mirada rápida” de las zonas abiertas o más vulnerables y accesibles. Este plan debe llevarse a cabo después de descargar / desembarcar y antes de cargar / embarcar, etc. En caso de utilizar el sistema de tarjetas, se expedirán solamente unas tarjetas seleccionadas que cubran las zonas más vulnerables y accesibles.

En este caso:

- .1 todas las puertas que se hayan cerrado bajo llave anteriormente deben ser examinadas para garantizar que hayan permanecido así; y
- .2 todos los espacios abiertos, los ascensores y los depósitos de basura deben ser cuidadosamente examinados.

Al terminar el registro rápido, el capitán (*y/o el oficial de protección del buque*) pueden decidir si se efectúa un registro exhaustivo, incluyendo una inspección de los espacios cerrados, en caso de ser necesario.

5.3.3 Registro preventivo

El registro efectuado a título preventivo tiene como objeto disuadir a los contrabandistas de tratar de ocultar un (*paquete o*) bulto a bordo de un buque y encontrarlo ~~dieho bulto~~ antes de que sea ocultado. Hay ocasiones en que todos los visitantes del buque deben ser sometidos a registro.

Deberá establecerse y controlarse el punto o los puntos por donde las personas y las mercancías pasan a una zona estéril o restringida que representa el buque. En estos puntos es necesario realizar búsquedas y registros para garantizar que todo lo que pase por ese punto esté “limpio”. Una vez atravesado el punto, la segregación es importante y no deberá permitir tener ningún contacto con el personal que no haya sido registrado. El porcentaje de personas / mercancías registrados dependerá, naturalmente, del nivel de las amenazas.

Los pasajeros y su equipaje de mano podrán ser examinados en tierra, en uno o más puntos de registro, o a bordo del buque. Dado que cada puerto es diferente, la decisión final deberá ser tomada por la ~~administración local~~ (*Autoridad Pública competente.*)

Ninguna persona o vehículo podrá regresar de una zona estéril o abandonar el buque sin el conocimiento de la persona que controla el registro.

Todas las zonas estériles o restringidas deberán ser sometidas a registro si se ha tenido acceso a las mismas.

La frecuencia de estos registros será determinada por el nivel de ~~las amenazas~~ (*protección del buque.*)

5.4 Métodos de registro

El método de registro escogido dependerá de cada situación y del nivel de las amenazas. El registro físico sigue siendo el método más seguro y decisivo siempre que se efectúe de la manera correcta.

5.4.1 Registro físico

Los pasajeros y los visitantes de los buques podrán ser sometidos a registros corporales. Debido al elevado número de personas, esto se efectúa mejor en lugares privados, dado que así se reduce al mínimo la molestia y se incrementa la efectividad. El uso de lugares privados también impide que los métodos de registro sean observados. Los pasajeros no deben tener la oportunidad de elegir a un determinado inspector y se deben utilizar barreras para evitar que estos últimos se distraigan por la gran cantidad de personas a su alrededor.

El supervisor deberá observar a los visitantes y a los pasajeros, con el fin de notar algún comportamiento sospechoso, y para dirigir a las personas hacia los inspectores disponibles.

Para ser realmente efectivo, un registro físico de los bultos, las bolsas y los efectos personales deberá incluir un control para verificar si hay maletas de doble fondo, con tapas, costados ocultos o compartimientos. Con mucha frecuencia, un olor a pegamento u otro fuerte olor puede encubrir el olor de ciertas sustancias ilícitas, lo cual puede indicar que se ha quitado y vuelto a poner en su lugar algún forro o cubierta. Se debe prestar mucha atención a todo parche o remiendo de un bulto, a las manchas grasosas o a los pequeños agujeros en el exterior. Los contenidos deben ser evaluados durante el registro, y si el peso parece desequilibrado o desproporcionado sin un motivo obvio, puede estar justificado hacer un nuevo registro para buscar un posible doble fondo o un falso compartimiento.

Se deberá prestar especialmente atención a los aparatos eléctricos o electrónicos, tanto nuevos como usados, que se introduzcan a bordo. Los pasajeros deberán ser interrogados sobre el origen del equipo y sobre la posibilidad de que hayan estado en manos de otras personas durante un periodo de tiempo. Se podrá examinar el equipo para buscar alguna característica inusitada, como peso excesivo u objetos sueltos en el interior. *(Con determinados equipos, tales como videocámaras, es recomendable requerir a su propietario que la encienda para verificar que efectivamente funciona. Esta prueba no debería ser realizada por el funcionario de la Autoridad Pública del Puerto, sino que éste se debe limitar a observar y verificar.)*

Es posible utilizar otro tipo de recipientes transportados en bolsos de mano para ocultar drogas. Su registro puede hacerse visualmente.

5.4.2 Sistemas de rayos X

El método más usual para revisar grandes volúmenes de equipaje y de pertenencias personales es el uso de equipos de rayos X. Si bien los equipos modernos son capaces de producir imágenes de buena definición y penetración, el examen con rayos X puede ser menos efectivo que los registros físicos para identificar las drogas; aun así pueden revelar falsos compartimientos o secciones vacías en el equipaje.

La eficiencia de los operadores del equipo disminuye de manera significativa después de un corto tiempo, particularmente en los periodos de máxima actividad de revisión; los operadores deberán examinar imágenes de rayos X por un máximo de 20 minutos antes de ser empleados en otros deberes. La imagen debe presentarse en pantalla por un mínimo de 5 segundos para permitir el examen adecuado.

5.4.3 Exploración iónica

Se trata de un sistema de detección que posee una tecnología de vanguardia recientemente utilizada para la detección de explosivos escondidos y narcóticos ilícitos en las aplicaciones de seguridad. Este sistema utiliza la espectrometría de movilidad iónica (EMI).

Este sistema, cuyo nombre comercial es lonscan, es transportable, da una respuesta rápida (de 5 a 10 segundos) y es de alta sensibilidad (pg y depresión ng), puede funcionar en el vacío, requiere poca preparación de muestreo y puede usarse para los sólidos, los líquidos y los gases.

Usan el lonscan para la detección de narcóticos el FBI, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y las autoridades de Francia, el Canadá y el Reino Unido.

5.4.4 Empleo de perros

Los perros especialmente entrenados pueden ser muy efectivos en el registro de automóviles, equipaje y carga. Los perros también pueden ser utilizados para registrar buques, si bien necesitan estar familiarizados con el medio marino para lograr buenos resultados.

5.4.5 Consideraciones adicionales

Además del registro de personas y de sus (*pertenencias*) ~~buques~~, puede haber ocasiones en que la búsqueda de otros artículos a bordo del buque sea necesaria:

.1 Vehículos y remolques de mercancías

El registro de los remolques de mercancías antes de embarcar es una operación difícil y costosa, pero hay momentos en que tales medidas pueden ser necesarias. En zonas de alto riesgo, un cuidadoso examen de la documentación y de los conductores, junto con un buen sistema de inteligencia, contribuyen a resolver el problema. Las ~~administraciones aduaneras~~ (*Autoridades Públicas competentes*) deben ser consultadas al respecto. Como último recurso, los remolques pueden ser descargados y registrados físicamente mediante la utilización de todos los métodos antes mencionados, incluyendo a los perros entrenados en la detección de drogas.

.2 Otra carga

Puede ser necesario revisar las mercancías confiadas a los buques de carga sin previo aviso cuando el nivel de (*protección*) amenaza lo justifique. Sin embargo, el examen de la carga, en especial la de los contenedores, presenta muchos problemas. Incluso la carga no contenerizada está protegida contra daños por medio de guacales o jaulas de madera u otras formas de embalaje / envase, y la

naturaleza de algunas cargas, tales como frascos, latas o garrafrones de productos químicos, puede hacer que el examen sea imposible.

.3 Provisiones abordo

Todas las provisiones que entran al buque ofrecen un conducto para las drogas. Es preciso examinar cuidadosamente las bodegas de los buques y todos los artículos, cuando el nivel de (*protección*) amenaza así lo justifique. El (*paquete o*) bulto inesperado es el que requiere mayor atención.

.4 Despachos varios a los buques y puertos

Los traficantes pueden utilizar vehículos y personas de aspecto inocente que vayan a repartir a sus contactos de a bordo artículos de rutina, tales como pan, leche, flores o verduras frescas. Un buen control de acceso, la identificación del personal y los registros sin previo aviso ayudarán a contrarrestar este riesgo.

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

6.1 A bordo del buque

Las drogas pueden ser escondidas a bordo de un buque en la estructura misma de éste o en compartimientos, espacios o máquinas raramente utilizados, ir ocultas en las zonas de alojamiento o, cuando los miembros de la tripulación están implicados, en la persona misma o en sus efectos personales. La carga ofrece muchas oportunidades para el ocultamiento, especialmente cuando se trata de carga unitaria o de carga contenerizada.

6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque

Existen muchos lugares a bordo de un buque en donde se pueden esconder las drogas. Entre los lugares más comunes donde se han encontrado drogas cabe destacar:

- .1** lugares donde no sea probable que se vaya a entrar y en donde rara vez se efectúa un registro, por respeto (por ejemplo, la cabina del piloto, el sofá de la antecámara del capitán), por las dificultades que ello entrañaría (por ejemplo, el túnel de la hélice) o por el peligro que presenta (por ejemplo, detrás de los paneles eléctricos y en los espacios de carga inerte); cerca de la chimenea en donde el humo puede disimular olores distintivos, tales como el del cannabis; camarotes de los pasajeros;
- .2** pañoles de pertrechos (barriles de harina, refrigeradores, congeladores para provisiones, tales como pescado y carne, costales de vegetales o dentro de víveres enlatados);
- .3** provisiones en depósito (baúles de ropa);
- .4** depósitos de cubierta (cajones de pinturas);

- .5 en las cámaras de la tripulación (por ejemplo, detrás o dentro de los radiadores o de los baños detrás de los cuadros o de los zócalos, en el artesonado de los portillos, en el cielo raso de los camarotes, en el artesonado de las paredes, en falsos compartimientos en la base de los guardarropas y en los colgadores, debajo de los cajones y gavetas, debajo de las literas o de los colchones y demás muebles de los camarotes);
- .6 lugares donde el acceso está prohibido a personas no autorizadas;
- .7 dentro de los tanques de aceite para lubricación o en los tanques de carga; en los conductos de escalera de tambucho, en los paneles del piso, paredes y cielo raso, en pañoles, dentro de los tubos de ventilación y en los túneles del eje o de los cables dentro de la cubierta o de la maquinaria de la cámara de máquinas, en las salas de computadores, en los paneles de control, en los pozos colectores, en los pantoques y en los pasillos de las chimeneas;
- .8 guacales, jaulas o contenedores de carga falsa; tambores de aceite, cilindros y tarros de pintura de doble fondo, (*entre otros;*)
- .9 lugares en donde las sustancias no dan la impresión de estar fuera de lugar (por ejemplo, los productos médicos o los depósitos de botes salvavidas); dentro de los extintores de incendios, dentro de las mangueras o en los espacios de almacenamiento;
- .10 dentro de las alteraciones estructurales hechas recientemente; en los contenedores o en espacios vacíos dejados al ser construidos;
- .11 dentro de pisos y / o cielos rasos falsos de los camarotes y escaleras de las cámaras; y
- .12 en los tanques de agua o de aceite (pueden ajustarse falsos calados (*falsas sondas o sus niveles visuales*) y aparatos de medición que estén mal graduados)

6.3 Circunstancias sospechosas a bordo

Los siguientes ejemplos ilustran circunstancias que deben ser consideradas como sospechosas y que justifican una mayor investigación:

- .1 personas extrañas encontradas en lugares inusitados mientras el buque se halla en el puerto;
- .2 personas extrañas que lleven paquetes y busquen acceso al buque;
- .3 cuadrillas en tierra o personal del contratista trabajando sin supervisión en algo aparentemente innecesario o fuera de las horas normales de trabajo, sin que haya razón para ello;

- .4 trabajos no previstos, en especial, adaptaciones estructurales o alteraciones inusitadas (por ejemplo, el cierre de espacios);
- .5 miembros de la tripulación encontrados en lugares extraños sin razón (por ejemplo, oficiales del servicio de fonda en la cámara de máquinas); rondando en lugares inusitados durante la travesía o que demuestren un indebido interés o preocupación durante las inspecciones de los oficiales;
- .6 pasajeros que se encuentren fuera de las zonas públicas o de pasajeros;
- .7 acontecimientos inesperados (por ejemplo, un tanque de lastre que debía estar supuestamente lleno y se encuentra vacío) o cosas fuera de lugar (por ejemplo, costales de harina en el pañol de pinturas);
- .8 pruebas de que los bultos, tanques o contenedores han sido abiertos;
- .9 estibas desordenadas, espacios cerrados, tubos que no lleguen a ninguna parte;
- .10 llaves perdidas;
- .11 fallos inexplicados de las partes mecánicas o eléctricas, aunque sea por un corto periodo;
- .12 indicios de manipulación o forzamiento de las: tapas de tanques soldadas, manómetros cebados, cubiertas de botes desprendidas, “espacios seguros” no cerrados con llave.

6.4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque

- .1 conocer los hábitos de la tripulación y estudiar todo signo de preocupación o desviación de la rutina, como, por ejemplo, cuando los miembros de la tripulación se encuentran en lugares inusitados para efectuar labores rutinarias a bordo o cuando tienen un comportamiento inhabitual (*o atraviesan por una situación económica difícil;*)
- .2 mantener en todo momento las planchas de desembarco sometidas a una permanente vigilancia en los puertos y prohibir todo acceso no autorizado;
- .3 llevar a cabo inspecciones regulares que varíen en su naturaleza, lugar y duración, y anotarlas en el diario de navegación;
- .4 interrogar a todas las personas extrañas que se encuentren en algún lugar inusual de a bordo mientras el buque esté en puerto;
- .5 tomar en consideración la posible importancia de encontrar cosas fuera de su lugar; por ejemplo, encontrar vacío un tanque de lastre que tendría que estar lleno ó costales de harina en el pañol de pinturas;

- .6 inspeccionar toda estiba desalojada, espacios impenetrables, tuberías que no dan a ningún servicio;
- .7 buscar pruebas de que se ha tocado indebidamente el equipo del buque, como por ejemplo, tapas de tanques soldadas, cubiertas de botes salvavidas desprendidas, equipo que no funciona;
- .8 en lo posible, ordenar la supervisión de las cuadrillas de tierra; y
- .9 cerrar todos los espacios y puntos de acceso, como por ejemplo los espacios de la carga poco utilizados, y controlar el acceso a las llaves.

6.5 Observación de las pautas de comportamiento

Los miembros de la tripulación o los pasajeros deberán ser cuidadosamente observados en relación con sus pautas de comportamiento. Los siguientes hechos pueden ser significativos:

- .1 comportamiento nervioso o sospechoso;
- .2 grandes cantidades de dinero sin motivo fundado;
- .3 compras locales especialmente grandes sin motivo fundado;
- .4 ropas costosas;
- .5 listas que contengan nombres, fechas o lugares y referencias a dinero, peso y otras unidades;
- .6 vestuario fuera de lo corriente al salir a tierra o al volver al buque (por ejemplo, ropas que disimulen bultos voluminosos o que no correspondan a la estación);
- .7 interés inusitado respecto de una zona determinada del buque, de un cargamento o de un contenedor;
- .8 posesión de herramientas poco comunes y no relacionadas con el trabajo; y,
- .9 posesión de diversas drogas.

(.10 o atraviesan por una situación económica difícil)

6.6 Circunstancias sospechosas en la mar

Además de tener conocimiento de las amenazas contra su propio buque, los miembros de la tripulación pueden, mientras estén llevando a cabo sus actividades normales, darse cuenta de actividades inusitadas que merezcan ser informadas, a través del capitán (*y/o oficial de protección del buque*), a las autoridades aduaneras (*Autoridades Públicas*), por ejemplo:

- .1 trasbordo de mercancías del buque a otros buques y viceversa en el mar;

- .2 mercancías que estén siendo subidas a bordo desde buques cerca de la costa;
- .3 boyas marcadoras en lugares inusitados;
- .4 señalización entre los buques y la costa;
- .5 botes inflables que se muevan lejos de la costa a altas velocidades (especialmente en la noche);
- .6 actividad inusual de submarinistas (*buzos*) en el puerto; y
- .7 embarcaciones ancladas o descarga de mercancías lejos de la línea costera.

6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

Las compañías navieras (*Compañías a través del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima*) deberán estar en conocimiento de las amenazas de tráfico de drogas y tener en cuenta lo siguiente;

- .1 la persona que esté llevando a cabo el registro de la carga ¿es conocida o no?
- .2 el expedidor / destinatario ¿es un cliente regular o un nuevo cliente?
- .3 ¿el artículo de que se trata corresponde a las actividades del cliente?
- .4 ¿las direcciones del expedidor / consignatario están incompletas, mal escritas, o son vagas o inapropiadas?
- .5 ¿la “parte notificada” es difícil de contactar?
- .6 ¿se trata de un registro de último minuto?
- .7 ¿los costos son pagados por anticipado y en efectivo?
- .8 ¿se ha hecho algún intento de esconder el nombre / la dirección del pagador de la carga?
- .9 ¿la remesa tiene su origen en un país conocido por ser productor de drogas o país de tránsito?
- .10 ¿el cargamento parece normal, teniendo en cuenta el origen y la ruta del buque, los artículos, los países de origen y de destino y el valor de las mercancías?
- .11 ¿la carga está adecuadamente descrita en la documentación?
- .12 ¿el coeficiente de medida / peso parece estar en armonía con el artículo?

Todo el personal debe tener conocimiento de la amenaza y estar alerta ante cualquier circunstancia inusitada. Tales circunstancias, junto con los detalles del buque y de la carga, deberán ser señaladas a la atención de ~~la oficina local aduanera~~ (**las Autoridades Públicas competentes.**)

Al personal que manipule la carga se le debe pedir que busque:

- .1 precintos rotos en los contenedores;
- .2 pisos falsos en los contenedores (no nivelados con la estructura de las puertas) o falsos cielos rasos (techos por encima de las esquinas o cambios en la altura del cielo raso interno);
- .3 cavidades bloqueadas en el marco de los contenedores o remolques;
- .4 evidencias de perforaciones en el marco o chasis de un contenedor; y
- .5 evidencias de pintura fresca o soldadura nueva, o variaciones en la pared o en la textura del piso o cielo raso, lo cual puede indicar una alteración estructural proyectada para esconder drogas u otra sustancia ilícita.

Se debe prestar especial atención a los contenedores frigoríficos, cuyos espacios y material aislante, al igual que la cámara de máquinas, ofrecen oportunidades adicionales para ocultar drogas.

7 MEDIDAS QUE PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

7.1 Orientación general

A falta de una orientación específica suministrada por la ~~compañía~~ (**Compañía en el Plan de Protección del Buque**), los ~~capitanes~~ (**Oficiales de Protección del Buque**), deberán buscar instrucciones sobre las medidas que hay que tomar en caso de descubrir drogas en los buques, en la carga o en las instalaciones. Si se encuentran drogas cuando el buque se halle en alta mar, se deberá notificar por radio al próximo puerto antes de entrar en sus aguas territoriales. Las ~~autoridades aduaneras~~ (**Autoridades Públicas competentes**) deberán ser informadas a la mayor brevedad posible.

7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal

Es preciso observar los siguientes puntos con objeto de garantizar la seguridad personal al descubrir un (**paquete o**) bulto o una sustancia sospechosas (**sospechosa**):

- .1 no perforar ni abrir (**paquetes o**) bultos sospechosos envueltos en papel de periódico, papel de aluminio, papel de carbón o bolsas de polietileno y precintados con cintas de enmascarar;
- .2 no manipular ni tocar la sustancia sin protección para la piel y sin máscara;
- .3 no inhalar polvos, humo o vapores;

- .4 no precipitarse;
- .5 no fumar cerca de la sustancia ni exponerse a su calor o llama:
- .6 **BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA** probar, comer o tomar la sustancia sospechosa;
- .7 siempre lavarse las manos y cepillarse la ropa a la mayor brevedad, para evitar cualquier contaminación;
- .8 asegurarse de que haya una adecuada ventilación e iluminación en los espacios confinados o cerrados;
- .9 si los productos se llevan a un lugar seguro, envolverlos en láminas, hojas o bolsas de plástico y colocarlos en un lugar seguro o una caja fuerte a la mayor brevedad posible; y
- .10 fijarse en todo aquel que demuestre interés inusitado en lo que se esté haciendo.

7.3 Orientación concreta

Pídale a otra persona que atestigüe la posición de un (*paquete o*) bulto sospechoso antes de tomar medidas. Si es posible, tome fotografías del (*paquete o*) bulto tal como se haya encontrado, es decir, busque un testigo (evitando el “cuidador”). Manipule lo menos posible y recuerde que puede haber huellas digitales en el (*paquete o*) bulto. Cuando sea necesario, tome precauciones para manejarlo y retire las mercancías a un lugar seguro bajo llave. Vigile si es necesario. Si se encuentra en alta mar, registre todo descubrimiento en el diario de navegación. Incluya tantos detalles como sea posible: fecha, hora de localización, cantidad aproximada, persona que lo ha detectado, nombres de los testigos, etc.

- .1 No divulgar el hallazgo, y limitar la información a las personas que deban conocerla.
- .2 Notificar a las autoridades (*Autoridades Públicas*) del próximo puerto antes de entrar en las aguas territoriales. El no hacerlo puede dar lugar a una denuncia por tráfico de drogas.
- .3 No permitir que los tripulantes desembarquen antes de ser interrogados por la policía o los funcionarios de aduanas (*las Autoridades Públicas competentes*).
- .4 Proteja cualquier envoltura y todo lo que haya encontrado en el espacio.
- .5 Considere la posibilidad de hacer un registro de otras ubicaciones y espacios similares.
- .6 Escriba un informe TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUÉS DEL EVENTO. Incluya todo lo que haya ocurrido. Haga un boceto del espacio y de la zona, dado que puede resultar muy útil. También es de gran utilidad anotar las

razones por las cuales la carga o ubicación en particular ha sido inspeccionado o la forma en la cual se ha encontrado el (los) *(paquete (s) o)* bultos(s), incluya todo movimiento sospechoso que se haya observado. El informe deberá estar firmado por los testigos. En la altamar, la persona que haya descubierto el *(paquete o)* bulto, el funcionario encargado y el capitán *(y/o el Oficial de Protección del Buque)* o el jefe de departamento deberán firmar el informe, señalando la fecha y hora. Si el hallazgo se encuentra en la carga, se deberá recopilar toda la documentación correspondiente para su ulterior examen por parte de las autoridades aduaneras *(Autoridades Públicas competentes)*.

- .7 Los capitanes *(y/o Oficiales de Protección)* de los buques deberán notificar a su llegada al oficial de aduanas correspondiente *(a las Autoridades Públicas competentes y al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria)*.

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo

En la actualidad la mayoría de los buques llevan suministros médicos para el tratamiento de las enfermedades que se presenten durante la travesía; ~~en los botes salvavidas de "emergencia" también se llevan botiquines~~ *(así como provisiones médicas de emergencia para los botes salvavidas)*. Los buques que se encuentren en aguas territoriales están sujetos a las disposiciones de las legislaciones nacionales correspondientes y a la reglamentación relativa al almacenamiento, el control de aplicación y el suministro de medicamentos, las cuales deberán ser observadas. Por regla general, esta reglamentación está constituida por normas comunes basadas en convenios internacionales.

El capitán del buque es la persona responsable de la seguridad del almacenamiento de las ~~drogas~~ *(medicinas)* y del armario médico del buque, que debe mantenerse bajo llave. *(Muchas veces, sustancias como la morfina y el diazepam son controladas directamente por el capitán quien las guarda en su camarote, acompañadas de un registro que relaciona la cantidad existente y utilizada, de acuerdo a las eventualidades surgidas a bordo y la vigencia de estas sustancias)*.

Las provisiones médicas mantenidas en los botes salvavidas deben ser inspeccionadas con frecuencia en alta mar y llevadas al armario médico por razones de seguridad cuando el buque esté en un puerto. Cuando se adopten otras medidas, la seguridad debe ser ~~deberá ser la más~~ adecuada *(y oportuna)*.

A la llegada a un puerto, el buque deberá suministrar a las autoridades aduaneras *(Autoridades Públicas)* una lista en la que figuren las cantidades de todas las drogas controladas (por ejemplo, morfina), junto con su informe correspondiente. Si las cantidades son razonables, no se exigirá una licencia especial.

~~Ciertos buques tales como los dedicados a cruceros, pueden llevar un médico a bordo en el cual se delegarán estas responsabilidades.~~ *En buques como los cruceros, en donde esté un médico a bordo, será éste quien se responsabilice de las sustancias medicinales, y de toda posible irregularidad que llegue a presentarse.*, si bien el capitán sigue siendo la persona legalmente responsable de toda irregularidad.

8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

Independientemente de la cantidad que se transporte, los medicamentos requieren una licencia válida para su importación o exportación, aunque se pueden aplicar algunas mitigaciones menores. La licencia deberá especificar la sustancia, el periodo de vigencia de la licencia, los puertos que van a utilizarse y cualesquiera condiciones especiales relativas a la remesa. Dado que toda variación de las condiciones o especificaciones de la licencia constituye un delito, se deberá obtener el permiso de las autoridades aduaneras locales (*Autoridades Públicas competentes del puerto*) para las variaciones que se requieran.

(Se debe tener en cuenta que las composiciones farmacéuticas que contienen sustancias incluidas en los Cuadros de la Convención de Viena de 1988 no están exentas de fiscalización, a menos que, la composición sea tal, que esas sustancias no puedan utilizarse ni recuperarse fácilmente con los medios disponibles. Por consiguiente, a menos que estén explícitamente exentos, es preciso fiscalizar en forma acorde las composiciones farmacéuticas.)

CAPITULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y (DESVÍO DE PRODUCTOS QUÍMICOS)

1 PRECURSORES Y (PRODUCTOS QUÍMICOS) ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN ILÍCITA DE ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS SICOTROPICAS

Los productores de drogas, además de necesitar el acceso a las materias primas vegetales para el procesamiento de las sustancias adictivas, requieren también grandes suministros de productos químicos para efectuar ~~la conversión adecuada~~ *(obtener las sustancias ilícitas que se han de comercializar.)*

A las drogas que están basadas totalmente en productos químicos se les denominan drogas sintéticas. Para ~~la elaboración de las demás drogas o sustancias sicotrópicas se utilizan dos clases de productos químicos: los precursores, que son aquellos que reaccionan y entran a formar parte de la molécula del producto final (drogas o sustancias sicotrópicas) y las sustancias químicas esenciales, que coadyuvan en la obtención del producto (tales como solventes).~~ *(Sin embargo, hay que tener presente que en la gran mayoría de los productos terminados existe un porcentaje de productos químicos, los cuales se deben diferenciar así:)*

(El precursor: es una sustancia química que se requiere para el procesamiento de un producto terminado, sea cocaína o heroína, y sus moléculas estarán presentes en la molécula del producto terminado. Si no se utiliza este precursor, no se puede obtener el producto final. Antes de obtener el producto terminado es preciso tener este precursor.)

(El reactivo: es un producto que se utiliza para provocar una reacción química, pero se puede sustituir un reactivo por otro si se tiene la misma reacción química. El precursor tiene que ser un producto de ese tipo. El reactivo puede ser ése producto o un producto con propiedades similares que provoque la misma reacción química. Se puede sustituir uno por otro.)

(El Solvente: es una sustancia química que se incluye en la fórmula. Está presente para causar una reacción a fin de disolver y eliminar impurezas para hacer más manejable el producto.)

(Así pues, el control del desvío de insumos químicos es primordial, en el control de la producción de drogas.)

(A manera de ejemplo, es valioso tener presente el proceso de producción de cocaína:

Aún cuando se parte de la necesidad de tener la hoja de coca, de la cual se extrae la pasta de cocaína, ésta se refina en base de cocaína que, por conversión, se transforma en hidrocloreuro de cocaína. Los productos químicos que se utilizan son: Kerosene, agua con amoníaco y ácido sulfúrico. El proceso de refinación requiere agua con amoníaco y permanganato de potasio. El proceso de conversión requiere acetona, éter y ácido hidrocloreídrico.)

(En este sentido, a continuación se muestra el siguiente cuadro que contiene de manera resumida los productos químicos que se utilizan para la elaboración de diferentes estupefacientes:

PROCESO QUÍMICO PARA LA ELABORACIÓN DE DROGAS

<i>PRODUCTOS QUÍMICOS INDUSTRIALES</i>	<i>DROGAS PRODUCIDAS</i>
<i>Acetona</i>	<i>Heroína, morfina, cocaína</i>
<i>Acetato de etilo</i>	<i>Heroína, Cocaína</i>
<i>Acetato de butilo</i>	<i>Cocaína</i>
<i>Ácido clorhídrico</i>	<i>Heroína, morfina, cocaína</i>
<i>Ácido sulfúrico</i>	<i>Cocaína, aceite de marihuana</i>
<i>Alcohol butílico</i>	<i>Morfina, pasta de cocaína</i>
<i>Anhídrido acético</i>	<i>Heroína, metacualona</i>
<i>Cloroformo</i>	<i>Heroína, morfina, cocaína</i>
<i>Carbonato de sodio</i>	<i>Heroína, cocaína, pasta de cocaína</i>
<i>Metanol</i>	<i>Cocaína</i>
<i>Éter de etilo</i>	<i>Heroína, Cocaína</i>

* *Página de Internet de Air & Space Power Journal International Español)*

Muchos de ellos están clasificados como sustancias controladas de conformidad con la Convención de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. (véase el Anexo 1).

(Por lo anterior, es importante desarrollar un plan a bordo de buques y en las instalaciones portuarias, para la prevención y control del desvío de las sustancias químicas, el cual podría ser efectivo en dificultar la tarea a los traficantes.)

2 PRECAUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE PRECURSORES O PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES

Los embarques de estos productos a las zonas productoras de drogas generan un gran interés por parte de los funcionarios de ~~los funcionarios de aduanas~~ *(las Autoridades Públicas competentes,)* quienes procederán a investigar el cargamento en mayor detalle. En caso de que alguna de estas sustancias sea descubierta a bordo, en circunstancias inusitadas, las autoridades ~~aduaneras~~ *(Autoridades Públicas competentes)* del próximo puerto de escala deberán ser notificadas.

- .1 Tanto el capitán como la tripulación de un buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias sicotrópicas, deberán extremar las medidas de seguridad en la bodega, en el pañol de pertrechos y en el depósito donde estén almacenadas estas mercancías, incluyendo inspecciones para constatar su cantidad y el estado de esos embalajes / envases, *(por ejemplo, tener en cuenta que las etiquetas de marcado no se encuentren alteradas.)*
- .2 Durante su travesía, todo buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias sicotrópicas, deberá informar a ~~la autoridad marítima~~ *(las Autoridades Públicas competentes)* del puerto más cercano sobre el transporte de dichas sustancias, indicando su clase, cantidad, destino, ruta e itinerario.

(Tanto el capitán del buque como la tripulación deberá tener conocimiento acerca de los diferentes mecanismos de desviación que utilizan las personas dedicadas a traficar

ilícitamente con productos químicos. Esto es importante, ya que se trata de que cada miembro del buque sea un agente de prevención y de control.)

(Dentro de los mencionados mecanismos están:

Encubrimiento de identidades: Debido a que ni los productores ni los traficantes de drogas, están hasta ahora produciendo sustancias químicas, les es necesario mediante el encubrimiento de identidades, buscar la manera de adquirir los productos químicos. De esta forma se valen de chantajes y pagos en dinero en efectivo.)

(Una manera de encubrir identidades lo es también la utilización de documentos de importación falsos. Para tal caso, es importante tener un adecuado conocimiento de los papeles técnicos y comerciales que soportan este tipo de productos, para de esta manera, poder determinar si existe alguna forma de alteración. En algunas ocasiones, los documentos oficiales como los permisos de importación, se utilizan varias veces para entrar mercancías en varias oportunidades. Se falsifican los formularios. Son documentos reales con información falsa. Los documentos así falsificados plantean una situación diferente, parecen reales, pero en realidad no lo son. Todo el documento ha sido falsificado.)

(Un aspecto a tener en cuenta son las denominaciones falsas. La normatividad requiere la denominación para identificar el producto, pero lo que se presenta en los embarques son nombres sustitutos.)

(A continuación se muestran algunas preguntas que se deben considerar, con respecto a este tema:

Quién es el exportador o despachante?

Quién es el destinatario o consignatario?

Está dirigido el embarque a un despachante o agente?

Quién es el dueño de la empresa?

Si el embarque esta dirigido a una empresa...se trata de una empresa conocida?

Tienen los exportadores y propietarios una buena reputación?

Qué se importa o exporta?

Es un producto que habitualmente manejan esos importadores o exportadores?)

(El siguiente cuadro da una muestra resumida de los mecanismos utilizados por las personas que se dedican a coordinar las desviaciones de productos químicos:

MÉTODOS	CÓMO SE EMPLEAN
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Doble contabilidad 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uso de negocios legales como pantalla
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Varias importaciones con un solo permiso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uso de un solo permiso de importación desde diferentes países
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Importaciones con denominaciones de otros 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Importación de productos bajo nombres distintos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Empleo de clientes y proveedores ficticios 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compras por compañías que ya no existen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permiso a nivel doméstico 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cuotas autorizadas difíciles de controlar
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compañías sin autorización 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aún cuando sus permisos han sido anulados estas continúan vendiendo

** Página de Internet de Air & Space Power Journal International Español)*

3 RECOMENDACIONES PARA LOS PAÍSES PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y PROVEEDORES DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES O PRECURSORES

Teniendo en cuenta que para producir estupefacientes y sustancias sicotrópicas es indispensable contar con estos productos químicos, se pide a los países productores de dichas sustancias a que realicen especiales esfuerzos para controlar su distribución o suministro, adoptando medidas tales como las que se indican a continuación:

(Se pide a los países productores que elaboran productos químicos que pueden ser utilizados para la elaboración de estupefacientes a que realicen especiales esfuerzos para controlar su distribución o suministro, adoptando medidas tales como las que se indican a continuación:

- .1 establecer un control gubernamental sobre las sustancias químicas precursoras que permita conocer con exactitud su destino y los medios de distribución de las mismas;
- .2 determinar puertos específicos para el embarque y la exportación de dichas sustancias;
- .3 presentar un informe oportuno del puerto de carga al puerto de llegada sobre los buques que transporten sustancias precursoras (**productos químicos**), indicando las características del buque, su ruta e itinerario, el tipo y la cantidad de sustancias transportadas y los puertos intermedios de escala;
- .4 ~~alentar~~ **instar** a los buques que transporten productos químicos a que avisen al ~~puerto de~~ **(a las Autoridades Públicas del)** puerto de destino y a aquellos intermedios de escala, por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación, con objeto de que cada Estado tome las medidas de control correspondientes.

Teniendo en cuenta que los productos químicos esenciales utilizados en la producción de drogas y sustancias sicotrópicas son indispensables en un amplia gama de productos que no guardan relación alguna con el tráfico de drogas, se considera importante que todos los gobiernos hagan hincapié en los controles que estimen adecuados para garantizar que la cantidad y la calidad de estos productos al llegar a su destino legal sean las especificadas.

(Teniendo en cuenta que para la producción de drogas los productos químicos utilizados son indispensables, se considera importante que todos los gobiernos hagan hincapié en los controles que estimen adecuados para garantizar que la cantidad y la calidad de estos productos al llegar a su destino legal sean las especificadas.)

No dejen de prestar ayuda, si esta en sus manos.

ANEXO 1

LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

(Según la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)

Cuadro 1

Ácido N-acetil-antranílico
Efredina
Ergometrina
Ergotamina
Isosafrol
Ácido lisérgico
3,4 metileidiosifenil-2-propanona
1-fenil-2propanona
Piperonal
Seudoefredina
Safrole

Las sales de las sustancias enumeradas en la lista de este cuadro siempre que sea posible la existencia de dichas sales.

Cuadro 2

Anhídrido acético
Acetona
Ácido antranílico
Éter etílico
Ácido clorhídrico *
Metil etil cetona
Ácido fenilacético
Piperidina
Permanganato potásico
Ácido sulfúrico*
Tolueno

* Las sales del ácido clorhídrico y del ácido sulfúrico están excluidas expresamente del cuadro 2.

ANEXO 2

EQUILIBRIO ENTRE LA OBSERVANCIA FORZOSA Y LA FACILITACIÓN

Además de prohibir las tentativas de tráfico ilícito, las autoridades aduaneras tienen también el deber de facilitar el movimiento de la carga al entrar o salir de su país. Estas dos exigencias están potencialmente en conflicto.

Es necesario reconocer que, para los funcionarios de aduana, el transporte marítimo ofrece las mayores posibilidades para el contrabando de grandes cantidades de droga. Debido al aumento del uso de contenedores, los funcionarios de aduana tienen más dificultades para examinar la carga y, en consecuencia, las oportunidades de ocultamiento se incrementan. Ninguna autoridad aduanera puede efectuar un registro físico de toda la carga y de la estructura de un buque comercial, por muy pequeño que sea, sin que ello implique una asignación considerable de recursos y una demora para la carga inocente.

Dado que el comercio internacional, en su gran parte es totalmente legítimo e incorrupto respecto de los intentos de contrabando, las autoridades aduaneras deberán tener la capacidad para detectar los cargamentos, los buques, las personas y las organizaciones sospechosas de manera más efectiva.

La Cámara Naviera Internacional ha firmado un Memorando de Entendimiento con el Consejo de Cooperación Aduanera, para trabajar juntos en la determinación de medios por los cuales los transportistas y las autoridades aduaneras puedan proveer asistencia mutua respecto de los conflictivos objetivos de "facilitación" y de "observancia forzosa". Como resultado de este compromiso, se desarrollaron unas pautas que establecen una estructura para la cooperación entre las autoridades aduaneras y las compañías navieras a nivel nacional y local.

Las principales finalidades de estas pautas son las siguientes:

- promover el conocimiento del problema por parte de los transportistas
- incrementar la cooperación entre el comercio y la aduana
- facilitar el comercio legítimo
- estimular un examen de las normas de seguridad comerciales
- estimular medidas de control al acceso
- permitir a las autoridades aduaneras el acceso a la información.

Todo lo anterior está concebido para incrementar el número de incautaciones de drogas en tránsito en buques comerciales, y asistir en la investigación y en todo enjuiciamiento subsiguiente de los delincuentes sospechosos.

Mediante el objetivo general del nuevo acuerdo del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), y los recientes progresos efectuados en el establecimiento de zonas comerciales y regionales libre, se está estimulando la abolición de las barreras comerciales entre los países. Sin embargo, la amenaza de las drogas y de otros productos ilícitos asegura la continuidad de las medidas de observancia forzosa de la ley en los puertos de entrada. La carga inocente es inevitablemente sometida a estos controles. La asociación entre el comercio

internacional y las administraciones aduaneras puede contribuir considerablemente a restaurar el equilibrio entre observancia forzosa de la ley y facilitación.

(El mundo esta enfrentándose a procesos que involucran una importante actuación del sector marítimo, donde éste ultimo se consolida como el motor del comercio internacional. Así, la globalización, los acuerdos comerciales entre Estados, la competitividad y la calidad de los servicios, hacen que el transporte marítimo se enfrente a importantes desafíos para seguir consolidándose como el actor que es dentro del flujo comercial internacional, pero que mantenga elementos que le permitan actuar de manera segura y protegida.

Paralelo a lo anterior, el mundo también enfrenta situaciones que pueden llegar a poner en riesgo el transporte marítimo internacional como lo son eventualidades como el terrorismo, el narcotráfico y aspectos logísticos y de procedimientos, que si no se atienden y previenen, acuerdo a los procedimientos internacionales establecidos, pueden llegar a perjudicar el desarrollo normal de los mercados y por ende, el transporte.

Es por esto que cobra cada día más importancia el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte marítimo internacional y la protección marítima, que se logra indudablemente por el desempeño de las competencias de cada una de las autoridades publicas en los puertos, bien sea de facilitación o de control y el importante papel que juega el intercambio de información, trabajo mancomunado y respeto entre las funciones y competencias de cada una de éstas autoridades publicas.

Es solo de esta forma que se puede llegar a lograr un transporte marítimo internacional que evite las demoras innecesarias, esté protegido de los posibles eventos que pongan en riesgo su seguridad integral y a la vez, se cuente con esquemas de protección que además de proteger, se constituyan como elementos diferenciadores de los Estados, al ofrecer niveles de protección óptimos que incentiven el comercio internacional.

Para el desarrollo de este equilibrio entre la facilitación y la protección, la comunidad internacional ha realizado invaluable esfuerzos normativos y recomendatorios que dan a los Estados lineamientos sobre el accionar y la coordinación de éstos. En cuanto a los temas de facilitación del transporte marítimo internacional, es primordial hablar en primera medida del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional y los aportes de organizaciones como la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de Aduanas. Vale pena mencionar de ésta ultima organización, la publicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, en donde de manera práctica dá los referentes para que los dos pilares fundamentales de actuación que se proponen, colaboración Aduanas – Aduanas y colaboración Aduanas – Empresas se desarrollen de forma ágil y efectiva, poniendo siempre de presente la formación de los funcionarios y el compromiso de los Estados.

Por otro lado, los lineamientos que están siguiendo los Estados en materia de protección con el cumplimiento del Código Internacional para Protección de Buques e Instalaciones Portuarias ha hecho que se incremente la conciencia hacia el tema de protección y la visión de la seguridad de una manera integral que ofrezca a los actores del transporte marítimo, una responsabilidad más amplia que hace que exista una visión, una seguridad y un ámbito de

aplicación aún más integral, que aporta eficiencia no solo a la navegación sino a la esfera comercial.

Por lo anterior, hoy en día las autoridades públicas en puerto, los agentes del sector marítimo y los correspondientes usuarios, tienen un común denominador al tener la responsabilidad de contribuir todos de manera especial y propia al espíritu y procedimientos que otorgan los mecanismos e instrumentos internacionales existentes relativos a la facilitación y a la protección marítima y portuaria.

Finalmente, el equilibrio entre la facilitación y la protección, se consolidará con el paso del tiempo con el involucramiento tanto de las empresas y usuarios, como de los Estados en estos dos temas y con el aporte gradual de prácticas que eviten demoras innecesarias de los buques en los puertos, evitando al máximo que se ponga en riesgo la seguridad de las personas, la carga y los buques, todo dentro de planes de protección propios que brinden seguridad integral a las instalaciones portuarias, las compañías y a los mismos buques.)

ANEXO 3

INCAUTACIONES MUNDIALES

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) mantiene las cifras de las incautaciones de drogas notificadas por las autoridades aduaneras nacionales.

Las incautaciones de heroína registradas en 1993 ascendieron a 13091 Kg. cifra sustancialmente mayor que la correspondiente a 1992, que se elevó a 9609 Kg. Las incautaciones de opio incrementaron en un 28% respecto de la cifra de 1992, ascendiendo a 4 408 Kg. Las incautaciones de cocaína, aunque bajaron ligeramente con respecto al total de 1992, se cuadruplicaron con relación a la cifra de 1986, elevándose a 94861 Kg.

Las incautaciones de marihuana (hierba de cannabis) y de hachís (resina de cannabis) son considerablemente superiores en volumen a aquellas de las llamadas drogas "duras" y ascendieron a 210 686 Kg. y a 445 774 Kg. respectivamente en 1993. Aunque la cifra correspondiente a la marihuana está muy por debajo de los 1 116 millones de Kg. incautados en 1986, se cree que esta disminución obedece en parte a la mayor concentración de la lucha contra el narcotráfico por parte de los organismos encargados de la eliminación de estupefacientes.

El CCA también presenta sus cifras de incautaciones según el medio de transporte; las correspondientes a 1991 (las más recientes disponibles) son las siguientes:

Incautaciones de 1991 - por medio de transporte (Kg.)

	Terrestre	Marítimo	Aéreo	Por correo	Medio no notificado	total
Heroína	1867,0	692,7	2187,1	63,6	1043,8	5854,2
Opio	930,5	133,9	115,8	533,5	785,9	2499,6
Cocaína	31038,1	53689,8	18677,32	766,3	10847,7	115019,2
Marihuana	74785,9	52380,3	22708,2	1513,9	21932,4	173320,7
Hachís	112467,0	220540,0	3704,2	3401,1	235043,4	575155,7
TOTAL	221088,5	327436,7	47392,6	6278,4	269653,2	871849,4
%	25,4	37,6	5,4	0,7	30,9	100%

En otras palabras, según la información facilitada al respecto, las autoridades aduaneras incautaron en 1991 más de 327 toneladas de drogas ilícitas en el transporte marítimo, y esta cifra parece que ha aumentado en los años más recientes.

**SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACION RELATIVA A
LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E
INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS AL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS,
SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS**

**OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL CRIMEN -
ODCCP**

www.unodc.org/unodc/index.html

JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES - JIFE

www.incb.org/incb

COMISIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL - INTERPOL

www.interpol.int/default.asp

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS - OMA

www.wcoomd.org

OBSERVATORIO EUROPEO DE LA DROGA Y LAS TOXICOMANÍAS - EMCDDA

www.emcdda.eu.int/mlp/ms_es-index.shtml

**COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS -
CICAD**

www.cicad.oas.org

ANEXO 4

(TENDENCIAS MUNDIALES)

(Basadas en informes de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas, en el informe de 1992, presentado por la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas)

ÁFRICA

Consumo: El cannabis es la droga cuyo consumo está más extendido. Egipto es el mayor consumidor de resina de cannabis, importada del contrabando desde el Líbano.

Se ha registrado incrementos en el consumo tanto de cocaína como de estimulantes fabricados en la India y en Europa.

Transbordo: Se ha incautado grandes cantidades de heroína y de resina de cannabis, destinadas a otras partes del mundo, en los puertos de África occidental. Nigeria, Marruecos y Túnez son países de tránsito de la cocaína enviada a Europa desde Sudamérica.

Producción: En Egipto, Kenya y Sudan se cultivan las flores de adormidera. Existen grandes plantaciones de cannabis en muchos países de África occidental, en Ruanda, Sudáfrica, Sudan y Zambia. Marruecos sigue siendo una importante fuente de resina de cannabis.

ESTE Y SUDESTE ASIÁTICO

Consumo: El cannabis es la sustancia cuyo consumo está más extendido en la región. La metanfetamina producida en Taiwan tiene importantes mercados en Hong Kong, Japón, Filipinas, Corea y los Estados Unidos. La principal sustancia ilícita que se consume en Malasia y Singapur es la heroína.

Transbordo: El cannabis es producido y transportado a toda la región al igual que el opio, la morfina, la heroína, la metanfetamina y los precursores químicos. Bangkok, Singapur y los puertos de Indonesia, Filipinas y Malasia son los principales puntos de tránsito para la heroína destinada a Australia, Europa y Norteamérica. El opio es embarcado a través de Myanmar (Birmania), Viet Nam y Camboya.

Producción: La región es la principal proveedora de la heroína ilícita. Se producen cantidades de opio en Laos, Myanmar y, en menor grado, en Tailandia. El cannabis de Filipinas, Laos y Tailandia es enviado de contrabando a Australia, los Estados Unidos, Taiwan, Corea, Japón y Europa. Taiwan es un importante fuente de metanfetamina.

OCEANÍA

Consumo: El cannabis sigue siendo la droga más fácilmente disponible para el consumo, aunque también hay buenos suministros de cocaína y de heroína de alta pureza.

Las anfetaminas son importadas de contrabando, particularmente de Filipinas.

Transbordo: La zona situada entre Australia y los estados de las islas del Pacífico Sur es utilizada por los narcotraficantes que se dedican a transbordar remesas ilícitas de estupefacientes.

Producción: El cannabis se cultiva en Australia y Nueva Zelandia, aunque también se importa de contrabando. Se cultiva ilegalmente en Papua Nueva Guinea, para proveer a Australia y a otros mercados.

ASIA MERIDIONAL

Consumo: Se ha registrado un incremento del abuso de heroína por vía intravenosa en el noreste de India y, como consecuencia, ha aumentado el nivel de y infección del virus del SIDA (VIH). En algunas ciudades de la India el 50% de consumidores de heroína son portadores del virus VIH.

Transbordo: Bangladesh esta siendo cada día mas utilizado como país de transito para las drogas ilícitas.

Producción: El cultivo ilícito de adormidera esta limitado a las zonas mas remotas de la India. La mayor parte de las remesas de heroína de la zona están destinadas a Europa. La India constituye una importante fuente de metacualona, que es principalmente exportada a África. Una cierta cantidad de cannabis y de sus derivados es exportada ilícitamente desde Sri Lanka.

CERCANO Y MEDIANO ORIENTE

Consumo: Si bien el abuso del cannabis y de su resina es muy común, los principales problemas son la heroína y el opio. Se importan de contrabando estimulantes reales y falsificados de Europa, en especial de Bulgaria y, hasta hace poco, de la antigua Yugoslavia. Peregrinos africanos introducen de contrabando tabletas de seconal en Arabia Saudita.

Transbordo: Han comenzado a surgir nuevas rutas para el narcotráfico desde Afganistán hasta y a través de Irán, Pakistán y Asia Central. Las drogas ilícitas entran en la región con destino a Turquía, el principal país de transito para la heroína que procede del Sudeste asiático en una ruta hacia los mercados de Occidente. La morfina es transportada al sudeste de Turquía, donde se transforma en heroína. El tráfico de heroína esta organizado por grupos criminales establecidos en Estambul que juegan un importante papel en el transporte y la distribución de la heroína en Europa. El Líbano se esta convirtiendo en el centro de distribución de la cocaína procedente principalmente del Brasil.

Producción: La región es un importante productora de cannabis, de resina de cannabis, de opio, de morfina y de heroína. Afganistán produce cerca de 900 toneladas de opio al año y hay noticias de que esta cantidad va en aumento. La fabricación de heroína ilícita en Afganistán también ha incrementado, aunque se sigue produciendo grandes cantidades de opio en otros países de la región. Irán prohibió el cultivo de adormidera en 1980. En el Líbano existen laboratorios clandestinos que convierten la pasta de coca en cocaína. El noroeste de Pakistán es fuente de grandes cantidades de morfina y de mas de 70 toneladas anuales de heroína ilícita.

EUROPA

Consumo: El cannabis de Marruecos es la principal droga que consumen los toxicómanos en Europa, aunque hay pequeñas cantidades que llegan a través de los Balcanes o por mar del sudeste asiático. En algunos países, la atención se centra más en la heroína y la cocaína. Varios países han notificado mayores incautaciones de heroína, cannabis y cocaína sudamericana, que llega vía Europa meridional y occidental y del Norte de África.

Transbordo: La heroína está invadiendo los mercados de Europa, procedente del sudoeste asiático y del Cercano y Medio Oriente a través de Irán, Turquía y Bulgaria. Desde el principio de la guerra en la antigua Yugoslavia, se ha desarrollado una ruta a través de Bulgaria, Hungría, Rumanía y las Repúblicas Checa y Eslovaca. Albania, Chipre y Grecia son importantes países de tránsito para la heroína. España y Portugal continúan siendo importantes centros y puntos europeos esenciales para la entrada de cocaína sudamericana y de cannabis africano. Los estados de la CEI son utilizados como puntos de tránsito para remesas de resina de cannabis procedentes de Afganistán o Pakistán.

Producción: En la Europa meridional se han establecido laboratorios de procesamiento de cocaína. Holanda y Polonia son importantes fuentes de LSD y anfetaminas. Existen pruebas de que la pemolina legalmente fabricada está siendo desviada por canales ilícitos e introducida de contrabando en África. El cannabis se cultiva en los estados europeos de la CEI y crece de manera silvestre en Kazajstan y Kirguistán. Existen indicaciones de que están efectuando cultivos a gran escala en invernaderos en Holanda, en donde más del 50% del cannabis consumido proviene de “cultivos caseros”.

NORTEAMÉRICA

Consumo: Existen pruebas de una disminución general en el consumo de cannabis tanto en los Estados Unidos como en el Canadá. Sin embargo, en la actualidad hay más heroínómanos y cocainómanos que hace tres años. El LSD, fabricado ilegalmente en California, es introducido de contrabando en el Canadá. La zona sigue representando el principal mercado para la distribución de drogas.

Transbordo: Una considerable cantidad de cocaína sigue pasando a través de México, desde Sudamérica.

Producción: México es un importante productor de cannabis y, hasta cierto punto, el opio, junto con el cannabis, la heroína y las tabletas de metacualona, están siendo introducidos de contrabando en los Estados Unidos.

SUDAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE

Consumo: En Argentina, Brasil y Chile, la principal droga de consumo es el cannabis. Existe también algún abuso de cocaína y de sustancias sicotrópicas. En Venezuela, el abuso de sustancias ilícitas parece estar en aumento.

Transbordo: Los puertos del centro y del norte de Sudamérica, así como de los Estados del Caribe, desempeñan un papel importante y creciente en el transbordo de cocaína con destino a Europa y a Norteamérica. El tratamiento de las hojas de coca y el tráfico de cocaína están aumentando en Brasil. Las aguas de los estados insulares del Caribe, particularmente las

Bahamas, Cuba y Jamaica, son utilizadas con frecuencia para lanzar cargamentos de cocaína, desde aeronaves o buques, los cuales son posteriormente recogidos por embarcaciones rápidas para transportarlos al sur de los Estados Unidos.

Producción: Los esfuerzos realizados en la lucha contra la droga han reducido los cultivos de coca, destruido laboratorios e incautado grandes cantidades de cocaína. Sin embargo, casi todos los países de la región son utilizados para transportar o almacenar sustancias ilícitas, de las cuales solo una parte es incautada. El cultivo ilícito de adormidera en Colombia ha aumentado. Perú es el principal productor de hojas de coca. El cultivo de cannabis y de arbusto de coca, y la fabricación de cocaína, se están extendiendo en Venezuela, cerca a la frontera con Colombia. Belice y Costa Rica son productores de cannabis y puertos de tránsito. El salvador es un país de tránsito para la cocaína.

(Los siguientes aspectos que se transcriben tienen como propósito brindar una contextualización del problema mundial tanto de la producción, el tráfico y el consumo de sustancias narcóticas, con el fin de capacitar a todas las personas involucradas con la llegada, estadía y zarpe de las embarcaciones.

ÁFRICA

El cultivo ilícito de cannabis sigue estando muy extendido en África, especialmente en Marruecos. Las autoridades de represión africanas han expresado la preocupación de que la tendencia a la liberalización e incluso a la legalización del uso de cannabis con fines no médicos en Europa y América del Norte menoscabe los esfuerzos de los países africanos por combatir el cultivo, el tráfico y el consumo ilícitos de cannabis.

El uso indebido de la cocaína está aumentando en casi todos los países de África meridional y occidental, en particular en Nigeria y Sudáfrica. En Sudáfrica, el comercio de cocaína se ha visto desplazado por el crack. Las zonas meridionales y occidentales de África se utilizan para el transporte de remesas de cocaína de América del Sur a Europa y América el Norte.

El uso indebido de heroína aún se limita principalmente a las grandes zonas urbanas del continente. Se ha notificado un aumento del uso indebido de esta sustancia en Egipto y en la mayoría de los países de las zonas orientales y meridionales de África.

No hay indicios de que la adormidera se cultive en ningún otro país de África que no sea Egipto, donde se produce en pequeña escala.

El aumento del uso indebido de anfetaminas en varios países de África es motivo de creciente preocupación.

Las autoridades de represión de África han allanado un número creciente de laboratorios clandestinos que fabrican drogas sintéticas. En julio de 2002 las autoridades de Sudáfrica incautaron equipos de fabricación y más de 100 toneladas de sustancias químicas con las que se podrían haber producido 90 millones de tabletas de metacualona.

El tráfico ilícito y el uso de indebido de efedrina, anfetaminas y benzodiazepinas (principalmente diazepam) se han generalizado en el África Central y occidental. Todavía se dispone de muy poca información sobre la procedencia de esas sustancias. Hay indicios de que

ha aumentado en el África occidental el desvío de agentes depresivos de los canales lícitos de distribución de productos farmacéuticos.

Asimismo, es preocupante la posibilidad de que el tráfico ilícitos de anfetaminas fabricadas ilegalmente sobre todo en Europa occidental y al desvío de dichas sustancias de los canales lícitos de distribución, pueda sumarse pronto la fabricación clandestina de esas sustancias en el África septentrional. Las tabletas de anfetamina y metanfetamina se introducen de contrabando desde el África Occidental y a través del Sudán en el Arabia Saudita y otros países árabes del Golfo Pérsico. Varios países de África han informado del aumento del uso indebido de anfetaminas.

El uso indebido de MDMA (éxtasis) se está difundiendo en el África meridional, en particular en Sudáfrica, país en el que se ha extendido considerablemente en los últimos años entre la población blanca. Si bien la MDMA que se encuentra en Sudáfrica entra de contrabando desde Europa, principalmente desde los Países Bajos y el Reino Unido. El papel de Sudáfrica como punto de reexpedición se confirmó en mayo de 2002, cuando se incautó una remesa de 36000 tabletas de MDMA que se enviaba de ese país a Nueva Zelanda.

Se ha observado con inquietud un nuevo fenómeno en los países del África Central y meridional, a saber, el uso indebido de hierba de cannabis mezclada con Datura stramonium. Las hojas y semillas de esta planta contiene escopolamina y hiosciamina, alcaloides no sujetos a fiscalización internacional que complementan el efecto del cannabis. El consumo de datura, que parece difundirse muy rápidamente en el África Central, comenzó en el Chad y el Congo, así como en la República Democrática del Congo, donde la planta crece en forma silvestre y recientemente se ha empezado a cultivar metódicamente.

ASIA

En Myanmar, los niveles de producción de opio han disminuido a la mitad desde 1996, y en 2002, gracias a los esfuerzos de erradicación desplegados en ese país, el segundo productor de opio ilícito del mundo, la superficie cultivada se había reducido en un 7%.

Más del 70% de las incautaciones mundiales de anfetaminas se registraron en los países de Asia oriental y Sudoriental, principalmente en China y Tailandia.

Camboya sigue siendo un importante proveedor de cannabis de los países de la región y otras partes del mundo, y un país de tránsito de la heroína.

China se ha convertido en el principal país de destino y tránsito de las remesas de heroína, y en los últimos cinco años han aumentado considerablemente las incautaciones de esa sustancia en el país.

Una tendencia que causa preocupación es la propagación acelerada de la infección por el VIH/SIDA en las rutas de tráfico de drogas de Asia oriental y sudoriental. En algunas provincias de China se están produciendo epidemias de VIH entre los consumidores de drogas inyectables, y más del 50% de los consumidores de drogas inyectables de Myanmar y Tailandia ya están infectados por el VIH/SIDA.

En Afganistán se prevé que el uso indebido de drogas aumentará como consecuencia del regreso de refugiados a las zonas donde se cultiva la adormidera o se produce opio y heroína.

Algunos países de Asia occidental, como Irán, Jordania y Kazajstán, han fortalecido sus servicios de tratamiento y reinserción social de los toxicómanos, pero esos servicios son insuficientes en la mayoría de los países de la región.

En algunos países de Asia oriental y sudoriental se han aumentado las penas por delitos relacionados con las drogas, en un intento por detener el narcotráfico.

La fabricación ilícita de metanfetamina ha aumentado considerablemente en la región. Sigue habiendo indicios de que los fabricantes de heroína, especialmente en Myanmar, prestan cada vez más atención a la metanfetamina. Se sigue fabricando metanfetamina en forma clandestina a gran escala a lo largo de la frontera entre Myanmar y Tailandia, así como en China y Filipinas.

La efedrina, que se utiliza para la fabricación ilícita de metanfetamina, se desvía y pasa de contrabando desde China y la India. La cafeína, que se utiliza como elemento adulterante en la fabricación ilícita de tabletas de metanfetamina, se introduce de contrabando en Myanmar principalmente a través de su frontera con Tailandia; la sustancia se vende en cantidades tan grandes que las autoridades de Tailandia han impuesto reglamentaciones de fiscalización de esa sustancia en las provincias septentrionales del país.

La metanfetamina sigue siendo el principal motivo de preocupación en Filipinas, el Japón y Tailandia.

Las autoridades del Japón también informaron del aumento del uso indebido de estimulantes; sin embargo, la cantidad de estimulantes incautados ha disminuido en los últimos años.

Camboya, Indonesia, Malasia, la República Popular de Laos y Viet Nam han presentado un pronunciado aumento del uso indebido de metanfetamina. En China han aumentado considerablemente las detenciones por metanfetamina.

Igualmente se presenta un fuerte y creciente uso indebido de MDMA (éxtasis) en la región, en particular entre los jóvenes. El aumento constante de la demanda ilícita de la sustancia queda reflejado en las incautaciones sin precedentes de tabletas de éxtasis registradas en China y Tailandia.

OCEANÍA

En Oceanía la mayoría de las incautaciones de drogas se siguen registrando en Australia, y Nueva Zelandia. Australia, en particular, sigue siendo uno de los principales destinos de las remesas de heroína y de estimulantes de tipo anfetamínico procedentes de Asia Sudoriental. En los dos países hay también numerosos laboratorios clandestinos en que se fabrican estimulantes de tipo anfetamínico para los mercados locales.

En Australia se sigue cultivando cannabis a gran escala con técnicas hidropónicas. También en Fiji existe un cultivo considerable de cannabis, lo que contribuye a que la sustancia se consuma en gran medida en esta isla. También en Papua Nueva Guinea se cultiva cannabis a

gran escala y, en menor medida, en Samoa. En Australia, el cannabis sigue siendo la droga que más se consume.

Los Estados insulares del Pacífico se utilizan como puntos de tránsito del contrabando de cannabis, heroína y cocaína. En esos Estados se incautaron cantidades considerables de drogas que se destinaban, evidentemente, a mercados ilícitos más grandes en Australia y otras regiones

En Australia y Nueva Zelanda, las incautaciones de estimulantes de tipo anfetamínico, en particular de metanfetamina, registran un nivel sin precedentes, lo que conforma que existe una demanda creciente de esas drogas. De igual manera se han presentado grandes incautaciones de tabletas de éxtasis, que presuntamente proceden de los Países Bajos.

EUROPA

El cultivo ilícito de cannabis sigue siendo considerable en toda Europa. La planta se sigue cultivando ilícitamente a gran escala en el sur de Albania. En Europa occidental, la mayor parte de resina de cannabis incautada sigue siendo de origen marroquí, en tanto que las remesas de hierba de cannabis provienen, en gran medida, de países de Europa, además de otros países ajenos a Europa, principalmente de Colombia, Jamaica, Nigeria y Sudáfrica.

La cocaína sigue entrando a Europa principalmente por España, aunque también se introduce por los Países Bajos, Italia y Bélgica. El consumo de esa droga al parecer va en aumento en algunos miembros de la Unión Europea. En algunas ciudades de Italia supera el de las drogas sintéticas. En el Reino Unido se ha aumentado la prevalencia del consumo de cocaína en ciertas edades. En varios países de la región se ha registrado un abuso extendido de cocaína crack, que a menudo se fuma junto con tabaco.

Europa sigue siendo uno de los principales destinos de la heroína, que se introduce de contrabando principalmente desde el Asia sudoccidental: la heroína procedente del Asia sudoriental sigue constituyendo un porcentaje menor de la heroína que se vende en Europa. Al parecer se han modificado las pautas del tráfico ilícito de esa droga: si bien se ha seguido utilizando la ruta acostumbrada de los Balcanes, ha aumentado rápidamente el tráfico por la ruta del Asia central, aunque en cantidades todavía inferiores. Se ha acrecentado considerablemente la incautación de heroína en Bulgaria, que está en la ruta de los Balcanes. En Europa oriental el hábito de inyectarse o fumar heroína se ha extendido más que en Europa occidental. En Croacia, la Federación Rusa, Letonia, Lituania y Rumania, la heroína es la droga de que más abusan los jóvenes.

Los Países Bajos, en particular en las zonas limítrofes con Alemania y Bélgica, siguen siendo uno de los principales puntos de fabricación ilícita de MDMA (éxtasis), que es objeto de uso indebido en países de todo el mundo. Si bien los Países Bajos disminuyó la incautación de la sustancia en el año 2001, en otros lugares siguió aumentando la incautación de MDMA proveniente de ese país. En los Países Bajos las drogas sintéticas se fabrican cada vez más en residencias particulares, planteando graves riesgos de contaminación y explosiones.

Las sustancias químicas necesarias para la fabricación ilícita de MDMA no se consiguen fácilmente en Europa, en su mayoría se introducen de contrabando desde China.

Se calcula que en Europa se consume alrededor del 60% del volumen mundial total del MDMA. Una encuesta que se realizó en los colegios secundarios de toda Europa reveló que, de todos los Estados miembros de la Unión Europea, Irlanda, los Países Bajos y el Reino Unido eran los que registraban las tasas más altas de prevalencia de consumo de MDMA en algún momento de la vida. En España había aumentado el consumo experimental y habitual de esa sustancia. También se concluyó que el uso indebido de MDMA se estaba extendiendo cada vez más en Europa oriental y que Letonia tenía la tasa más alta de prevalencia de consumo de MDMA en algún momento de la vida.

En los últimos años ha disminuido la incautación de metanfetamina y anfetamina en Europa. Los mayores volúmenes se incautaron en el Reino Unido, y en orden decreciente en Francia, Alemania y los Países Bajos.

En la República Checa se sigue fabricando metanfetamina ilícitamente en pequeña escala, producción que se consume principalmente en el país, o en partes de Alemania, su país vecino. Si bien el nivel de uso indebido de anfetaminas se ha mantenido estable en la mayoría de los países de Europa occidental, se conoce que ha aumentado en Europa central y oriental.

AMÉRICA CENTRAL Y EL CARIBE

En América Central y el Caribe el tráfico de estupefacientes sigue orientado principalmente hacia el cannabis y la cocaína, si bien ha aumentado la incautación de heroína y de MDMA. Se está enviando heroína de Colombia a los mercados ilícitos de los Estados Unidos y cada vez más a Europa, pero el abuso de esa sustancia sigue siendo limitado en la región.

Las remesas de MDMA llegan de Europa, destinadas principalmente a los mercados ilícitos de América del Norte, aunque el consumo de la sustancia ha pasado a ser en los últimos tiempos motivo de preocupación en varios países de América Central.

La región de América Central y el Caribe es la principal zona a través de la cual se transportan remesas de drogas ilícitas de América del Sur a América del Norte y Europa, si bien también se ve afectada por el cultivo ilícito, la fabricación de drogas ilícitas y el uso indebido de drogas, este último aspecto imputable, en parte, a las consecuencias indirectas del tráfico en tránsito.

En todos los países de América Central y en la mayoría de los países del Caribe se sigue cultivando cannabis, principalmente para consumirlo a nivel local. No obstante, el tráfico de cannabis declinó en los dos últimos decenios. La mayoría de los países de América Central y el Caribe no descansan en sus esfuerzos en erradicar ese tipo de droga.

En cuanto a la cocaína, casi toda la fabricación de esas sustancias tiene lugar en América del Sur, si bien se está comprobando cada vez más que también se fabrica en algunos países de América Central. América Central además es una zona de tránsito de productos químicos utilizados en la fabricación de cocaína y heroína, principalmente en Colombia.

El tráfico en tránsito de cocaína sigue sin disminuir en la región de América Central y el Caribe. Si bien el corredor terrestre entre América Central y México sigue siendo esencial para aquel, la ruta del Pacífico es cada vez más importante, ya sea como ruta independiente o como ruta complementaria.

Al parecer, principalmente como consecuencia indirecta del tráfico en tránsito, en los últimos años ha aumentado el uso indebido de cocaína en los países de América Central y el Caribe. Se calcula que en el Caribe unos dos tercios de los cocainómanos consumen crack y que los nuevos toxicómanos más jóvenes que provienen de sectores más pudientes de la población prefieren inhalar cocaína en polvo.

En el Caribe no se cultiva adormidera ni se produce heroína. Las remesas de heroína que pasan por América Central y el Caribe se destinan principalmente a los Estados Unidos y son, en su mayoría, de origen colombiano.

En los últimos años se ha desarrollado el tráfico de MDMA a través de América central y el Caribe y hay indicios de que, en cierta medida, el tráfico en tránsito de esa sustancia está vinculado al tráfico en tránsito de cocaína. La MDMA proviene de Europa, principalmente de los Países Bajos; la mayor parte de la MDMA que circula por la región se destina a los mercados ilícitos de los Estados Unidos. Los principales puntos de reexpedición se encuentran en las Antillas Neerlandesas (que al igual que en Suriname, en América del Sur, mantienen estrechos vínculos económicos con los Países Bajos) Aruba y la República Dominicana.

La falta de datos epidemiológicos no permite extraer conclusiones acerca de las tendencias del uso indebido de sustancias sicotrópicas en la región. Al parecer, el flunitrazepam y el diazepam son las sustancias fabricadas legítimamente que más se desvían y de las que más se abusa. En cuanto a las sustancias sicotrópicas fabricadas ilícitamente, se informa de que el abuso de MDMA ha aumentado.

AMERICA DEL NORTE

Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, la cantidad de drogas incautadas en los aeropuertos y cruce fronterizos de ese país y el Canadá disminuyó considerablemente, quizás porque los traficantes temían ser descubiertos debido al aumento de los controles fronterizos. En consecuencia, se redujo la disponibilidad de cocaína y heroína en los mercados ilícitos y ello determinó, en general, el aumento de los precios.

El abuso de cannabis y cocaína ha aumentado considerablemente en México en los últimos años. El uso indebido de heroína, se ha aumentado. Sin embargo el consumo de México es menor que en Estados Unidos y en Canadá.

En los Estados Unidos sigue aumentando el uso indebido de MDMA y sustancias afines por parte de adolescentes, aunque a un ritmo más lento.

La mayor parte de éxtasis que se introduce de contrabando en la región proviene de Europa occidental, la sustancia también se fabrica en laboratorios clandestinos del Canadá y los Estados Unidos.

Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, el número de nuevas recetas medicas de benzodiazepinas aumentó en los Estados Unidos un 11% de septiembre a octubre de 2001, en Nueva York aumentó un 23% y en Washington, D.C., un 14%.

AMERICA DEL SUR

Colombia sigue siendo el principal lugar de origen de las drogas ilícitas, en particular, de la cocaína y la heroína que se introducen de contrabando en América del Norte, y también de la cocaína que se introduce de contrabando en Europa.

El cultivo y abuso de cannabis se siguen difundiendo en América del Sur. El cannabis que se produce en esa región se destina principalmente a los mercados nacionales o regionales. El Cannabis sigue siendo la droga ilícita más común en la región. También en Colombia se produce cannabis para introducirlo de contrabando en los Estados Unidos. En cuanto a incautaciones en América del Sur, se puede establecer que en el 2001, el 50% se registraron en Brasil y alrededor del 25% en Colombia. El Paraguay, y la Argentina, el Ecuador y Venezuela, en ese orden, también estuvieron entre los 20 países en que se registraron más incautaciones de hierba de cannabis a nivel mundial.

La mayor parte de la cocaína fabricada en Colombia se transporta principalmente por buques en contenedores, aunque siguen siendo comunes otros medios de transporte como las embarcaciones rápidas en las rutas del Caribe y los buques pesqueros en las del Pacífico. Más del 40% de las incautaciones de cocaína realizadas a nivel mundial tuvieron lugar en América del Sur. De esas incautaciones corresponden a Colombia alrededor del 70% y, tanto al Perú como a Venezuela, alrededor del 8%. Bolivia, el Brasil, el Ecuador, la Argentina y Chile, en ese orden, también estuvieron entre los 20 países en que se registraron más incautaciones de cocaína a nivel mundial.

El abuso de cocaína y sus derivados sigue planteando problemas en los países de tránsito de América del Sur, especialmente en la Argentina, el Brasil y Chile.

La heroína fabricada en Colombia se introduce de contrabando en los Estados Unidos principalmente por conducto de correos individuales, aunque ha aumentado el tráfico marítimo ilícito de heroína por las mismas rutas utilizadas para el tráfico de cocaína. Según el gobierno de los Estados Unidos, alrededor del 60% de la heroína incautada en ese país provenía de Colombia.

En Colombia las incautaciones de heroína han venido aumentando continuamente en los últimos años y ascendieron en forma pronunciada, de 80 kilos a más de 790 kilos, entre 1996 y el 2001. En el Ecuador, las incautaciones aumentaron también de 53 kilos en 1997 a más de 250 kilos en el 2001. Si bien el número de incautaciones realizadas en otros países de América del Sur ha fluctuado en los últimos años, ha aumentado en la región en su conjunto.

Colombia ha sido el principal país de destino de los precursores químicos introducidos de contrabando en América del Sur o desviados del comercio internacional lícito para fabricar drogas ilícitas.

En cuanto a las sustancias sicotrópicas, en América del Sur se han informado en los últimos años de incautaciones de metanfetamina y alucinógenos, incluso MDMA, el Brasil, Colombia, Suriname, el Uruguay y Venezuela. Se sigue utilizando a Suriname como vía de acceso para el contrabando de MDMA de Europa, principalmente de los Países Bajos a América del Sur, y posteriormente a América del Norte, por conducto de correos individuales.

En Brasil, el control y la fiscalización sobre productos químicos es competencia de la Policía Federal. A partir de agosto de 2003, fueron reforzadas las normas de control y fiscalización sobre productos químicos que, directa o indirectamente, puedan ser destinados a la elaboración ilícita de sustancias entorpecentes, sicotrópicas o que determinen dependencia física o psíquica. Desde de su reglamentación, la nueva legislación viene adoptando medidas administrativas y operacionales, aplicadas con tecnología moderna, teniendo como resultado final el control eficaz de los productos químicos que son sensibles de utilización en el procesamiento ilícito de drogas.

La nueva legislación amplió la relación de productos controlados por el órgano, con miras a la adecuación de Brasil al Protocolo de Viena, de la Organización de las Naciones Unidas, vuelto hacia la represión de la producción y tráfico de drogas. La informatización de los procedimientos permite un rápido y eficiente cruce de datos, apuntando posibles desvíos de productos. El sistema es sofisticado a punto de controlar hasta la evaporación de los productos volátiles, exigiendo la presentación de informes muy precisos.

La realización de seminarios con la participación de especialistas del gobierno y de la iniciativa privada es fundamental para difusión de las nuevas medidas de control. El sistema permite amplio control y fiscalización de los productos. Además de las empresas que ya estaban registradas y al día con los nuevos controles, estos incluyen pequeños consumidores, como el caso de las empresas artesanales, exigiendo registro. Para la industria y el comercio de productos químicos, la existencia de controles oficiales es benéfico y moraliza la actividad e impide negocios y venta y transporte de mercancías por empresas no registradas o por fuera del cumplimiento de estos controles.)

ANEXO 5

LEGISLACIÓN PENAL

Colombia

El Estatuto Nacional de Estupefacientes 30/1986 autoriza la incautación de cualquier embarcación que transporte narcóticos. Las sanciones pueden ser reducidas si la embarcación informa sobre la existencia de sustancias ilícitas a bordo.

Hong Kong

~~En 1982 se aprobó una ley según la cual todo buque de arqueo bruto superior a 250 toneladas podría ser arrestado y detenido si en el se encontrase una excesiva cantidad de drogas ilícitas a bordo en dos o más ocasiones en un periodo de 18 meses.~~

Irán

~~Los traficantes declarados culpables por estar en posesión de más de 30 g de heroína o 5 kg de opio pueden ser condenados a muerte.~~

Arabia Saudita

~~Los traficantes declarados culpables pueden ser condenados a largos años de prisión o a la pena de muerte.~~

Singapur

~~Existen severas condenas en prisión y, en determinadas circunstancias, puede imponerse la pena de muerte.~~

Tailandia

~~Se puede imponer la pena de muerte a las personas implicadas en el narcotráfico. La alternativa es una condena en prisión extremadamente larga.~~

LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

Abuso de drogas

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la droga como “cualquier sustancia que, al entrar a un organismo viviente, puede modificar una o varias de sus funciones”. Esta definición comprende una amplia gama de sustancias, algunas de las cuales se pueden obtener fácilmente y son sólidamente aceptables.

A modo de ejemplos, valga citar las siguientes:

- Sustancias socialmente aceptadas y que están en venta:
Cafeína, tabaco (aunque este último está cada vez menos aceptado por la sociedad), alcohol (en la mayoría de países).
- Sustancias socialmente inaceptadas y que están en venta:
Pegamento, alcohol desnaturalizado, gasolina, disolventes, líquidos de limpieza
- Productos farmacéuticos socialmente aceptados y que están en venta:
Aspirina, paracetamol, comprimidos vitamínicos.
- Productos farmacéuticos controlados y socialmente aceptados:
Barbitúricos, valium, diazepam (librium) y muchos otros medicamentos de venta con receta.
- Sustancias o productos farmacéuticos socialmente inaceptados y controlados:
Cannabis, LSD, cocaína, morfina, heroína, anfetaminas, opio

Muchas sustancias de las categorías anteriores entrañan cierto riesgo de dependencia, pero las de la última categoría entrañan el mayor riesgo. Aunque algunas de estas sustancias pueden ser utilizadas bajo una supervisión médica estrictamente controlada, la dependencia total puede presentarse dentro de periodos muy cortos. Cuando estas sustancias son objeto de abuso (es decir, cuando se utilizan en circunstancias no controladas), la adicción puede presentarse muy rápidamente.

La dependencia de las drogas puede manifestarse de diversas formas:

Adicción física

Esta adicción está definida por la OMS como “estado que se refleja en alteraciones físicas cuando se reduce considerablemente la cantidad de droga en el organismo. Las alteraciones producen un síndrome de abstinencia que presenta síntomas e indicios somáticos y mentales característicos en cada tipo de droga”.

En el caso de la adicción física, el organismo desarrolla un deseo insaciable de la droga. Los síntomas de abstinencia aparecen cuando se deja de tomar la droga, siendo algunos de ellos físicamente visibles como, por ejemplo, sudor excesivo, constante deseo de tomar líquidos, picores, contracción de músculos, irritabilidad, diarrea, espasmos musculares y, en casos extremos, la coma y la muerte. En caso de adicción física, el organismo requiere dosis progresivamente más elevadas de la droga para llegar al mismo nivel de intoxicación o de “viaje”. Cuanto más rápido sea notado este incremento, mayor será la tolerancia del organismo.

Adicción psicológica

Esta es una condición en la que la droga origina un sentimiento de satisfacción y una ansiedad de repetir el “consumo a fin de inducir el placer o de evitar el desagrado” (OMS 1974).

En este caso, la mente desarrolla una dependencia de la droga, aunque no haya dependencia física. Los síntomas de abstinencia no son tan evidentes como en el caso de la adicción física, pero pueden presentar irritabilidad, accesos de ira y fijación al tomar una nueva dosis, comportamiento irracional, sentimientos de víctima, etc.

Adicción Ambiental

Esto puede ocurrir cuando el drogadicto se acostumbra a un estilo de vida determinado. Las reuniones sociales o los lugares de reunión, no solo de los fundadores de opio o de cannabis, conducen a la adicción ambiental y ofrecen oportunidades tanto para los drogadictos como para los narcotraficantes o “camellos”. Si las drogas se distribuyen en determinados lugares, el drogadicto tiene una fuente permanente y el traficante un mercado constante.

La creciente incidencia del virus del Sida en muchas partes del mundo ha dado un nuevo ímpetu a la reducción del abuso de drogas, dado que uno de los principales conductos para propagarse la infección es el uso de agujas hipodérmicas contaminadas que comparten los consumidores de drogas.

No hay clases o divisiones sociales entre los consumidores de drogas, los cuales se hallan en todos los estilos de vida y en todos los niveles sociales. Las características físicas de un drogadicto dependen del tipo de droga que consuma y del tiempo transcurrido desde la última dosis.

El consumidor de drogas desarrolla por lo general la habilidad de mentir acerca de sus hábitos y de mantenerlos en secreto. Los tripulantes tal vez no se enteren de que haya un consumidor de drogas entre sus compañeros.

En círculos cerrados, tales como los existentes en la tripulación de un buque, puede presentarse una fuerte lealtad de grupo, lo cual puede dar como resultado que nadie crea lo peor de un compañero. Los que abusan de las drogas y los narcotraficantes son conscientes de ello y sacaran provecho en el caso de que haya sospechas.

Características de la droga e identificación

El efecto de las drogas varía de una persona a otra según la cantidad consumida, el medio circundante y las reacciones de las demás personas. Hay ciertas tendencias de comportamiento que pueden servir de orientación útil para identificar el consumo de drogas.

Con frecuencia se requieren modernos análisis forenses para establecer la naturaleza exacta de una sustancia descubierta. La orientación siguiente puede, sin embargo, ayudar en una identificación tentativa.

CANNABIS

Origen

El cannabis, cáñamo índico, (*cannabis sativa*), es un arbusto que crece en forma silvestre en la mayor parte de las regiones tropicales del mundo, especialmente en el Medio Oriente, el sudoeste de Norteamérica, Asia Sudoriental y México. Puede cultivarse en prácticamente todas las regiones del mundo, aunque los principales movimientos “comerciales” se originan por lo general en las Indias Occidentales, África, Turquía, el subcontinente Indio y Tailandia.

Los ingredientes activos más importantes están concentrados en la resina de la parte alta de la planta. El hachís o “hash” es la resina raspada de la planta y comprimida en bloques.

Aunque históricamente, la hierba de cannabis ha crecido siempre a la intemperie en regiones de clima cálido, no hay duda de que los cultivadores de climas más fríos están produciendo ahora cannabis de alta calidad en invernaderos con condiciones climáticas reguladas. Las plantas producidas de esta manera son particularmente ricas en el ingrediente activo del cannabis (tetrahidrocannabinol o THC) y el producto de estas plantas tiene un aroma especialmente acre que puede justificar su apodo - de “Zorrimo”. El cannabis es la droga ilícita más común. Se puede encontrar en tres formas:

Hierba (marihuana)

Se trata de hierbas verdes, amarillas o marrones, de textura rugosa o fina dependiendo del grado de la muestra y de apariencia semejante a la ortiga o al heno secos. Puede tener tallos, cañas, ramitas, así como pequeñas semillas blancas. La sustancia tiene un olor a tierra húmeda, especias y vegetación algo podrida. Cuando se fuma, despiden un perceptible olor a acre “hoguera”. El olor persiste en lugares no ventilados.

Resina

Su color va desde el beige hasta el castaño oscuro o negro (ocasionalmente con un tinte amarillento o verdoso) y se encuentra generalmente en lonchas o en pequeños trozos, si bien en ocasiones esta en polvo o en formas moldeadas. Su textura es ligeramente pegajosa. Si se encuentra en lonchas o en bloques moldeados, estos pesan normalmente entre medio kilo y un kilo, con unas dimensiones de 130mm x 100 mm x 25 mm (5 x 4 x 1 pulgadas) o de 260 mm x 200 mm x 25 mm (10 x 8 x 1 pulgadas), respectivamente.

Por regla general, las lonchas vienen envueltas en polietileno o en lienzo. La sustancia puede ser moldeada en diferentes formas, tales como suelas de zapatos, cuentas de collar o cabezas talladas, etc.

Aceite

Se presenta como líquido aceitoso viscoso de un color que va desde el verde oscuro hasta el negro, a veces con visos dorados. Tiene un olor parecido al de la hierba de cannabis, pero más fuerte. Normalmente se transporta en recipientes de metal o de vidrio de 5 litros o de 1 galón, aunque en ocasiones los envases pueden ser más pequeños. El aceite de cannabis disuelve el polietileno y el plástico.

Olor

Por lo general, todas las formas de cannabis tienen un olor a especias que recuerda la tierra húmeda y la vegetación podrida. Es probable que produzca náuseas cuando la exposición es prolongada. El olor varía con la edad de la muestra, pero es más perceptible en el aceite que en la resina, la cual, a su vez, desprende un olor más fuerte que el de la variedad de hierba. El olor de la droga permanece en la ropa y en la atmósfera cuando ha sido fumada.

Administración

Las variedades de hierba y resina del cannabis generalmente se fuman, pero también se pueden comer o masticar. El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel o usado como barniz en los cigarrillos.

MATERIAL UTILIZADO

Los drogadictos usan papel largo de cigarrillos, frecuentemente varias hojas, pequeñas vasijas de barro cocido, pipas de madera u otros artículos perforados, tales como cuernos de animales, raíces de árboles o tubos, así como boquillas o filtros hechos de cartón y que, todos ellos, tienen por objeto reducir la temperatura del humo. Se pueden también usar cigarrillos comerciales con una línea de aceite “pintada” a su alrededor.

Nota especial de advertencia: El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel y causar fuertes alucinaciones.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	bastante fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Los efectos más comunes son la locuacidad, los accesos de risa, la relajación y la mayor apreciación del sonido y el color. Las sustancias pueden inducir al sueño y a un comportamiento sin inhibiciones, con una marcada tendencia a las reacciones lentas. Se presenta una fuerte incapacidad para seguir un razonamiento; las pupilas de los ojos se dilatan y el consumidor se mostrara agresivo al ser confrontado.

En dosis más elevadas puede presentarse una distorsión perceptual y, cuando el drogadicto consume la droga estando ansioso o deprimido, sus sentimientos se pueden magnificar. Para las personas con trastornos de personalidad, el uso fuerte puede precipitar un desorden psicótico temporal.

Mitos populares

Ficción: El cannabis es afrodisíaco

Realidad: Reduce el número de espermatozoides y la fertilidad

Ficción: No hace daño

Realidad: Se aloja en el cerebro y disminuye el coeficiente de inteligencia. También es cancerígeno.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 25 y 5 000 kg. La gran mayoría de las remesas de cannabis y de sus derivados se han encontrado en buques en alta mar.

LOS OPIÁCEOS Y LOS OPIOIDES

Origen

Los opiáceos son estupefacientes derivados de la adormidera. El opio es la “leche” seca de la adormidera y contiene morfina y codeína. A partir de la morfina es fácil producir la heroína, que en forma pura, es un polvo blanco dos veces más potente que la morfina. Los opiáceos tienen usos médicos como analgésicos, supresores de la tos y antidiarreicos.

Las principales fuentes de suministro del opio ilícito y de sus derivados, la morfina y la heroína, son los campos de adormideras del llamado “Triángulo Dorado” situado entre Birmania, Tailandia y Laos en el Sureste Asiático y del “Triángulo de Kabul” o “Media Luna Dorada” ubicada entre Afganistán, Pakistán e Irán, en el suroeste Asiático. Se produce en menores cantidades en otras zonas desde el Este del Mediterráneo hasta el Sureste Asiático. Los puertos más probables de origen, según las incautaciones realizadas, son: Bangkok, Singapur, Penag, Port Klang, Bombay, Calcuta, Karachi y Kota Kinabalu. Sin embargo, los narcotraficantes han utilizado muchos otros puertos que se encuentran en la zona de producción.

Tanto la morfina como la heroína son derivados químicos del opio. Este último se transforma en morfina mediante un proceso químico relativamente sencillo que se lleva a cabo en laboratorios improvisados cerca de los campos de adormidera. Se requieren aproximadamente 10 kg de opio para producir 1 kg de morfina y 3 kg de morfina para producir 1 kg de heroína (30kg de opio para producir 1 kg de heroína). Heroína es un nombre comúnmente utilizado para describir un preparado que contiene base de morfina diacetilica o sus sales.

Es un producto semi-sintético derivado de la total acetilación de la base de la morfina.

Los opiáceos pueden aparecer en diversas formas:

Opio crudo

El opio crudo comienza como sustancia espesa, castaña oscura o casi negra y pegajosa, se endurece hasta tener la consistencia del orozuz y luego, con el tiempo toma un color castaño / negro y se convierte en una masa ligeramente pegajosa como la cera para sellar, dependiendo de su edad.

Normalmente se tiene cuidado de que no se seque, dado que perdería mucha parte de su valor si se vuelve duro y quebradizo. En su estado crudo no se puede fumar. Se fuma solo después de que se convierta en opio preparado. El opio crudo no tiene muchas señales de identificación. Puede ser envuelto en papel de celofán o en polietileno dentro de papel impermeable para evitar que se seque. Se han descubierto en bolsas de celofán o de polietileno dentro de latas o envueltas en tela de saco o lona.

El opio crudo tiene un aroma acre, aceitoso y dulce que recuerda el del heno. No es un olor desagradable a distancia, pero cerca, o cuando esta confinado en un espacio sin ventilación, es nauseabundo. Su método de embalaje / envase esta proyectado para reducir las posibilidades de detección por el olfato.

Opio preparado

Se produce tratando el opio crudo con diferentes métodos de extracción del agua, filtración y evaporación para obtener un producido adecuado para fumar. Por regla general aparece como una masa o trozos negros y quebradizos que pueden oler mal, aunque menos que el opio crudo.

Residuo de opio

Es la sustancia que queda en la pipa en que se ha fumado opio. Debido a la combustión incompleta y a la volatilización, puede retener algunas de las características del opio y contener una cantidad considerable de morfina. Tiene una apariencia carbonosa y el olor a opio permanecerá en el aire mucho tiempo después de haberlo fumado.

Opio medicinal

El opio medicinal o en polvo es opio que se ha secado a una temperatura moderada y se ha reducido a un polvo fino que casi siempre tiene un color castaño claro. Tiene el olor característico del opio, aunque este puede ser disimulado con aditivos tales como el alcanfor. El producto puede ser utilizado en medicina, en cuyo caso se clasifica como opio medicinal si tiene un contenido de morfina superior al 0,1%.

Morfina

La morfina es un derivado químico del opio. En su forma pura consiste en cristales blancos. A menudo es adulterada y su color puede variar entre el blanco, el crema o beige y el café oscuro. También se encuentra en forma de inyección medicinal como un líquido incoloro en ampollas. Tanto las píldoras como las ampolletas se producen comercialmente. En esta forma puede tener un ligero olor a amoníaco o a pescado podrido.

Diamorfina (heroína)

La diamorfina es una destilación adicional de la morfina. Por lo general, se asemeja a los polvos fáciles en su apariencia, aunque quizás ligeramente menos fina, y su color varía entre el crema y el castaño claro. Normalmente carece de olor pero, en ocasiones, huele ligeramente a vinagre. La sustancia se puede producir comercialmente en forma de píldoras, cápsulas o ampollas. Es más popular entre los drogadictos que la morfina, dado que produce un “viaje” más rápido y más intenso.

Sustancias sintéticas: por ejemplo la petidina

Estos productos aparecen normalmente en forma de píldoras o de ampollas. Las píldoras, que carecen de olor, son generalmente blancas pero pueden variar en su color.

Sustancias semisintéticas: por ejemplo el dilaudid y el omnipon

Estos productos aparecen normalmente en píldoras o ampollas.

Codeína

Se presenta normalmente en forma de píldoras o comprimidos.

Administración

El opio y sus derivados, se inhalan o se inyectan a través de la piel (en forma subcutánea) o directamente en la corriente sanguínea (por vía intravenosa).

Material utilizado

Puede consistir en pipas, cuencos de porcelana, pinchos, pequeñas lámparas de aceite de maní, trapos, papel aluminio y chamuscado, tapas de cajas de fósforos, agujas hipodérmicas, goteros para los ojos, etc. La posesión de utensilios para el consumo de opio constituye de por sí un delito en muchos países.

Notas:

- Es posible identificar las píldoras o cápsulas mediante referencia a los documentos del fabricante. Convendrá transmitir por radio la información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, de su color, de su forma y de toda marca en su superficie para proceder a la identificación correspondiente.
- Por lo general se permite que los buques lleven una provisión de opio en todas sus formas excepto crudo y preparado en pequeñas cantidades bajo el control del capitán o del médico de a bordo.

Nota especial de advertencia: el humo de los narcóticos se produce a una temperatura de aproximadamente 40° C. En caso de encontrarse opio o sus derivados, estos deberán almacenarse en un lugar frío. El humo o los vapores no deberán ser inhalados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	fuerte
Tolerancia al organismo:	alta

Influencia y síntomas

Las dosis moderadas de opiáceos puros producen, por lo general, una gama de efectos físicos suaves (aparte de la analgesia). Al igual que los sedantes, reducen la actividad del sistema nervioso, inclusive de las funciones reflejas tales como la tos, la respiración o el ritmo cardiaco. Asimismo dilatan los vasos sanguíneos produciendo una sensación de calor moderado; también reducen la actividad de los intestinos, lo cual conduce al estreñimiento.

Inmediatamente después de consumir este tipo de droga, los ojos del consumidor se contraen. Posteriormente, las pupilas se dilatan y la droga induce al sueño y a un estado letárgico del drogadicto, con las pupilas dilatadas, estreñimiento y una respuesta lenta a los estímulos. Si se deja consumir la droga, aparecerán unos síntomas similares a la gripe o a la malaria pero de mayor duración. A largo plazo, se presenta pérdida del apetito y apatía general y el drogadicto adelgaza en forma notable y se convierte en una persona de mala salud y de poca higiene.

En las venas del drogadicto estarán presentes las marcas de las agujas. El drogadicto, por lo general consume aproximadamente 0,25 gramos diarios.

Mitos populares

Ficción: La alta pureza de los opiáceos del mercado negro esta garantizada.

Realidad: El nivel de pureza en las calles es usualmente del 5 al 10%. El azúcar, el polvo de ladrillo, la cafeína, el cemento, la leche en polvo, la orina, el polvo de vidrio, etc., son conocidos como adulterantes de la llamada “pure smack” (diamorfina).

Ficción: Es fácil curarse.

Realidad: Las investigaciones demuestran que el 10% de los drogadictos tratados deja de consumir durante más de seis meses; pero que solo el 2% o el 3% deja de consumir durante más de 2 años.

Ficción: La sustancia no es realmente peligrosa.

Realidad: La esperanza media de vida de un adicto a la morfina o a la heroína es de 6 a 8 años. Algunos logran sobrevivir bastante más tiempo; muchos mueren a los 4 o 5 años. El SIDA puede transmitirse al utilizar agujas o jeringas infectadas.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75 kg.

COCAÍNA

Origen

La cocaína se deriva de las hojas del arbusto de coca andino y tiene poderosas propiedades estimulantes semejantes a las de las anfetaminas. Se produce principalmente en el norte de Sudamérica, sobre todo en Colombia, Bolivia, Perú y en Venezuela, en donde los beneficios de la cocaína tienen una gran influencia en la economía. El principal problema al que se enfrentan los productores es el del transporte de las sustancias a las zonas de consumo.

Se moviliza en tres formas: las hojas de coca, la pasta de coca y la cocaína.

La hoja de coca

Se presenta como una hoja elíptica cuyo color va del castaño verdoso al rojo; es similar a las hojas grandes de laurel en su apariencia y normalmente se encuentra seca. No tiene olor.

La pasta de coca

Se presenta como una masilla de color blanco descolorido o crema. Tiene un fuerte olor químico semejante al del aceite de linaza.

Cocaína

Se presenta como polvo suave y sedoso, cristalino blanco y suelto que brilla como la nieve, aunque en ocasiones es transportada como solución incolora. No tiene olor.

“*Crack*” surgió como la droga “de moda” a comienzos de la década de los ochenta, inicialmente en los Estados Unidos. Su uso se ha expandido ahora a otros países. Se produce mediante la mezcla de clorhidrato de cocaína con bicarbonato de soda o con amoníaco y / o polvo de anfetaminas. Luego se le añade agua para formar una pasta que posteriormente se calienta y se seca. Tras su secado, “el *Crack*” se rompe en pequeños pedazos.

Por ser una adulteración de la cocaína el “*Crack*”, por regla general, no se embarca en grandes cantidades, dado que ocupa mayor volumen que el de la forma pura de la cocaína.

Administración

Esta sustancia puede ser inhalada, administrada mediante inyección o frotada en las encías, en los genitales o en el ano. Los consumidores habituales que tienen un suministro suficiente (y dinero) pueden consumir entre 1 y 2 gramos al día. El “*Crack*” también se fuma a través de una pipa de vidrio calentada.

Material utilizado

El material consiste en jeringas, agujas, goteros para los ojos, cucharitas para inhalar, cuchillas de afeitar, espejos, frascos de adorno o cajas de píldoras, pitillos, etc. La parafernalia para “oler” puede consistir en objetos antiguos o costosos tubos de metal con piedras preciosas incrustadas

que se usan como ornamentos. Los adictos menos adinerados utilizan cucharas de plástico, pajitas, minas de bolígrafo desocupados, etc.

Grado de adicción

Adicción psicológica: fuerte
Adicción ambiental: fuerte
Adicción física: ninguna - leve
Tolerancia del organismo: ligera.

Influencia y síntomas

Al igual que la anfetamina, la cocaína produce un despertar sociológico acompañado de regocijo, disminución del apetito, indiferencia al dolor y a la fatiga y sentimientos de gran fortaleza y capacidad mental. Los consumidores presentan una disminución del tamaño de las pupilas y sufren de un estado altamente excitable y un comportamiento desigual. Se vuelven locuaces y su ritmo cardíaco y respiratorio puede aumentar. Si se consumen dosis repetidas durante un periodo de tiempo corto, el adicto puede llegar a un grado extremo de agitación, ansiedad, paranoia y, quizás, de alucinaciones.

Cuando se inhala, los efectos físicos llegan a su apogeo después de 15 - 30 minutos y, luego, disminuyen. Entre los efectos posteriores están la fatiga y la depresión. Esto significa que la dosis tendrá que repetirse cada 20 minutos aproximadamente para mantener el efecto. Los síntomas de abstinencia son la depresión, la ansiedad por otra dosis y el hecho de sentirse víctimas.

Los signos físicos del abuso son las marcas de las inyecciones, los abscesos en las encías, etc., las secreciones nasales abundantes y el lagrimeo.

Los síntomas del “Crack” son un “viaje” inmediato que dura aproximadamente 30 minutos seguidos de una depresión intensa. El consumidor puede volverse sicótico, violento, paranoico y extremadamente confuso. Los efectos físicos son daño cerebral, pérdida de la conciencia y daño en los pulmones.

Mitos populares

Ficción: No es físicamente adictivo como la heroína

Realidad: Cierto. Pero es mentalmente adictivo y puede producir daño en las membranas de la nariz y también en la estructura que separa las fosas nasales. Con frecuencia, el adicto puede administrarse una sobredosis y las purezas varían, dependiendo del origen del producto, del 30% en general hasta un 90%

Ficción: No hace ningún daño real

Realidad: El SIDA se transmite comúnmente por agujas o jeringas contaminadas. No existe cura conocida para el SIDA

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75kg.

ALUCINÓGENOS

Dietilamida de ácido lisérgico (LSD)

El LSD es un polvo blanco sintético que se puede encontrar en forma de píldoras o trozos sin refinar.

También se encuentra en forma de pedazos de papel impregnados del tamaño de una estampilla de correos, con frecuencia con signos místicos o figuras de los personajes de los dibujos animados o de imágenes en miniatura. En su forma pura es una solución incolora o de colores pálidos.

Mescalina

Este compuesto aparece como unos tallos de un color que va del negro al castaño, a menudo con hongos blancos filiformes, o como un polvo molido negruzco.

Psilocina y / o Psilocibina

Esta sustancia se presenta como un líquido amarillo o rosado pálido y en forma de píldoras o comprimidos.

DMT

Esta sustancia aparece como pequeñas semillas negras o como un polvo molido castaño / negruzco muy fino.

Bufotenina

Esta droga psicoactiva es inodora y generalmente se encuentra en forma de comprimidos o de líquido.

Productos sintéticos

Estos productos se presentan en polvo, en píldoras no refinadas o en forma de comprimidos: también aparecen como líquidos incoloros.

Olor

Todas las formas son inodoras

Administración

Se pueden comer, inhalar, inyectar, fumar (ocasionalmente), manipular o frotar en las encías, los genitales o el ano.

Material utilizado

Puede consistir en envolturas de papel de aluminio o de papel de fotografía (el LSD se degenera a la luz del día). También se pueden encontrar cápsulas de gelatina clara. Por regla general se encuentra en pequeñas cantidades (10 microgramos pueden causar toxicidad si se absorben por la piel) Los alucinógenos se envuelven cuidadosamente para su transporte.

Nota especial de advertencia: unas cantidades mínimas causan toxicidad (de 10 microgramos en el caso del LSD, 6 a 60 miligramos en otros tipos). Algunas formas son rápidamente absorbidas por la piel. En consecuencia, su manipulación exige el mayor de los cuidados.

Grado de adicción

Adicción psicológica :	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Varían de acuerdo con la sustancia. Se presenta un comportamiento altamente irracional y el consumidor puede mostrarse indiferente a los estímulos externos, tal vez atemorizado, locuaz o convencido de tener capacidades sobrehumanas (por ejemplo, volar, flotar, tener gran fortaleza). El consumidor puede empezar a comportarse como un enajenado con aparentes ataques de esquizofrenia y un comportamiento demente. Puede tener periodos de lucidez e instantes de “retroceso”

Mitos populares

Ficción: Los buenos “viajes” lo llevan a usted a ponerse en contacto con Dios, con el universo, con la naturaleza, etc.

Realidad: La mayor parte de las veces, los “viajes” son malos y dañan la personalidad de forma permanente.

Cantidades de embarques: Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

DROGAS ESTIMULANTES

Entre los principales estimulantes se encuentran las sales y el sulfato de anfetamina, fenmetracina, benfetamina, clorfentamina, fencanfamina, metilenedioxianfetamina (MDMA) pemolina, fendimetracina, fentermina, pipradol y prolintane.

Descripción

Los productos anfetaminicos, fabricados legalmente, contienen la droga en forma de sulfato o de sales de fosfato. Son comercializados en diferentes países con la forma de comprimidos, cápsulas, jarabes o elixires. En su estado puro, se presentan en polvos blancos, con excepción del

pipradol, que se compone de cristales blancos. Existen cientos de marcas registradas. Normalmente se consiguen en forma de píldoras, comprimidos, o cápsulas. Rara vez vienen en ampollas para inyección.

Todas son sustancias estimulantes, pero la fencanfamina se vende sin receta. La identificación de las píldoras y cápsulas es posible mediante consulta de los documentos del fabricante. La información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, su color, forma y marcas, puede ser transmitida por radio desde el buque hacia el próximo puerto de escala para tratar de obtener una identificación provisional.

Los productos ilícitos varían en su color desde un blanco verdoso hasta un amarillo o castaño dependiendo del tipo y la cantidad de impurezas y adulterantes. En ocasiones están húmedos y tienen un olor desagradable debido a la presencia de residuos de solventes. Pueden encontrarse como pequeñas cápsulas de gelatina y como comprimidos.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que estén fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas estas sustancias son inodoras. En su forma pura, la anfetamina puede tener un ligero olor a amoníaco o a “pescado descompuesto”.

Administración

Por lo general, las píldoras se toman oralmente y, cuando se presentan en polvo, se inhalan, se fuman o se disuelven en agua y se inyectan. Normalmente se consume junto con alcohol. Los adictos suelen consumir dosis de 200 comprimidos diarios.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún tipo de material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Influencia y síntomas

Las anfetaminas despiertan y activan al consumidor mucho más que la adrenalina natural del cuerpo. Aumentan el ritmo cardíaco y respiratorio. Las pupilas se dilatan y el apetito disminuye. El consumidor se siente con mayor energía, confianza en sí mismo y excitación. También se muestra más alegre y animado, y presenta un comportamiento imprevisible y una sociabilidad extrema.

Las dosis altas pueden producir delirio, pánico, alucinaciones y manía persecutoria que, a largo plazo, puede convertirse en un estado sicótico cuyo tratamiento puede prolongarse por varios meses. Los consumidores regulares de altas dosis corren el riesgo de sufrir daño en los vasos sanguíneos e insuficiencia cardíaca.

Debido a que las provisiones energéticas del cuerpo se agotan, se puede presentar ansiedad, irritabilidad, desasosiego, insomnio y rabia.

Mitos populares

Ficción: son totalmente inofensivas. Únicamente levantan el ánimo.

Realidad: Se han descubierto casos de insuficiencia renal y se sabe que estas sustancias pueden afectar a otros órganos.

Ficción: Todas son diferentes

Realidad: Cada uno de los tipos tiene cientos de marcas registradas. Con frecuencia el adicto asegura que los “Corazones Púrpura” funcionan, mientras que los “Duraznos” no. Ambas contienen la misma cantidad de las mismas sustancias. Solo su color y presentación son diferentes.

Cantidades de los embarques

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

AGENTES SEDANTES

Los sedantes deprimen el sistema nervioso central en la misma forma que el alcohol y producen efectos semejantes. Se presentan en dos formas: barbitúricos y metacualona.

En su forma pura son unos polvos blancos. Existen muchos cientos de marcas registradas y las sustancias se encuentran en píldoras, comprimidos y cápsulas

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que se encuentren fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas las formas son normalmente inodoras.

Administración

Las píldoras se administran normalmente por vía oral, algunas veces junto con alcohol; en ocasiones las sustancias pueden ser inyectadas.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Nota: Existen muchas otras formas de sedantes disponibles con receta. Si bien las formas arriba mencionadas están controladas, muchos otros sedantes pueden ser objeto de abuso (por ejemplo, el diazepam, comercializado con Librium, etc.).

Grado de adicción

Adicción psicológica	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	bastante fuerte
Tolerancia del organismo:	bastante fuerte

Influencia y síntomas

El consumidor presentara las pupilas dilatadas, una apariencia somnolienta y una forma de hablar arrastrando las palabras. Puede presentarse reacciones extremadamente impredecibles y confusión mental. Las grandes dosis pueden producir inconsciencia, eventual insuficiencia respiratoria y la muerte.

Mitos populares

Ficción: No es una sustancia peligrosa, es fácil de dejar y más barata que las sustancias “duras”.

Realidad: La sobredosis se presenta con mucha facilidad. Cuando se vende previa presentación de receta, los comprimidos ilícitos pueden costar muchísimo más que “el polvo blanco”.

ANEXO 6

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Transportista comercial: persona o entidad pública, privada o de otra índole, dedicada al transporte de personas, mercancías o correo con fines lucrativos, de arrendamiento u otro beneficio.

Decomiso: Privación con carácter definitivo de algún bien por decisión de un tribunal o de otra autoridad competente. Incluye la pérdida legal de un derecho, según proceda.

Embargo preventivo o incautación: Prohibición temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, o la custodia o el control temporales de los mismos, por decreto expedido por un tribunal o por una autoridad competente.

Estado de tránsito: Estado a través de cuyo territorio se hacen pasar estupefacientes, sustancias sicotrópicas y demás sustancias de carácter ilícito y que no es el punto de procedencia ni el de destino definitivo de dichas sustancias.

(DROGA)

Es toda sustancia química de origen natural o sintético que afecta las funciones de los organismos vivos.

ESTUPEFACIENTE

Este término es utilizado por la Convención de las Naciones Unidas para nombrar a 116 sustancias sometidas a fiscalización. Entre las que figuran el Opio y sus derivados, la Morfina, la Codeína, la Heroína, la Cannabis, la Cocaína. Estupefacientes sintéticos: metadona petidina, etc.

PSICOTRÓPICOS O SICOTRÓPICOS

Este término es utilizado por el Convenio de 1971 complemento de la Convención de las Naciones Unidas para nombrar a 105 sustancias sometidas a fiscalización, la mayor parte de ellas están contenidas en productos farmacéuticos que actúan sobre el sistema nervioso central. Abarca alucinógenos, estimulantes, hipnóticos, sedantes, tranquilizantes, antiepilépticos y analgésicos.) Por "sustancia sicotrópica" se entiende cualquier sustancia, natural o sintética, o cualquier material natural que figure en las Listas I, II, III o IV del Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971;)

(DROGAS DE SÍNTESIS O DE FÓRMULA MANIPULADA)

Las Naciones Unidas denomina de esta manera a las drogas ilegales surgidas de la modificación química de las sustancias matrices, estas últimas a veces corresponden a compuestos farmacológicos.)

(Entre las drogas de síntesis o fórmula manipulada se encuentra el MDMA (éxtasis)

La 3-4 Metilene dioximetanfetamina MDMA conocida popularmente como éxtasis es una sustancia de abuso perteneciente a las del grupo de las drogas llamadas de diseño. Fue sintetizada en 1910 por Manis y Jacobson y patentada por los laboratorios Merck en Alemania como un fármaco anoréxico en 1914, pero no fue comercializada . Fue hasta los años 70 y 80 en que se utilizó nuevamente con fines de experimentación farmacoterapéutica y en 1985 al demostrarse su neurotoxicidad en animales se sitúa como sustancia restringida. Se fabrica en laboratorios clandestinos para uso recreacional, lo que permitió la llamada moda MDMA que tanto en Europa como en América impulsó el movimiento rave, caracterizado por fiestas intensas acompañadas por bebidas adicionadas de aminoácidos y cafeína para efectos estimulantes.)

Puede generar dependencias. En las personas que lo toman con frecuencia, se puede convertir en el centro de sus vidas.

Es grave si se mezcla con alcohol.

ANEXO 8

LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO EN LOS PUERTOS PARA NOTIFICAR SUCESOS
RELACIONADOS CON LAS DROGAS

EUROPA ORIENTAL Y CENTRAL - Polonia

Lugar de Contacto - Varsovia
Oficial responsable - Sr. M. Lubik
Polish Central Board of Customs
Pl. Powstancow W-wy, 1
Pl 00950 Varsovia
Teléfono: 48 22 621 4041
Facsimil: 48 22 471 552

CARIBE - Puerto Rico

Lugar de Contacto - San Juan
Oficial responsable - Sr. J-C Gariie
WCO / CCLEC J.I.O.
US Coast Guard Base
PO BOX 2029
San Juan, Puerto Rico
Teléfono: 1 809 729 7695
Facsimil: 1809 729 7699

SUDAMÉRICA - Chile

Lugar de Contacto - Valparaíso
Oficial responsable - Sr. F. González
Dirección General de Aduanas
Plaza Sotomayor, 60
Valparaíso
Teléfono: 56 32 253 682
Facsimil: 56 32 233 163

ÁFRICA SEPTENTRIONAL - Marruecos

Lugar de Contacto - Casa blanca
Oficial responsable - Sr. S. Zniber
Direction générale des douanes et impots indirects
1 Place Mohammed V
Casablanca
Teléfono: 212 2 273 855
Facsimil: 212 2 272017

ÁFRICA OCCIDENTAL - Senegal

Lugar de Contacto - Dakar
Oficial responsable - Sr. Y. Cisse
Avenue Carde ANGLE Rue Ndiaye
BP. 4033
Dakar

Teléfono: 221 22 11 85
Facsímil: 221 211184 ó 225569

ÁFRICA CENTRAL - Camerún

Lugar de Contacto - Douala
Oficial responsable - Sr. J. Drouet
Direction nationale des douanes
B.P. 4049
Douala
Teléfono: 232 431 701
Facsímil: 232 431 701

ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL - Kenya

Lugar de Contacto - Nairobi
Oficial responsable - Sr. J. K. Nzuya
Assistant Commissioner
Investigations Branch
Kenya Customs & Excise Department
PO Box 72 736
Nairobi
Teléfono: 254 2 710525
Facsímil: 254 2 715744

ORIENTE MEDIO - Arabia Saudita

Lugar de Contacto - Riyadh
Oficial responsable - Sr. A. Al-Orf
Customs Department
PO Box 22 631
Riyadh
Teléfono: 966 1 478 7889
Facsímil: 966 1 478 5887

ASIA / PACIFICO - Hong Kong, China

Lugar de Contacto - Hong Kong, China
Oficial responsable - Sr. Wing Yiu MAN
Investigations Division
Hong Kong Customs & Excise Department
Rumsey Street, Multi-storey Car Park Bldg
Hong Kong
Teléfono: 852 2852 1449
Facsímil: 852 254 44731
