

Artículo de investigación

Título:

Judicialización por casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima entre 2010 y 2014, con relación al principio de libertad

Autor (y código):

Fabio Armando Pérez Quiroz

3000554

Presentado a: MEd. **Dr. Julian Alberto Ardila Mora**
Dirección Académica Posgrados
Facultad de Derecho



Universidad Militar Nueva Granada
Facultad de Derecho
Diplomado de Investigación Jurídica y Sociojurídica
Bogotá D.C.
2016

Judicialización por casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima entre 2010 y 2014, con relación al principio de libertad¹

Fabio Armando Pérez Quiroz

Resumen

El presente artículo estudia como objeto jurídico el principio de libertad en la judicialización de los casos de narcotráfico en el mar, objeto de interdicción marítima, con el ánimo de determinar si existe una sujeción a este principio que conlleva la desnaturalización del procedimiento mediante la declaratoria inevitable de ilegalidad de la captura.

Se utilizó una metodología exploratoria, de tipo deductivo-analítico. El resultado principal arrojó que los principales obstáculos en la judicialización de casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima, están relacionados con: i) falencias en la notificación y materialización oportuna de los derechos del capturado; ii) fallas en la presentación del capturado ante la autoridad judicial y la realización de la audiencia de control de legalidad de captura por fuera del término de las 36 horas; iii) la mora en la realización de las pruebas técnicas en Puerto a las sustancias halladas; todo lo cual transgrede el principio de libertad, y fuerza a la autoridad judicial a declarar ilegal el procedimiento.

Palabras claves: Narcotráfico, interdicción marítima, principio de libertad.

Abstract

This article studies how legal order the principle of freedom in the prosecution of drug cases at sea, subject to maritime interdiction, with the aim of

¹ Resultado de la investigación presentado para optar por el grado en la Maestría de Derecho Procesal Penal de la Universidad Nueva Granada.

determining whether a subject to this principle involves the denaturation of the procedure by the inevitable declaration unlawful capture.

An exploratory methodology of deductive-analytic type was used. The main result showed that the main obstacles in the prosecution of drug cases in maritime interdiction procedures are related to: i) shortcomings in the notification and timely realization of the rights of captured; ii) failure in presenting the captured before the judicial authority and the conduct of the hearing of legality capture outside the term of 36 hours; iii) the delay in the completion of technical tests seized substances; all of which violates the principle of freedom, and forces the courts to declare the procedure illegal.

Key words: Drug trafficking, maritime interdiction, the principle of freedom

Introducción

En este artículo se parte de la problemática identificada en la práctica jurídica respecto de las dificultades específicas que se presentan en ocasión a la realización de un operativo de interdicción marítima contra el tráfico ilícito de estupefacientes por parte de las autoridades colombianas, respecto del cumplimiento de los términos procesales para su judicialización, la materialización de los derechos de los capturados, y el procesamiento en Puerto de los elementos materiales probatorios hallados en la motonave, que eviten la declaratoria de ilegalidad de la operación.

Esto por cuanto se presenta una sujeción al principio de libertad de la judicialización de los casos en mención, que finalmente lleva a la desnaturalización del procedimiento de interdicción marítima.

Metodología

La solución metodológica al problema planteado sobre la desnaturalización jurídica del procedimiento de

interdicción marítima debido a la sujeción de la misma al principio de libertad en los casos de narcotráfico en el mar, está enmarcada en una investigación exploratoria, de tipo deductiva y con enfoque estructuralista. Significa que el alcance de la presente investigación cuyo tema no ha sido abordado rigurosamente es la consolidación de un marco teórico; así mismo implica que se parte de una premisa general y a partir de ella se desarrolla la investigación; y finalmente que se analiza desde la interrelación de las variables investigativas.

Se utilizó como fuentes de información, procesos penales adelantados por despachos adscritos a las Direcciones Seccionales de Fiscalía de La Guajira, Magdalena, Atlántico, Bolívar, Córdoba y Antioquia como consecuencia de la judicialización de casos de narcotráfico en el mar cuando ha mediado una interdicción marítima en el Caribe colombiano durante el 2010 al 2014, teniendo además como referente el antes y después de la entrada en vigencia de la ley 1453 de 2011 y la sentencia C-239/12, de

donde se seleccionaron 10 procesos de manera aleatoria; y como técnica de investigación, la observación.

Resultados

Esta investigación parte de los obstáculos que se presentan tras la realización de un operativo de interdicción marítima contra el tráfico ilícito de estupefacientes respecto de la captura de las personas que se encuentran a bordo de una motonave interdicta que eviten la declaratoria de ilegalidad de la operación, pues como afirma Cabanas (2015) “es determinante que las sustancias sean aprehendidas en el momento de la intervención de la motonave sospechosa, pues esta aprehensión es la base de la prueba para poder ejercer una causa penal contra los detenidos” (p. 101); situación que puede afectar el derecho al debido proceso y la libertad de los involucrados así como la efectividad del proceso penal en el juzgamiento del delito.

Las investigaciones sobre el tema dejan entrever que los

principales obstáculos en la *judicialización de casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima*, están relacionados con i) falencias en la notificación y materialización oportuna de los derechos del capturado; ii) fallas en la presentación del capturado ante la autoridad judicial y la realización de la audiencia de control de legalidad de captura por fuera del término de las 36 horas; y iii) la mora en la realización de las pruebas técnicas a las sustancias incautadas.

Respecto de la notificación, se tiene que constituye una garantía del debido proceso de las personas a bordo de la motonave interdicta a partir de la cual la conducción a Puerto debe ser inmediata, con el objeto de verificar el carácter ilícito de las sustancias transportadas; debe darse inmediato desvío de la misma dentro de las condiciones que razonablemente lo permitan para la mayor seguridad de los capturados y de la operación naval; debe protegerse estrictamente los derechos fundamentales de las personas capturadas en flagrancia y el cumplimiento de la integridad de

formas y garantías que reglan el procedimiento de interdicción marítima (Corte Constitucional, 2012, C-239).

A su turno, respecto de la presentación ante autoridad judicial de los capturados, se tiene que el término de 36 horas contemplado en el artículo 28 de la Constitución Política, se contará a partir del momento en el cual se verifique que las sustancias transportadas son ilícitas en el Puerto; lo que demanda agilidad de parte de la Fiscalía y su Cuerpo Técnico para verificar la ilicitud de las sustancias y examinar si la captura efectuada en flagrancia y el procedimiento de interdicción marítima se ajustaron a lo preceptuado en Ley, so pena de verse forzada a liberarlos con el compromiso de permanecer en contacto para cuando sean llamados por la justicia colombiana (Corte Constitucional, 2005, C-591). A su vez, y en relación a la mora en la realización de las pruebas técnicas a las sustancias que se sospechan ilícitas, se evidencia que la necesidad de diligencia de la comprobación, recae en la razonable sospecha que llevó a la Armada Nacional a realizar la operación

marítima y en la justificación de la aprehensión de las personas.

Adicionalmente, la detención de quienes se encontraban en la motonave y la incautación de las sustancias que se sospecha son ilícitas, incide directamente en la legalidad de la actuación y en los resultados del procedimiento realizado respecto de la lucha contra las drogas. En palabras de Cabanas (2015) “son puntos claves evitar que se destruyan las pruebas del delito (las sustancias) o los narcotraficantes lleven a cabo sus intenciones; y conseguir con los mecanismos legales de que se dispone erradicar este tipo de tráfico ilícito” (p. 102).

Valga la pena resaltar que la navegación goza del principio de libertad en virtud del cual los instrumentos jurídicos de represión y control deben respetar en todo momento este principio y al mismo tiempo, posibilitar la realización de las acciones para las que han sido creados (Chadid, 2012). La represión del tráfico de drogas en las zonas marítimas atiende a ello, y por tanto la competencia para la interdicción

estará determinada por: si se trata de una motonave con bandera colombiana, el Estado no perderá la competencia; si se trata de una motonave con pabellón de otro Estado pero dentro de las 12 millas náuticas del mar territorial, la competencia estará en cabeza del Estado colombiano; así mismo si la motonave no tiene bandera alguna que la identifique; en los demás casos podrá llevarse a cabo la interdicción si existe un convenio o acuerdo de cooperación con el Estado en cuyas aguas se encuentra la motonave; y si se trata de aguas internacionales, es decir, donde ningún Estado ejerce jurisdicción estará sujeto a lo reglado por el Derecho Internacional del Mar; pero siempre primando la jurisdicción de la bandera o matrícula.

Así, se tiene que la judicialización de casos de narcotráfico resultado de una operación de interdicción marítima, está determinada por el respeto al principio de libertad, a la normativa internacional, y al derecho marítimo interno, así como a la suscripción de convenios entre países que permitan actuar a Colombia fuera de su

jurisdicción; junto con el cumplimiento de los términos establecidos para el análisis y comprobación de la ilicitud de las sustancias y la puesta a disposición de autoridad competente de los ocupantes de la motonave interdicta. Su incumplimiento conduce a la declaratoria de ilegalidad de la operación y demás procedimientos adelantados, por lo que se torna sumamente complejo alcanzar la finalidad que acompaña la interdicción.

Antecedentes

La interdicción marítima se contempla como un mecanismo para el control en la lucha contra las drogas ilegales, en la cual convergen acciones policiales orientadas a controlar, incautar o destruir infraestructura o medios de transporte utilizados para el tráfico; desarticular organizaciones ilícitas; investigar y denunciar a traficantes de drogas; e investigar el lavado de activos, desarrollando para ello, procedimientos de detención, incautación de bienes, y decomisos (Santillán, 2015).

En la revisión de la literatura jurídica en torno al objeto de estudio, se encuentran tres planteamientos divergentes, que pueden clasificarse así: la validez y eficacia del proceso de interdicción marítima, el narcotráfico marítimo y sus rasgos característicos en el Caribe colombiano, y el papel de la Fuerza Pública en la lucha contra el narcotráfico.

Respecto de la validez del procedimiento de interdicción marítima, que se traduce en la declaratoria de ilegalidad, la investigación de Cabanas (2015) sobre la Cooperación Internacional en Espacios Marítimos para la lucha contra el Tráfico de Drogas plantea como solución la aplicación de la doctrina legal internacional respecto de la detención en los espacios marítimos en virtud de la cual:

“(…) tras la realización de un operativo marítimo contra el tráfico ilícito de estupefacientes, las personas que se encuentran a bordo del buque son sospechosas de incurrir en algún delito tipificado en el Código Penal del Estado o en los Convenios Internacionales al respecto, las autoridades

actuantes poseen una base legal para proceder a su detención” (p. 101).

La detención está amparada-enseña Cabanas (2015)-por la normativa internacional y los procedimientos internos de judicialización, en donde su procedencia está sujeta a una base probatoria, para el caso el transporte ilegal por vía marítima de drogas, la aprehensión de sustancias psicotrópicas o estupefacientes en el momento de la intervención de la motonave sospechosa (p. 102).

Sin embargo, en materia de procedimientos de interdicción marítima se tiene que sus reglas, como por ejemplo las aplicables a la detención, provienen inicialmente de normas de derecho consuetudinario internacional, lo que complejiza la validez de dichas operaciones; en efecto, la investigación de Chadid (2012) encuentra que se presenta una problemática al momento de determinar su ajuste al estándar internacional, particularmente cuando este se desarrolla en un entorno táctico y operativo por lo que son

flexibles y de carácter variable para poder adaptarse a cada circunstancia que se pueda presentar (p. 176). El objeto del procedimiento marítimo escapa frecuentemente del ámbito jurídico de los Estados y entra en la esfera de la costumbre (Scovazzi, 1995).

En igual sentido, Silva (2008) resalta que no existe uniformidad de regulación en los procedimientos de interdicción marítima, y que se mantiene vigente como principio general que las motonaves que se encuentren en aguas internacionales están sujetas a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, por lo que debe verificarse antes, durante y después de la interdicción, que esta “sea autorizada por el Derecho Internacional y/ la Ley de Interdicción o Derecho de Interdicción Marítima contenida en diversos tratados” (p. 48).

Ejemplo de ello, el informe sobre *cuestiones marítimas, transfronterizas y otros problemas jurídicos*, en el cual se reconocen como requisitos a cumplirse, so pena de ilegalidad de la operación “la definición y constatación

de jurisdicción por parte del Estado que realiza la interdicción respecto de la zona marítima y las condiciones del barco y sus tripulantes; la sospecha fundada de la comisión de un delito que habilite la intervención e inspección de la nave; y la flagrancia del delito para proceder con la detención” (Martínez, 2014, p. 7-9).

Para cumplir con lo anterior, se requiere como señala la investigación de Lesmes (2005) ajustar las legislaciones y desarrollar aspectos operacionales desde la cooperación para contrarrestar el delito del narcotráfico, permitiendo la incautación de las sustancias ilícitas (p. 112). En igual línea, Flores (2015) identifica como deber para los Estados, la consolidación de una estrategia internacional integrada con un enfoque en el área de inteligencia naval, el aumento de medios de interdicción en alta mar por parte de los países, debido a que muchas de las incautaciones se dan precisamente lejos de las costas; y la estandarización de métodos de detección e intercambio de información a través de los conductos oficiales establecidos (P. 48-49).

Aquí toma relevancia el análisis realizado por Cadena (2012) sobre los conflictos de delimitación marítima como obstáculos que en el pasado afectaron la validez y eficacia del procedimiento de interdicción marítima en casos de narcotráfico, al reconocer “una tardía demarcación de aguas marinas y submarinas” por parte de Colombia (p. 23) que retardó la consolidación de su soberanía (Sandner, 1997). Destacando que hoy son diversos los tratados y convenios de cooperación interestatal para la lucha contra el tráfico ilícito por mar.

A su turno, el informe de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, ubica obstáculos en la investigación y enjuiciamiento de casos de Narcotráfico Marítimo y Delitos Conexos, en cuanto a: “la calidad y la conservación de las pruebas reunidas en la escena del crimen, el juicio, la experiencia de los investigadores que preparan el caso y de los fiscales a cargo la legislación eficaz que le permita a los jueces alcanzar un veredicto apropiado y acorde a las respectivas leyes nacionales e internacionales” (CICAD, 2011, p. 3).

Por su parte, el narcotráfico marítimo en Colombia, obedece a una condición histórica y natural, principalmente porque el nuestro es un país productor y a la vez "zona de tránsito", por su ubicación geográfica, en el que se observan patrones comunes en materia de amenazas a la seguridad, la geopolítica de las relaciones con otros Estados y los efectos sociales y económicos derivados del flagelo del narcotráfico. Estudios como los de Mantilla (2011), muestran una serie de particularidades generales que hacen mayormente vulnerable la expansión del negocio ilegal de las drogas por mar, entre ellas la gran fragmentación territorial, que permitirían un mayor margen de maniobra por parte de los traficantes que dominan el negocio (p. 40). Pero los diversos acuerdos de cooperación han logrado neutralizar de manera efectiva estos propósitos criminales.

Lo anterior ha motivado a mantener, fortalecer y aumentar las coordinaciones interestatales en la lucha contra las drogas, pues como señala (Thoumi, 2010) “la experiencia de 40 años de “guerra contra las

drogas” ha demostrado que la industria ilegal se adapta a las políticas y acciones contra ella, y sobrevive en el largo plazo”; por ello se insiste los procedimientos de interdicción marítima siguen siendo una herramienta fundamental para contrarrestar dicha situación.

Adicionalmente debe indicarse que este procedimiento de interdicción cada vez cobra más vigencia ya que según reporta Torres (2013) el ingenio de las organizaciones criminales no tiene límites aprovechando las dificultades que presentan en el transporte de sustancias peligrosas debido a que:

“(…) la operación en los puertos marítimos es la de mayor cobertura y capacidad a nivel mundial y por su naturaleza atrae a organizaciones narcotraficantes para lograr el envío de cantidades considerables de narcóticos a diferentes partes del mundo, /y los puertos colombianos son los que encabezan las estadísticas (p. 18-19)

Por su parte, el papel de la Fuerza Pública en la lucha contra el narcotráfico y el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima, es el último elemento que se ha estudiado en el tema abordado, bajo el entendido que en dicho personal recae la responsabilidad de asegurar el elemento probatorio que se encuentre en la motonave, la detención de sus ocupantes y la puesta a disposición ante las autoridades en Puerto, como elementos determinantes de la validez y eficacia de la interdicción. En ese sentido Ripoll (2012) afirma que *“juegan un rol preponderante en la defensa de los intereses marítimos, principalmente por los atributos inherentes que poseen las fuerzas navales en términos de movilidad y persistencia”* (p. 83).

Para asegurar tal objetivo por parte de estos agentes, asegura Molano (2006) debe lograrse una coordinación interagencial de manera eficiente; implementación de protocolos conjuntos entre dichos organismos -particularmente CTI, Fiscalía, Armada- y desarrollo de

sistemas que permitan conocer lo que ocurre en el entorno marítimo.

De conformidad con el informe presentado por el Centro Internacional Marítimo de análisis contra el narcotráfico de la Armada de Colombia, para el primer semestre de 2016, y a diferencia del último trimestre de 2015, se ha reducido considerablemente la interdicción a naves dedicadas al tráfico de drogas, debido al esfuerzo de los países de la región por incrementar la cooperación internacional con el fin de interrumpir el tránsito ilegal, lo cual se observó en importantes resultados obtenidos por la integración de medios e inteligencia naval. Señala así mismo que debe aumentarse el tiempo de respuesta para realizar la operación de interdicción, y cuando se trate de detención, la llegada a Puerto, el examen de legalidad y la judicialización de las personas halladas en la nave (p. 11).

Corolario de lo anterior, se tiene que el abordaje teórico sobre el objeto de estudio, muestra como puntos coincidentes el análisis de los obstáculos para las autoridades con

jurisdicción en el mar de realizar la operación marítima y el proceso de interdicción. A su vez, como puntos divergentes, la incidencia de la cooperación internacional, el derecho del mar y la legislación interna; la capacidad de respuesta de las autoridades en alta mar y las particularidades del narcotráfico marítimo proveniente de Sudamérica. Finalmente, como punto de quiebre propone esta investigación el estudio del principio de libertad como un obstáculo adicional al procedimiento de interdicción marítima, que desnaturaliza el fin perseguido, impactando negativamente en la judicialización de los casos de narcotráfico marítimo.

Atendiendo a ello, se formula como pregunta de investigación ¿Por qué se presenta una desnaturalización jurídica del procedimiento de interdicción marítima debido a la sujeción de la misma al principio de libertad en los casos de narcotráfico en el mar?.

Para explicar lo anterior se hace preciso abordar las siguientes claves teóricas.

Interdicción marítima y judicialización de casos de narcotráfico en el mar

En principio la interdicción marítima como concepto se traduce en el “proceso de identificación, abordaje, inspección y registro de una motonave sospechosa de una actividad prohibida y de comprobarse dicha sospecha la posibilidad de arresto de las personas a bordo, la incautación de la motonave o la carga” (Chadid, 2012); Se trata de “operaciones llevadas a cabo en los espacios marítimos, por fuerzas de seguridad de los Estados y desarrolladas bajo el contexto de la protección marítima y seguridad en el mar” (Chadid, 2012).

Su fundamento reside en las leyes internacionales que permiten en el espacio marítimo la ocurrencia de la interdicción marítima para combatir las amenazas a la protección marítima y los riesgos a la seguridad en el mar (Lesmes, 2005). En ellas se encuentra a su vez, los principios y reglas a seguir para ejecutar las operaciones de interdicción marítima por parte de los Estados, cuando se trata de

motonaves por fuera de sus límites territoriales, o motonaves de otras nacionalidades en sus aguas territoriales. Esto por cuanto las mismas representan al Estado de origen fuera de su mar territorial, y se rigen por las leyes de dicho Estado y así mismo, el Estado ribereño tiene jurisdicción sobre sus aguas territoriales; luego para la validez de la interdicción marítima “depende de la autoridad que tengan los Estados en determinados espacios marítimos, motonaves o instalaciones en el mar” (Flores, 2015) y de la existencia, como en el caso del narcotráfico de acuerdos de cooperación internacional que avalan la actuación en cualquier espacio marítimo de los Estados involucrados (Flores, 2015).

Así debe recordarse que mientras se trate de aguas internacionales o altamar, es decir aquellas donde los Estados ribereños no tienen jurisdicción, el Estado que represente la motonave será el competente para actuar y responder por él, y cuando se trate de aguas territoriales, el competente será el Estado ribereño, incluso si la motonave no tiene bandera, y allí

podrá ejercer su jurisdicción, por intermedio de la interdicción marítima.

En su jurisdicción, el procedimiento a seguir será aquel regulado por el derecho interno, cuyo estricto cumplimiento dotará de validez y eficacia la operación. En Colombia, la ley 1453 de 2011 contempló el marco circunstancial para la procedencia de la interdicción marítima, de forma que “cuando existan motivos razonables para sospechar que una motonave está siendo utilizada para el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, los miembros uniformados de la Armada Nacional deberán aplicar el procedimiento de interdicción marítima y conducir inmediatamente la motonave y las personas que estén a bordo al Puerto para que se verifique el carácter ilícito de las sustancias transportadas” (Parágrafo 2).

En dicho procedimiento, la motonave sospechosa es interceptada por la Armada Nacional e invitada a colaborar suministrando la información correspondiente, entre otra, nacionalidad, Puerto de origen,

destino, carga y empresa armadora. En caso de no colaborar, se ejecutan las Reglas de Enfrentamiento, encaminadas en último lugar, si no se depone la actitud, a tomar por la fuerza el control de la motonave. De ser necesaria una inspección a bordo de la motonave sospechosa, basta con el trozo de visita y registro, para subir a bordo e inspeccionar papeles y carga. Si hay una resistencia activa de la motonave sospechosa a ser visitada, podrá tomarse por la fuerza el control de dicho barco, para a continuación esperar al trozo de visita y registro. De hallar evidencia o indicios de tráfico de estupefacientes, sustancias sicotrópicas o de sus precursores químicos, deberá el personal de la Armada Nacional conducir la motonave a Puerto para que se verifique por funcionario competente el hallazgo y se pongan a disposición de autoridad competente a la tripulación, la cual hasta ese momento se halla retenida. (Resolución 520 de 1999).

Una vez puestos los bienes (sustancias) y personas de la motonave a disposición de autoridad competente, que no podrá exceder de

36 horas desde la constatación de ilicitud de las sustancias puestas en Puerto, y de encontrarse elementos materiales probatorios que razonablemente indiquen la autoría o participación de los mismos en un delito, se dará paso a su judicialización.

Justamente en este punto, y ante juez de control de garantías, se hará el control de legalidad de la interdicción marítima, tomando como referente su sujeción al principio de libertad personal, al tener que verificarse el apego a los derechos fundamentales de los involucrados y a la configuración de la flagrancia, que en este caso, se trata de un tipo especial de “flagrancia inferida”, en la que aunque no existe certeza jurídica plena sobre la condición ilícita de las sustancias encontradas y que transporta la motonave, existen motivos razonables para sospechar que son estupefacientes o sustancias psicotrópicas y por tanto constituyen el delito consagrado en el artículo 376 del Código Penal (Corte Constitucional, sentencia C-239 de 2012).

De esta forma, para la eficacia de la operación marítima, cuyo fin es defender la seguridad marítima, que con el narcotráfico se ve claramente vulnerada, deben presentarse los siguientes requisitos: que exista una sospecha razonada de la utilización de la motonave para el tráfico, que durante su ejecución se hayan seguido los protocolos internacionales y nacionales para detención y conducción de la motonave, que se hayan respetado los derechos fundamentales de sus tripulantes, que se hallen estupefacientes, sustancias sicotrópicas o sus precursores químicos, y que tal naturaleza sea verificada por autoridad competente en el Puerto, y su disposición antes de 36 horas ante Juez de la República.

Esto por cuanto su ausencia, conducirá a la no judicialización de las personas ocupantes de la motonave, su puesta en libertad y en consecuencia la ausencia de resultados en la lucha contra el narcotráfico marítimo. La validez, como afirma Martínez (2014) estará dada por la “definición y constatación de jurisdicción por parte del Estado que realiza la interdicción respecto de

la zona marítima y las condiciones del barco y sus tripulantes” (P. 9).

Lo que aquí se plantea, con base en la propuesta de De La Cuadra Pigault De Beau (2013) es que la desnaturalización en mención obedece a la sujeción de la misma al principio de libertad, al entorpecer la llegada a Puerto, el examen de legalidad y la judicialización de las personas halladas en la motonave, que requiere fluidez para abordar las motonaves, rapidez para evitar se destruyan las sustancias, y efectividad para erradicar este tipo de tráfico de estupefacientes Cabanas (2015).

A continuación se profundiza en ello.

Desnaturalización jurídica del procedimiento de interdicción marítima y sujeción al principio de libertad.

Lo señalado por Cabanas (2015) se evidencia en la selección que para la presente investigación se hizo de 10 audiencias de legalización de captura realizados en la Costa

Caribe, en el marco del proceso penal para la judicialización de casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima² durante los años 2010 al 2014, esto es, antes y después de la entrada en vigencia de la Ley 1453 de 2011 así como de la sentencia C-239/12, a efectos de establecer si se han superado o no las falencias que prescribían la declaratoria de ilegalidad por factor de tiempo, o si adicional a este elemento existen otros que determinan la sujeción del procedimiento de interdicción al principio de libertad; es decir, si hay dilación en la puesta a disposición de autoridad judicial de los tripulantes de una motonave interdicta presuntamente implicados en el tráfico de estupefacientes por mar, si se ha verificado i) por parte del cuerpo técnico de la ilicitud de las sustancias encontradas, ii) el cumplimiento riguroso del procedimiento de interdicción marítima, iii) la no vulneración de derechos fundamentales de los involucrados; y iv) la remisión con las debidas formalidades ante el juez de control de

² Los casos señalados se encuentran bajo reserva judicial y por tanto no se identifica el radicado o los nombres de los sujetos procesados.

garantías de los capturados; si los instrumentos para enfrentar este fenómeno son lo suficientemente aptos.

Los casos tomados aleatoriamente, se abordaron para analizar si se dan las siguientes categorías:

- ✓ Sujeción al principio de libertad
- ✓ Declaratoria de ilegalidad
- ✓ Declaratoria de legalidad y privación de la libertad

Tabla 1
Periodo comprendido para el análisis de casos

CONSULTA CASOS ALEATORIOS 2010 -2014					
Año	2010	2011	2012	2013	2014
Casos	1	1	1	2	5

Tabla 2
Resumen consulta procesos

Proceso 1: Procedimientos de visitas e inspecciones de rutina a las motonaves que se encontraban por el área general de Puerto Nuevo –Guajira

Validez Procedimiento Interdicción		Declaratoria de ilegalidad		de Declaratoria de legalidad, privación libertad			Sujeción al Principio de Libertad	
Si	No	Si		N	S	No	S	No
		Ven	Der	E				
		cimi	ech	xc				
		ent	os	es				
		o	cap	o				
		tér	tura	fu				
		min	do	er				
		os	do	er				
		os	za	za				
x		x	x				x	x

Proceso 2: Personal de Guardacostas del Caribe de la Armada, realizando labores de control marítimo avista una embarcación con el fin de verificar el contenido de su interior, requieren la motonave y de inmediato emprenden la huida por lo que la autoridad naval procede a disparar a los motores y detienen la marcha

Validez Procedimiento Interdicción		Declaratoria de ilegalidad		de Declaratoria de legalidad, privación libertad			Sujeción al Principio de Libertad	
Si	No	Si		N	S	No	S	No
		Ven	Der	E				
		cimi	ech	xc				
		ent	os	es				
		o	cap	o				
		tér	tura	fu				
		min	do	er				
		os	do	er				
		os	za	za				
x		x		x			x	x

Proceso 3: En aguas territoriales colombianas en inmediaciones del Golfo de Urabá 4 extranjeros indocumentados, fueron sorprendidos por personal militar de la Armada Nacional cuando transportaban novecientos noventa y dos mil trece (992.013 gramos) de Cocaína en una lancha tipo go fast, sustancia que iba contenida en paquetes rectangulares

Validez Procedimiento Interdicción		Declaratoria de ilegalidad		de Declaratoria de legalidad, privación libertad			Sujeción al Principio de Libertad	
Si	No	Si		N	S	No	S	No
		Ven	Der	E				
		cimi	ech	xc				
		ent	os	es				
		o	cap	o				
		tér	tura	fu				
		min	do	er				
		os	do	er				
		os	za	za				
x			x				x	x

Proceso 4: Procedimientos de visita e inspección a una motonave con bandera de Nicaragua que se encontraba en el área general de Puerto López – Guajira, conforme a orden de operaciones.

Validez Procedimiento Interdicción		Declaratoria de ilegalidad		de Declaratoria de legalidad, privación libertad			Sujeción al Principio de Libertad	
Si	No	Si		N	S	No	S	No
		Ven	Der	E				
		cimi	ech	xc				
		ent	os	es				
		o	capt	o				
		tér	tura	fu				
		min	do	er				
		os	do	er				
		os	za	za				
x			x				x	x

Proceso 5: Guardacostas norteamericanos habían hecho contacto visual con una lancha rápida, quienes al ser sorprendidos arrojaron al mar veinticuatro (24) fardos, y procedieron a su interceptación a 71 millas de Cartagena, en zona económica exclusiva de Colombia, donde hizo presencia personal de Guardacostas de Cartagena.

Validez Procedimiento Interdicción	Declaratoria de ilegalidad	de	Declaratoria Legalidad, privación libertad	Sujeción al Principio de Libertad
Si	No	Si	No	Si
		Vencimiento término	Derechos captivos	Excesos fuera de zona
x				x

Proceso 6: Unidades guardacostas en labores de patrullaje rutinario por el sector de Puerto Escondido (Córdoba), descubren un semisumergible con 3 ocupantes, uno de ellos de nacionalidad mexicana. Al interior de la motonave se encontraron 72 bultos con un total de 1.600 kilos de cocaína, 4 canecas de combustibles, dos fusiles de largo alcance, 30 cartuchos y 3 armas de fuego calibre 32 junto con 3 proveedores y 12 cartuchos cada una

Validez Procedimiento Interdicción	Declaratoria de ilegalidad	de	Declaratoria Legalidad, privación libertad	Sujeción al Principio de Libertad
Si	No	Si	No	Si
		Vencimiento término	Derechos captivos	Excesos fuera de zona
x				x

Proceso 7: Interdicción marítima a motonave mediante abordaje, registro e inspección en aguas jurisdiccionales de Pueblo Viejo (Magdalena); pudiendo establecerse que se trata de una embarcación tipo fleeper, con dos motores fuera de borda, de nombre XXX, color blanco con franjas azul, la cual llevaba en su interior cuatro (04) tripulantes a bordo y 09 bultos que por sus características de olor se asemeja a sustancia de estupefacientes, al parecer cocaína.

Validez Procedimiento Interdicción	Declaratoria de ilegalidad	de	Declaratoria Legalidad, privación libertad	Sujeción al Principio de Libertad
Si	No	Si	No	Si
		Vencimiento término	Derechos captivos	Excesos fuera de zona
x				x

Si	No	Si	No	Si	No
		Vencimiento término	Derechos captivos	Excesos fuera de zona	
x				x	x

Proceso 8: la Fuerza Aérea Colombiana, ubica la embarcación e inicia maniobras para su interdicción, aproximadamente a 9.16 millas de Necoclí Antioquia, los tripulantes de la embarcación ilícita al verse detectados deciden devolverse y abandonar la sustancia estupefaciente. Se recuperan y logran la incautación de noventa y cuatro (94) bultos con sustancia estupefaciente

Validez Procedimiento Interdicción	Declaratoria de ilegalidad	de	Declaratoria Legalidad, privación libertad	Sujeción al Principio de Libertad
Si	No	Si	No	Si
		Vencimiento término	Derechos captivos	Excesos fuera de zona
x				x

Proceso 9: Operación conjunta de interdicción en aguas jurisdiccionales de Puerto Velero (atlántico); se logra ubicar el artefacto naval en cuyo interior se transportaban mil trescientos siete (1307) kilos de cocaína, en el mar y en condición de presuntos naufragos, procediendo en principio al rescate de los mismos y a remolcar la motonave a Puerto, luego se procede a su inmovilización y a la incautación de la sustancia ilegal que fue hallada en cincuenta y tres (53) sacos dentro de la lancha rápida.

Validez Procedimiento Interdicción	Declaratoria de ilegalidad	de	Declaratoria Legalidad, privación libertad	Sujeción al Principio de Libertad
Si	No	Si	No	Si
		Vencimiento término	Derechos captivos	Excesos fuera de zona
x				x

Proceso 10: la Fuerza Aérea de Colombia logra interceptar la lancha tipo GO-FAST. Los tripulantes lanzan bultos los cuales contenían la de

estupefacientes hacia el mar, así mismo una lancha rápida de la Armada Nacional empieza la persecución de la GO-FAST y otra embarcación se dirige al punto donde fueron lanzados los bultos con la sustancia estupefaciente. Se recuperan y logran la incautación de cuarenta (62) bultos con sustancia estupefaciente.

Validez Procedimiento Interdicción	Declaratoria de ilegalidad	de	Declaratoria de legalidad, privación de libertad	Sujeción al principio de libertad		
S	No	Si	N	S	N	
i			o	i	o	
		Vencimiento término	Derechos capturado	Excepciones		
x		x	x	x	x	

Del análisis se evidencia que 9 de los 10 casos estudiados fueron declarados ilegales principalmente por la no materialización de los derechos de las personas capturadas

De su análisis se observa en los casos que se presenta una desnaturalización jurídica del procedimiento de interdicción marítima debido a la sujeción de la misma al principio de libertad en los casos de narcotráfico en el mar, en lo que refiere a i) falencias en la notificación y materialización oportuna de los derechos del capturado; ii) fallas en la presentación del capturado ante la autoridad judicial y la realización de la audiencia de control de legalidad de captura por fuera del término de las 36 horas; y iii) la mora en la realización de

las pruebas técnicas en Puerto a las sustancias halladas

En efecto, de los 10 procesos estudiados aleatoriamente, 9 de estos casos fueron declarados ilegales por las falencias antes descritas, esto es, por la no materialización de los derechos de las personas capturadas, errores en la incautación de sustancias químicas o estupefacientes y mora en la experticia técnica en Puerto, no obstante la validez y el estricto cumplimiento de los protocolos para la realización de la interdicción marítima, en donde solo 1 caso desatendió a tales prescripciones, pero motivado por situaciones de orden público y clima.

El esfuerzo, incluso internacional, como se verificó en dicho caso, para interceptar las motonaves sospechosas de transportar estupefacientes, y que posteriormente es corroborada la ilicitud de las sustancias, se ve desplazado por el control de legalidad que realizan las autoridades judiciales colombianas, al declarar ilegal la captura y dejar en libertad a quienes transportaban dichas sustancias en el

mar, restando efectividad a la lucha contra el narcotráfico.

Como afirma De La Cuadra Pigault De Beau (2013) si bien es necesario el respeto por el principio de libertad que rige el proceso penal y la administración de justicia, también es cierto que este no debe sujetar de manera tan exégeta la legalidad de la captura e incautación de estupefacientes provenientes de procedimientos de interdicción marítima, sino por el contrario, y teniendo en cuenta la complejidad, y “sofisticación” del fenómeno del narcotráfico, modular a la luz de las situaciones en cada caso, teniendo en cuenta situaciones notorias como el tiempo de desplazamiento de fiscales a Puerto, y la conducción de la motonave al mismo, por razones de clima e incluso de enfrentamiento, pues con frecuencia los tripulantes van armados; así como el hecho de que se arrojan los estupefacientes al mar y deben ser recuperados, lo cual añade más tiempo.

Debe recordarse que la Corte Constitucional en sentencia C-239 de 2012 solo tomó en cuenta las

circunstancias de dilación para la puesta a disposición de autoridad judicial de los tripulantes de una motonave interdicta relacionadas con la llegada a Puerto colombiano, y por tanto fijó desde ese momento el conteo de las 36 horas para el control de legalidad de la actuación, en las cuales deberá verificarse i) por parte del cuerpo técnico de la ilicitud de las sustancias encontradas; ii) el cumplimiento riguroso del procedimiento de interdicción marítima; iii) la no vulneración de derechos fundamentales de los involucrados; y iv) la remisión con las formalidades del inciso 4º de ese último precepto, ante el juez de control de garantías de los capturados.

Por tanto, no tomó en cuenta las dilaciones relativas a la comunicación y coordinación con las autoridades competentes, en particular la Fiscalía, y que esta provea lo necesario para recibir con prontitud en Puerto la motonave, las sustancias transportadas sobre las que se sospecha de modo razonable su ilicitud y naturalmente las personas a bordo capturadas. Tampoco la materialización de los derechos de los

capturados respecto de la comunicación, el servicio de defensoría pública, la identificación de los capturados cuando son indocumentados, entre otros, cuyo incumplimiento prima facie soporta la declaratoria de legalidad, aún sin atender a las circunstancias especiales de estos casos.

Todo lo cual, evidencia la sujeción al principio de libertad en el control de legalidad dentro de los procedimientos de interdicción marítima, que llevan a un entorpecimiento de las actuaciones adelantadas por la Armada en la lucha contra el narcotráfico, la defensa de la seguridad marítima, y el cumplimiento del Estado colombiano de las obligaciones internacionales que ha adquirido en materia de represión efectiva del tráfico de estupefacientes y psicotrópicos en el mar.

Si bien es cierto, que ésta sujeción se encuentra justificada en el respeto a las garantías constitucionales que todo procedimiento administrativo y toda autoridad debe garantizar, también lo es que frente al caso de interdicción

marítima y la judicialización en los casos de narcotráfico en el mar, todavía persisten dudas en algunos de los intervinientes respecto del momento de notificación y materialización de derechos del capturado, o la verificación de las sustancias incautadas si en la motonave, en el Puerto, o luego de verificada la ilicitud de la conducta, lo que ha incidido en la declaratoria de ilegalidad de la operación.

Aunado a ello, y en el plano normativo, se manifiesta dicha sujeción, en el parágrafo 2, artículo 298 del C.P.P., Y en el artículo 28 de la Constitución Política el cual reza “(...) la persona detenida preventivamente será puesta a disposición del juez competente dentro de las treinta y seis horas siguientes, para que éste adopte la decisión correspondiente en el término que establezca la ley”. Implica ello que si el plazo se incumple la circunstancia de flagrancia u orden de captura será declarada ilegal y deberá concederse la libertad inmediata de la persona.

Así mismo el artículo 303 del C.P.P. contempla los derechos que

deben ser respetados e informados a las personas capturadas, tales como del hecho que se le atribuye y motivó su captura y el funcionario que la ordenó; del derecho a indicar la persona a quien se deba comunicar su aprehensión; del derecho que tiene a guardar silencio, que las manifestaciones que haga podrán ser usadas en su contra; y del derecho que tiene a designar y a entrevistarse con un abogado de confianza en el menor tiempo posible. Su vulneración por parte de la autoridad conlleva la ilegalidad de la aprehensión.

Igualmente, la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, suscrita en Viena el 20 de diciembre de 1988, e introducida en el derecho colombiano mediante ley 67 de 23 de agosto de 1993, que contempla los lineamientos que la autoridad en el mar debe respetar para el desarrollo válido de la interdicción marítima, relacionados con “la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida en el mar ni la de la motonave y la carga y de no perjudicar los intereses comerciales y jurídicos del Estado del pabellón o de

cualquier otro Estado interesado”; y “la necesidad de no inferir en los derechos y obligaciones de los Estados ribereños o en el ejercicio de su competencia, que sean conformes con el derecho internacional del mar, ni de menoscabar esos derechos, obligaciones o competencias”; so pena de incumplimiento de obligaciones internacionales.

También, la Resolución 520 de 1999, de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, demanda de la Armada en la ejecución de la interdicción marítima respetar los DDHH de las personas involucradas en la acción, además de preservar todos los bienes jurídicos en juego, como son la seguridad de los miembros de la Armada que participan en la operación, los bienes, materiales y mercancías encontrados, proteger y asegurar los elementos materiales probatorios y las evidencias físicas, así como los procedimientos puntuales para cada tipo de actuación y situación posible con la que se puedan enfrentar, según la medida que deba ser adoptada; y llevar a Puerto los elementos incautados y las personas aprehendidas, para

comprobarse la ilicitud de los primeros, y ponerse a disposición de autoridad judicial los segundos.

Como se observa, debe seguirse rigurosamente los requerimientos que informan el procedimiento de interdicción marítima, respetando los derechos humanos, el derecho internacional humanitario y asegurando la vida de todos los involucrados; debe tenerse una sospecha razonable de la existencia de un ilícito respecto de la motonave en el mar; puede aprehenderse a la tripulación e incautarse los objetos al interior de la motonave, para lo cual deberán leerse y respetarse los derechos de los capturados, y evitar el uso excesivo de la fuerza; debe conducirse la motonave, los aprendidos y lo incautado a Puerto en el menor tiempo posible; llegados allí, deben dejarse a disposición de autoridad competente, la cual en menos de 36 horas, debe verificarse la ilicitud de las sustancias encontradas, presentarse la evidencia y las personas aprehendidas ante Juez Penal de control de garantías; y no vulnerar los derechos fundamentales de los involucrados; so

pena de declaratoria de ilegalidad de la actuación y la puesta en libertad de los tripulantes, como además se observó en los casos estudiados.

Así, el balance de las normas precitadas, deja entrever los obstáculos que enfrenta la judicialización de los casos de narcotráfico en el mar, más allá de las complejidades que la actuación en altamar implica respecto de condiciones climáticas, autorizaciones de Estados extranjeros para interceptar motonaves en altamar, la posibilidad de escape de las motonaves sospechosas, la pérdida de las sustancias ilícitas al arrojarse al mar; entre otras, pues la sujeción al principio de libertad, que como se verificó en la mayoría de los casos, conlleva al entorpecimiento de la operación, pues no se legaliza la captura de los tripulantes ni la incautación de los estupefacientes.

Conclusiones

Frente a las dificultades específicas que se presentan en ocasión a la realización de un operativo de interdicción marítima contra el tráfico ilícito de estupefacientes por parte de

las autoridades colombianas, respecto a la captura de las personas que se encuentran a bordo de la motonave interdicta y el cumplimiento de los términos procesales para su judicialización, que eviten la declaratoria de ilegalidad de la operación, se puede inferir que:

En Colombia los instrumentos para enfrentar el fenómeno del narcotráfico en el escenario propuesto, son insuficientes, y se requiere una integración de las autoridades responsables de la lucha contra las drogas ilícitas, así como cambios institucionales y jurídicos de fondo, que permitan mejorar la respuesta en el momento de presentarse esta situación.

Principalmente para la solución de núcleos problémicos identificados en la formulación de la estructura metodológica y teórica del artículo, permiten inferir que la presente investigación, deja entrever que los principales obstáculos en la *judicialización de casos de*

narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima, están relacionados con: i) falencias en la notificación y materialización oportuna de los derechos del capturado; ii) fallas en la presentación del capturado ante la autoridad judicial y la realización de la audiencia de control de legalidad de captura por fuera del término de las 36 horas; y iii) la mora en la realización de las pruebas técnicas a las sustancias incautadas; y el consecuente desconocimiento de la normatividad vigente para el desarrollo de procedimientos de interdicción marítima.

En consecuencia se verifica así la sujeción de la eficacia y validez de la interdicción marítima y la judicialización de los casos de narcotráfico, al principio de libertad, en virtud del cual de no cumplirse con lo reglado al efecto, generará indefectiblemente la declaratoria de ilegalidad de la operación y la puesta en libertad de los tripulantes capturados en la motonave interdicta.

Referencias

- Asamblea Nacional Constituyente (1991). Constitución Política de Colombia.
- Cabanas Oliveira, Carlos. (Febrero, 2015). La Cooperación Internacional en Espacios Marítimos para la lucha contra el Tráfico de Drogas. Tesis de grado. Universidad Politécnica de Cataluña. Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/25586/TFG-La%20Cooperaci%C3%B3n%20Internacional%20en%20Espacios%20Mar%C3%ADtimos%20para%20la%20lucha%20contra%20el%20Tr%C3%A1fico%20de%20Drogas%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chadid Santamaria, Gerardo R. (2012). Prácticas de interdicción marítima como derecho internacional consuetudinario. Tesis de grado. Universidad Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario Bogotá D.C. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/3189/1143333174-2012.pdf?sequence=1>
- Comisión interamericana para el control del abuso de drogas-CICAD- (2011). Guía para superar obstáculos relativos a la investigación y enjuiciamiento de casos de narcotráfico marítimo. Organización de los estados americanos, reunión del grupo de expertos de la CICAD sobre narcotráfico marítimo. Santo domingo, república dominicana, del 8 al 12 de agosto de 2011. Disponible: http://www.cicad.oas.org/reduccion_oferta/resources/maritime/Maritime%20Narco-Trafficking%20Questionnaire%20_spa.pdf
- Comisión interamericana para el control del abuso de drogas-CICAD-(2014). Boletín informativo Tendencias del narcotráfico marítimo. Organización de los Estados Americanos, Grupo de expertos de la CICAD sobre narcotráfico marítimo. En línea recuperado el 29 de Agosto de 2016 de: <http://www.cicad.oas.org/apps/Document.aspx?Id=3396>
- Colombia. Congreso de la República. Ley 1453 del 24 de Junio de 2012 “Por medio de la cual se reforma el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, el Código de Infancia y Adolescencia, las reglas sobre extinción de dominio y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad”. Diario Oficial No. 48.110 de 24 de junio de 2011.
- Congreso de la República. Ley 906 del 31 de Agosto de 2004 “por la cual se expide el Código de Procedimiento Penal”. Diario Oficial No. 45.658 de 1 de septiembre de 2004.

Corte Constitucional. Sentencia C-239 del 22 de Marzo de 2012. M.P. Juan Carlos Henao Perez. Exp. D-8638.

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-591 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández, Junio de 2005).

Corte Constitucional. Sentencia C-239 de 2012. M.P. Juan Carlos Henao Perez. Exp. D-8638

De La Cuadra Pigault De Beau, Ana María Cristina (2013). Control de legalidad dentro de los procedimientos de interdicción marítima. Universidad Libre de Colombia, Bogotá D.C

Flores Ávila, Marlon Alexander. (2015). Recomendación a las estrategias implementadas en la lucha contra el narcotráfico por vía marítima. Trabajo de grado. Centro Internacional Marítimo de análisis Contra el Narcotráfico – CIMCON-. Disponible en: http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/RECOMENDACION%20A%20LAS%20ESTRATEGIAS%20IMPLEMENTADAS%20EN%20LA%20LUCHA%20CONTRA%20EL%20NARCOTRAFICO%20POR%20VIA%20MARTIMA%20TF%20FLORES%20HON_2.pdf

Lesmes Duque, Juan Manuel. (Mayo, 2005). Eficacia de las operaciones de interdicción marítima frente al tráfico de cocaína por mar desde Colombia hacia Estados Unidos. Tesis de Master en defensa y seguridad hemisférica. Washington.

Mantilla, Silvia. (2011). Narcotráfico, violencia y crisis social en el Caribe insular colombiano: El caso de la isla de San Andrés en el contexto del Gran Caribe. Estudios Políticos, (38), 39-67. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S012151672011000100003&lng=en&tlng=es

Martínez Barbosa, Celia. (2014). Informe sobre cuestiones marítimas, transfronterizas y otros problemas jurídicos. Trabajo de Grado. Universidad de la Coruña. Disponible en: http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/14066/MartinezBarbosa_Celia_TFG_2014.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Ministerio de Defensa Nacional. Resolución 520 del 10 de Diciembre de 1999 “Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales. Dirección General Marítima, Bogotá D.C.[En línea] recuperado el 7 de Octubre de:

http://indenaar.co/pdf/Resolucion_0520_10_Dic_1999_Control_y_Vigilancia_de_Naves_y_Artefactos_Navales_en_Aguas.pdf

- Molano Aponte, Diego Andrés, Franco, Juan Pablo. (Septiembre 2006.). La coordinación interagencial: El arma secreta de la seguridad democrática. Revista de las Fuerzas Armadas. Bogotá IX (199). Disponible en: <http://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/744>
- ONU (1988). Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. Viena el 20 de diciembre de 1988.
- Ripoll, José (2012). La fuerza naval y el bloqueo marítimo en operaciones de paz. Armada Española [En línea] recuperada el 12 de Agosto de 2016 de: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_ajema/prefLang_es/05_concepto_operaciones
- Santillán, William (2015). Los Planes de Interdicción como mecanismo para el control en la lucha contra las drogas ilegales. Pontificia Universidad Católica del Perú, Escuela de Posgrado. Perú. Pp. 77.
- Scovazzi, Tullio. (1995). Elementos de Derecho Internacional del Mar. Madrid: Tecnos.
- Thoumi, Francisco. (2010, Marzo 4). Vulnerabilidad de Colombia a las drogas ilegales. Universidad Nacional. UN. Periódico. Bogotá.
- Torres, Luis (2013). La importancia de identificar mercancías peligrosas en puertos marítimos. Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de relaciones internacionales, estrategia y seguridad, Especialización en administración de la seguridad. Bogotá D.C. Colombia.