



Análisis de protocolos en los servicios de seguridad en el transporte marítimo de carga en puertos colombianos, como estrategia de mejoramiento en la gestión logística portuaria contra el flagelo del narcotráfico

Luis Felipe González Bohórquez

Asesor
Jackson Paul Pereira Silva

Universidad Militar Nueva Granada
Facultad de Ciencias Económicas
Especialización en Alta Gerencia
Mayo 04 de 2017
Bogotá D.C.

TABLA DE CONTENIDO

i.	Lista de Tablas-----	2
ii.	Lista de Gráficos -----	3
1.	Delimitación del Problema -----	3
1.1.	Antecedentes -----	5
1.2.	Justificación-----	7
2.	Objetivo General -----	9
3.	Objetivos Específicos -----	9
4.	Marco Teórico -----	10
4.1.	Las Etapas y los Inicios del Narcotráfico-----	10
4.2.	El problema mundial de las drogas y el Desarrollo Sostenible-----	12
4.2.1.	Desarrollo Social-----	12
4.2.2.	Desarrollo Económico -----	13
4.3.	Impacto Cultural y Social -----	15
5.	Investigación y Desarrollo -----	16
5.1.	Distribución vía Marítima -----	17
5.2.	Rutas Marítimas -----	21
5.3.	La Prevención y el Mejoramiento -----	24
6.	Conclusiones -----	27
7.	Referencias -----	28

i. Lista de Tablas

Contenido

i. Lista de Tablas	2
ii.	2
iii. Lista de Gráficos	3
1. Delimitación del Problema.....	3
1.1. Antecedentes	5
1.2. Justificación.....	7
2. Objetivo General	9
3. Objetivos Específicos.....	9
4. Marco Teórico.....	10
4.1. Las Etapas y los Inicios del Narcotráfico.....	10
4.2. El problema mundial de las drogas y el Desarrollo Sostenible	12
4.2.1. Desarrollo Social	12
4.2.2. Desarrollo Económico.....	13
4.3. Impacto Cultural y Social.....	15
5. Investigación y Desarrollo	16
5.1. Distribución vía Marítima	17
5.2. Rutas Marítimas	21
5.3. La Prevención y el Mejoramiento	24
6. Conclusiones	27
7. Referencias.....	28

ii.

Tabla 1. Incautaciones de drogas Policía Nacional 2004 – 2009

Tabla 2. Consumo promedio de drogas en Colombia 1996 y 2008

Tabla 3. Número de consumidores de drogas ilícitas en 2007

iii. Lista de Gráficos

Gráfico 1. Las Principales rutas del Narcotráfico Mundial

Gráfico 2. Efectos del consumo de drogas en la salud aumentan con el desarrollo

Gráfico 3. La incidencia de los ingresos en el consumo de drogas depende del tipo de droga

Gráfico 4. Tendencia de los cultivos de coca en Colombia 2001 – 2014

Gráfico 5. Producción de base como % del PIB en 2000

Gráfico 6. Distribución de Áreas de Coca y Destrucción de Laboratorios 1999 – 2003

Gráfico 7. Decomisos de Cocaína en Países de tránsito Distribución, % del total 1990 – 2004

1. Delimitación del Problema

El flagelo del narcotráfico en Colombia ha dejado millares de muertos, tanto por consumo de drogas, como por tráfico de estupefacientes, así mismo ha generado una diversidad de problemas sociales que son incalculables como la prostitución, carestía en algunos productos y servicios, drogadicción, violencia entre bandas de narcotráfico, corrupción en altos niveles de la Sociedad y la política colombiana, pérdida de valores entre otros.

En este análisis buscamos la mejora en el campo de la economía, también en algunos procesos que van encaminados a evitar la contaminación del narcotráfico en los transportes de carga y los buques que arriban a los puertos de Colombia, mejorando la imagen de nuestro país ante el resto del mundo. Por tal razón la base de esta investigación surge de la siguiente pregunta: ¿Es necesario una reestructuración de protocolos para servicios de seguridad a bordo de buques de carga en puertos colombianos como estrategia de mejoramiento para la gestión Logística Portuaria?

1.1. Antecedentes

Desde mediados del siglo XIX en el área Occidental, se gestionaron grandes movimientos que buscaban la prohibición en relación con algunas sustancias narcóticas, apoyados por poderes médicos a nivel mundial, presionan la sociedad para que se dicten políticas tendientes a solucionar el problema de la droga.

En el año 1909 en la conferencia de Shanghai se prescribe que el opio, la morfina y una de sus derivadas la heroína, pueden solo utilizarse con finalidades médicas en sus procedimientos. En 1911-1912 Se realizó la conferencia de La Haya donde se firmó la convención sobre el opio (Pulgarin, 2010).

En 1971 el presidente Nixon considero el consumo de drogas en Estados Unidos, como el “enemigo Público número uno” de la sociedad, por tal razón los gobiernos posteriores a Nixon, teniendo como base dicha política, es reforzada por el presidente Ronald Reegan con la “Guerra contra las Drogas”, e inicia su campaña la cual se extiende por toda América Latina (Pulgarin, 2010).

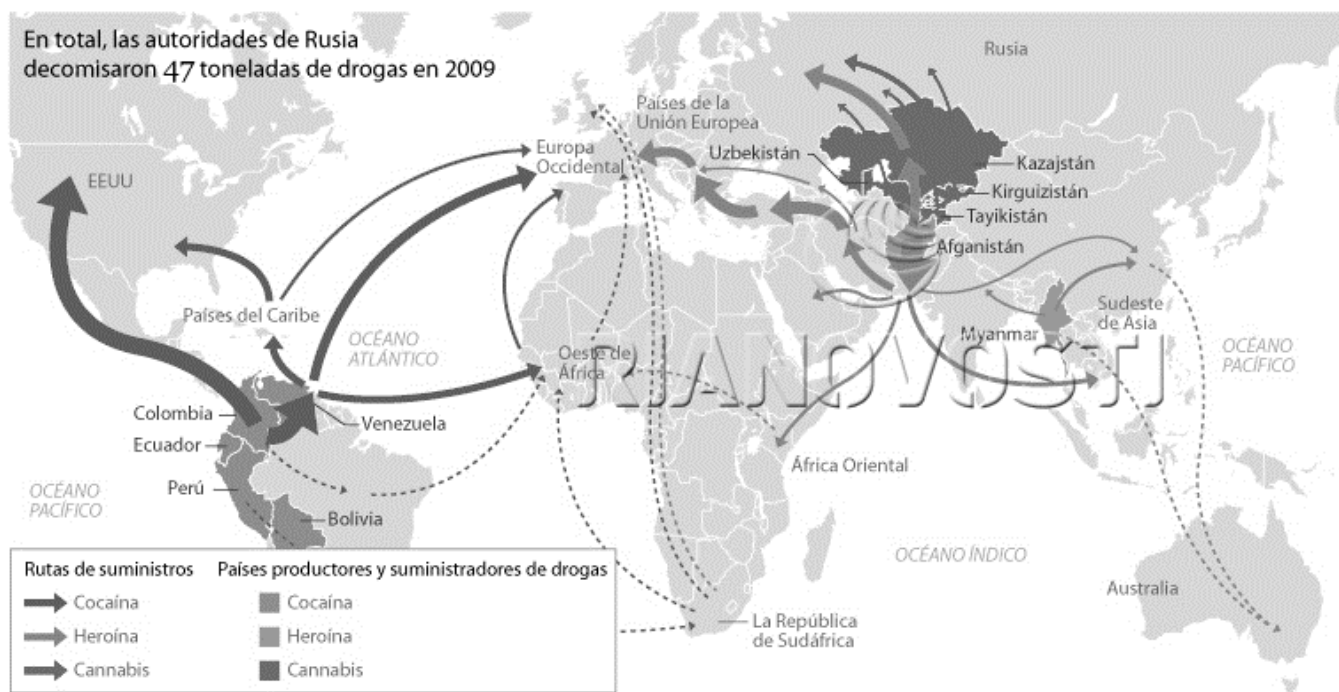
En Colombia para esa década, existían carteles de narcotráfico ya creados, carteles que eran liderados por grupos de personas de escaso nivel cultural y bajo grado de escolaridad, sin embargo con mucho poder adquisitivo lo que les ponía en una parte importante dentro de la sociedad y con mucho poder de negociación frente al Gobierno Nacional (Post, 2015).

Dichos grupos exportaban la droga principalmente a Norte América, donde el consumo era masivo y el pago por las dosis se obtenía en dólares lo que generaba mayores ganancias al traerlas a Colombia.

El mecanismo de exportación se realizaba de dos formas principalmente: la primera por intermedio de personas vía aérea donde transportaban las sustancias en sus pertenencias, y que por el bajo nivel de tecnología en los aeropuertos del país se les facilitaba su transporte, segundo por intermedio de la carga que sale de los puertos marítimos en contenedores con una ruta específica llamada “ruta norte” lo que traduce ruta a estados Unidos. (Ministerio de Defensa Nacional, 2016)

Es así donde los índices de exportación de narcóticos desde Colombia se incrementan año tras año y cada día se enriquecía estos grupos al margen de la ley, fortaleciendo su economía lo que les permitía vulnerar a las autoridades con ofrecimientos económicos difíciles de rechazar. Por tal razón Colombia se cataloga como el primer productor de coca en el mundo (Post, 2015).

Gráfico 1. Las Principales rutas del Narcotráfico Mundial



Fuente: Datos del Comité Internacional de Control de Narcóticos de las Naciones Unidas (Delito, 2016)

En los estudios se analiza a Colombia como uno de los principales países de Origen en el mundo como foco de envío de drogas tanto hacia Norteamérica como a Europa y Asia, por lo que se afecta directamente la cadena logística portuaria ya que las organizaciones utilizan ilegalmente este medio de transporte para los envíos de sus cargamentos de drogas a otros países.

1.2. Justificación

Teniendo en cuenta los riesgos que actualmente se presentan en la cadena logística portuaria el tráfico de drogas, problema que toca todos los estratos socioeconómicos del país y que sumerge el día de hoy al Comercio Exterior, y los actores que lideran este proceso ilegal, siguen aumentando las cifras y porcentajes de envío de drogas al exterior según las estadísticas, siendo el Transporte Marítimo uno de los mecanismos más utilizados por las bandas de narcotráfico para la exportación de drogas a diferentes países en Europa y Norte América (Ministerio de Defensa Nacional, 2016).

Colombia tendió a la baja en su esquema antinarcóticos liderado por la Policía Nacional y bajo la política de seguridad democrática creada en el gobierno de Álvaro Uribe Vélez, en la cual se creó la Red de Apoyo y Seguridad Ciudadana, con el fin de que llegara a ser un mecanismo de información a la autoridad por parte de las empresas de seguridad, para combatir la delincuencia, el narcotráfico y el terrorismo (Ministerio de Justicia, 2017).

Sin embargo no ha sido posible contrarrestar este flagelo que hoy en día aumenta sus índices de envío al exterior y deja cada día un aumento en personas asesinadas en Colombia por la participación en negocios del narcotráfico.

Se ve necesario el ajuste de protocolos de seguridad por parte de las empresas que prestan servicios de transporte marítimo de carga de las diferentes navieras que arriban a los puertos de Colombia, y que realizan operaciones portuarias y de transporte marítimo en nuestro país, los cuales van encaminados a garantizar un proceso seguro en la operación marítima, en los tiempos de atraque en puerto y dejar una trazabilidad basada en registros o formatos de todas las personas y empresas que intervienen en la operación que están debidamente identificadas y autorizadas para el a bordo de los medios de transporte marítimos que han sido abordados de manera ilegal.

Tabla 1. Incautaciones de drogas Policía Nacional 2004 – 2009

<i>Actividad operativa</i>		2004	2005	2006	2007	2008 2009	Octubre
<i>Droga incautada (Kilogramos)</i>	Cocaína	1.775	1.839	1.862	780	669	573
	Marihuana	321	180	393	30	35	147
	Bazuco (gramos)	290	110	662	506	531	848
	Heroína	16	0	53 ²⁰	9	17	0
<i>Armas incautadas</i>		66	59	73	62	69	28

Fuente: Policía Nacional de Colombia, Seccional San Andrés

En Junio del año 2004, la organización Marítima Internacional, crea el código PBIP (Internacional, Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, 2004), el cual establece un contexto internacional, en el sector marítimo, de intervención para detectar amenazas e implementar medidas preventivas. La asamblea de la OMI (Internacional, OMI, 1948), celebró una reunión en noviembre de 2001 y debido a los ataques en USA del 11 de septiembre y todo lo que se derivó de este atentado, acordaron por unanimidad que deberían generar nuevas leyes relativas a la protección de buques e instalaciones portuarias (Internacional, OMI, 1948).

2. Objetivo General

Identificar las falencias del protocolo existente para los servicios de seguridad a bordo del transporte marítimo enfocando la problemática en la contaminación de narcóticos.

3. Objetivos Específicos

- Identificar riesgos existentes en las instalaciones portuarias en Colombia por los cuales se pueda generar el tráfico de drogas.
- Analizar los actores que intervienen en la cadena logística Portuaria en los procesos y procedimientos de las operaciones en los transporte de carga marítimas.

4. Marco Teórico

4.1. Las Etapas y los Inicios del Narcotráfico

Encontramos testimonios en las primeras etapas de participación del narcotráfico en Colombia, con personajes cubanos que interactuaron en la participación con organizaciones colombianas en las principales exportaciones de marihuana, teniendo en cuenta evidencia de familias de grandes apellidos en departamentos como la Guajira y expuestos a la opinión pública por medio de la prensa, ahora los principales exportadores en los 70 fueron los Estados Unidos y de allí la primicia se trasladó a Colombia, pero según el desarrollo social y en los ámbitos del narcotráfico en el país del norte empezó a descender el consumo de marihuana a finales de los 70 y empezó a ser sustituido por la cocaína (Adolfo Leon Atehortua Cruz, 2008).

La evolución de la droga ha llegado a tener un crecimiento importante hacia el estado y la sociedad en una manera significativa en los últimos 12 años, demostrado por estudios de investigación y estadísticas con evaluaciones de desempeño sobre la comunidad en general, ahora los resultados de consumo en la población general se resumen en las variaciones en el aumento del consumo de todas las drogas analizadas en general a excepción del bazuco, analizando que los incrementos se generan en ambos géneros, todas las edades, estratos y tipos de ocupación (Ministerio de Justicia, 2013).

Las tasas en la prevalencia del consumo son determinadas por número de consumidores, teniendo información recibida de encuestas el haber consumido cualquier sustancia ilícita en los 2000 y en algunos casos detallando el consumo de marihuana, cocaína y éxtasis (Ministerio de Justicia, 2013).

Tabla 2. Consumo promedio de drogas en Colombia 1996 y 2008

Tipo de droga	1996			2008			Variación porcentual		
	Alguna vez en la vida (%)	El año anterior (1995) (%)	El mes anterior (%)	Alguna vez en la vida (%)	El año anterior (2007) (%)	El mes anterior (%)	Alguna vez en la vida	El año anterior	El mes anterior
Marihuana	4,68	1,24	0,59	7,99	2,27	1,60	5,89	6,92	14,27
Cocaína	1,13	0,29	0,13	2,48	0,72	0,43	9,96	12,36	19,23
Basuco	0,83	0,20	0,16	1,09	0,17	0,10	2,61	-1,25	-3,13
Heroína	0,11	0,01	0,01	0,19	0,02	0,02	6,06	8,33	8,33
Éxtasis	-	-	-	0,91	0,28	0,11	-	-	-
Cualquier sustancia ilícita	5,06	1,41	0,74	8,70	2,68	1,82	5,99	7,51	12,16

Fuente: Estudios nacionales de consumo de sustancias psicoactivas en Colombia 1996 y 2008

Tabla 3. Número de consumidores de drogas ilícitas en 2007

Tipo de droga	Hombres	Mujeres	Total
Marihuana	413.391	122.604	516.753
Cocaína	152.682	35.917	178.257
Basuco	43.309	9.588	49.115
Éxtasis	57.724	27.953	77.809
Cualquier sustancia ilícita	483.724	152.279	613.708

Fuente: Fuente: Estudios nacionales de consumo de sustancias psicoactivas en Colombia

2008

4.2. El problema mundial de las drogas y el Desarrollo Sostenible

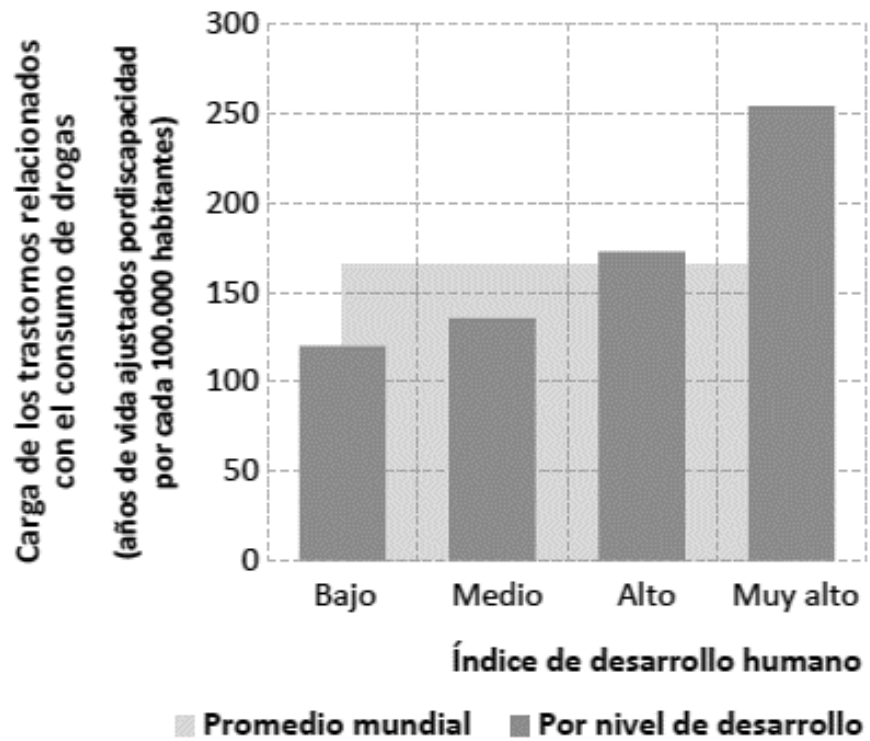
El problema generado mundialmente de las drogas está ligado a todos los aspectos en el desarrollo sostenible de los estados donde se presenta este fenómeno, el análisis del problema siguen una continuidad de las medidas que poco a poco se han ido tomando desde las perspectivas del entorno social, de transporte, de crecimiento económico y del desarrollo sostenible, observando los planos individual, comunitario y nacional; analizando estas conexiones a través de las evidencias y estudios sobre este fenómeno se han dividido en cinco grandes aspectos (Delito, 2016):

4.2.1. Desarrollo Social

Estamos acostumbrados a no reconocer ni comprender el problema de la farmacodependencia, siendo un ciclo de marginación afectando a personas que han afectado en algún momento trastornos relacionados con el consumo de drogas, personas en rehabilitación y hasta el caso de las comunidades más vulnerables que crecen en las calles, además la estigmatización de los consumidores se ve reflejada en sectores como la salud, pudiendo ser obstaculizada en la administración de tratamientos para su rehabilitación e incluso a los que más lo necesitan, ahora este conjunto de población se expone a factores de riesgo medidos por el estado y a un riesgo mayor de sobredosis y/o contagio de enfermedades como la Hepatitis C o el VIH (Delito, 2016).

El objetivo de este proyecto pretende fortalecer la prevención y el abuso de las drogas ilícitas o sustancias adictivas, en medida de prevención y tratamiento es mitigar los efectos negativos en el consumo de alucinógenos para la salud, sin embargo las tres cuartas partes de la población tienen escaso acceso o nulo a los medicamentos para los tratamientos de las adicciones generadas por el abuso de estas sustancias (Delito, 2016).

Grafico 2. Efectos del consumo de drogas en la salud aumentan con el desarrollo



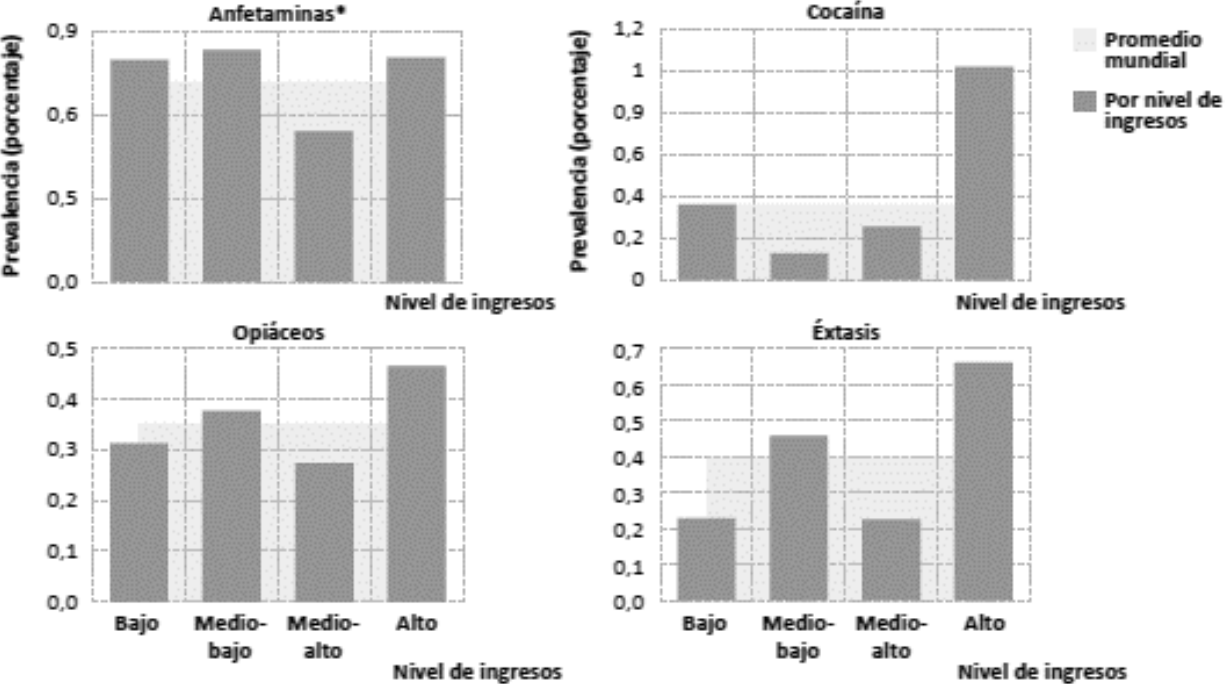
Fuentes: índice de desarrollo humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD); datos sobre la carga de la enfermedad (años de vida ajustados por discapacidad) del Instituto de Métrica y Evaluación de la Salud, Universidad de Washington, GBD Compare, 2015.

4.2.2. Desarrollo Económico

La relación del desarrollo económico y las drogas es particularmente el tema de los territorios donde se cultivan estas sustancias ilícitas, en algunas zonas rurales los problemas socioeconómicos son los que más influyen para abordar el tema de preparación o de proceso

de las drogas, encontrando factores de riesgo como la pobreza y la falta de medios de vida arrastrando a la clase campesina o agricultores a la dedicación exclusiva como fuente de trabajo por aspectos de problemas ligados a las seguridad nacional, los gobiernos y las clases de gobernanza que obstaculizan cualquier medio permitido para la constitución de su vida y familia, y el paralelismo en las distintas consecuencias de la marginación y la exclusión social (Delito, 2016).

Grafico 3. La incidencia de los ingresos en el consumo de drogas depende del tipo de droga

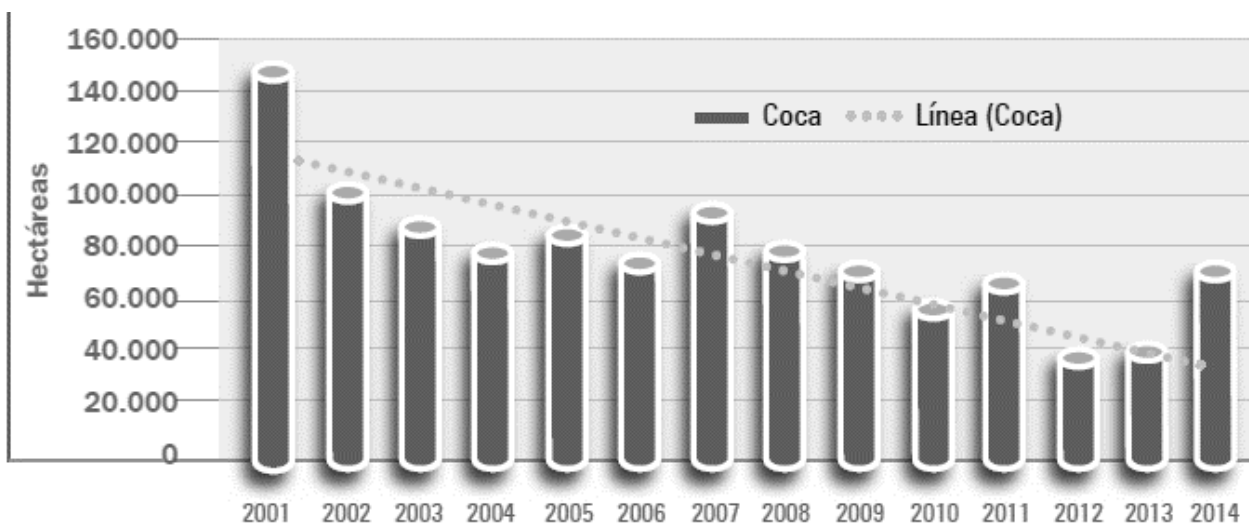


Fuente: Banco Mundial (niveles de ingresos) y estimaciones de la UNODC basadas en las respuestas al cuestionario para los informes anuales y otras fuentes oficiales (datos sobre el consumo de drogas).

4.3. Impacto Cultural y Social

En el factor que corresponde en el entorno que permite ahondar en la cultura del negocio del narcotráfico, son los tipos de conducta que socialmente se transmiten a través de símbolos, lenguaje, tradiciones y costumbres características basadas en la adquisición de dinero fácil o de dinero como fuente de los agravios del estado y de las condiciones sociales, sin tener que estudiar una carrera profesional, colegio e incluso la dedicación desde sus inicios como personas vulnerables o simplemente sin tener que conseguir un trabajo, o trabajar en sectores de la industria fidedignos llevan a empezar un lapso de buscar el poder económico y/o el reconocimiento público de poblaciones alejadas del marco de las grandes capitales, optando por demostrar estos hechos con bienes ostentosos y extravagancias, marcando la imagen de la sociedad del país y resaltando que es la única forma de llegar a ser exitoso por estos medios (Sanchez, 2010).

Grafico 4. Tendencia de los cultivos de coca en Colombia 2001 – 2014



Fuente: Datos del Censo de cultivos ilícitos de UNODC – SIMCI. La línea puntuada corresponde a la tendencia lineal.

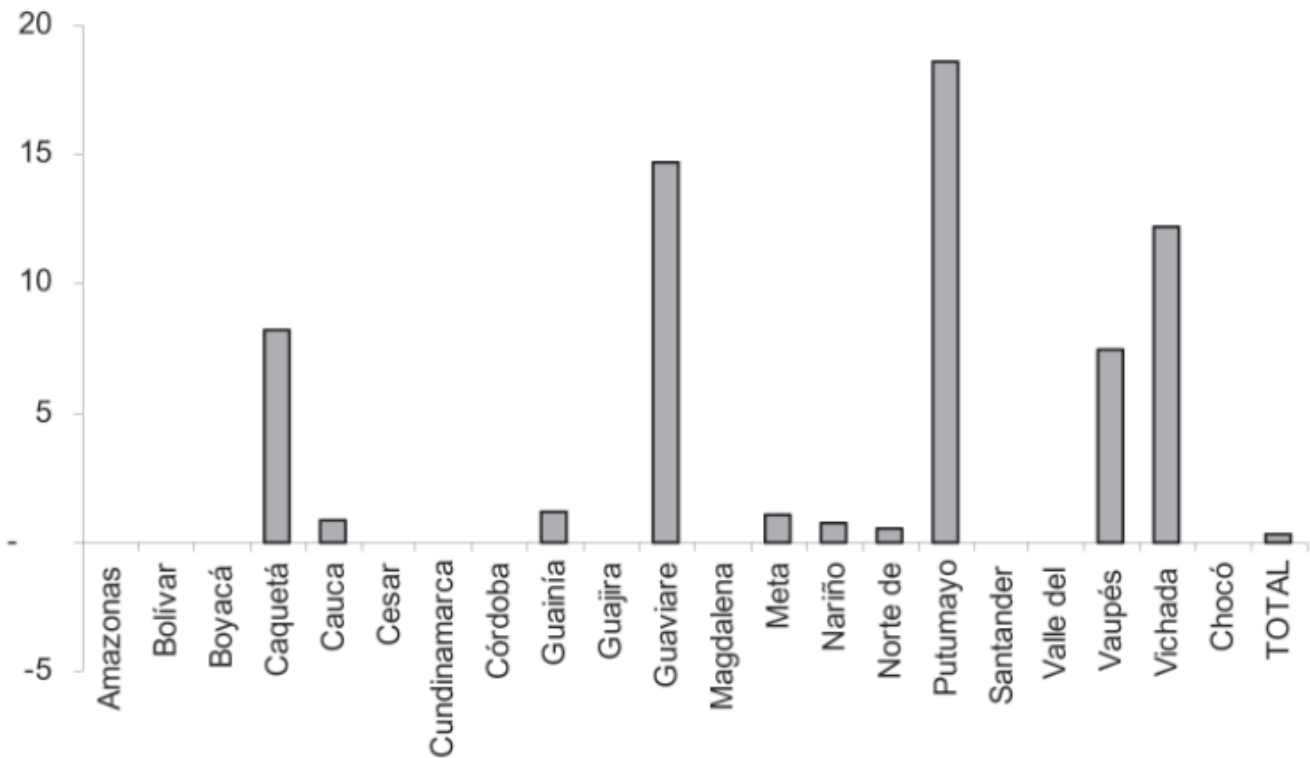
5. Investigación y Desarrollo

Desde el crecimiento del desarrollo y la economía en los sectores de exportación desde el año 2006, Colombia en la investigación y penetración de mercados ha tenido un aumento significativo demostrado en el crecimiento del PIB, la inversión extranjera y la apertura de nuevos sectores industriales en la comercialización de productos, bienes y servicios.

Tenemos un factor influyente en el generamiento del Comercio Exterior a través de los corredores marítimos interestatales con las que cuenta el país, con puertos principales como el de Cartagena, Buenaventura, y sin ir más allá los océanos con los que limita a nivel comercial, de hecho las importaciones y exportaciones han llegado a un punto de quedarse sin planeación estratégica para expandir sus operaciones logísticas de carga y empezar en la realización de nuevos proyectos en la implementación de nuevos corredores marítimos a nivel de las principales interconexiones del país.

De manera actual el aumento de la demanda en infraestructura, materia prima y prioridades centralizadas en la economía del país tienen que llegar a ejecutarse tanto de la mano de los sectores privados como la inyección de capital del sector público que llega aportar casi un 1,2% del PIB en valoración de capital agregado en el sector de las inversiones estatales.

Gráfico 5. Producción de base como % del PIB en 2000

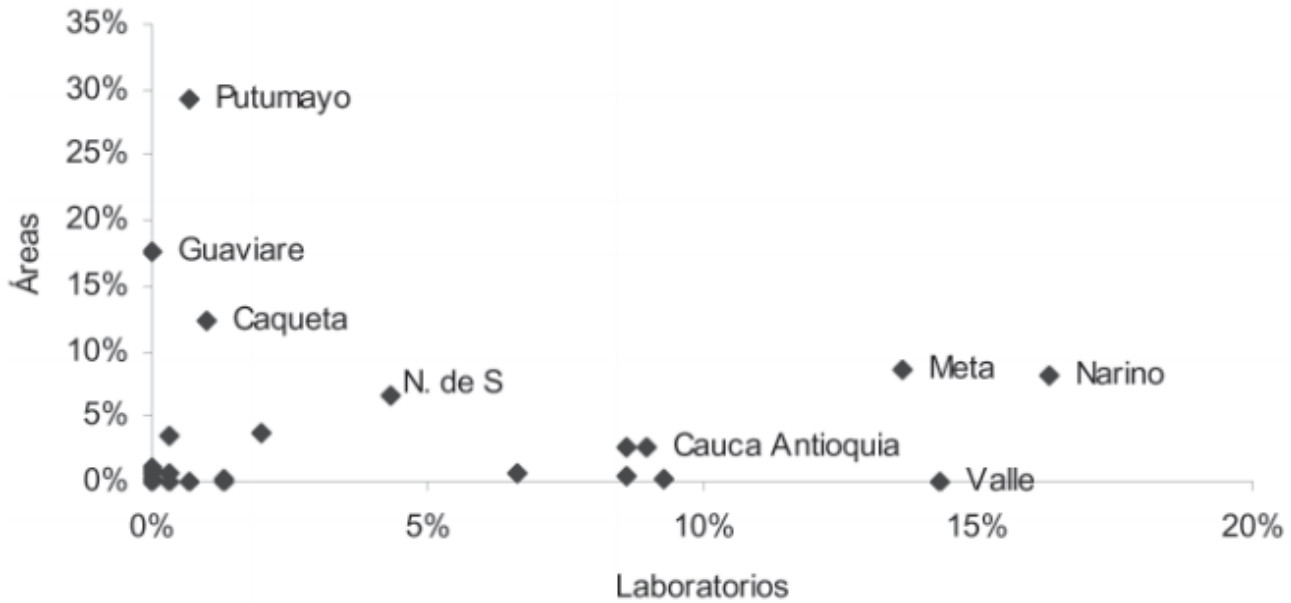


Fuente: UNODC, Policía Nacional, Cálculos Propios

5.1. Distribución vía Marítima

Las áreas de distribución de los productos ilícitos se concentran en la demanda de la producción de cultivos como una respuesta estratégica frente al elevado riesgo en la atención de mercados con los pedidos en las exportaciones, determinando operaciones sumadas a centros de acopio, requerimientos de inversión de capital y el lavado de utilidades que puedan tener estas organizaciones que trabajan con estas sustancias (Gustavo Duncan, 2005).

Gráfico 6. Distribución de Áreas de Coca y Destrucción de Laboratorios 1999 – 2003



Fuente: UNODC, Policía Nacional

Las fases de exportación que se utilizan en los mercados mayoristas de las drogas se realizan sobre pedido de las grandes principales capitales consumidoras, enfocándose puntualmente en las rutas marítimas como una de las modalidades de transporte más llamativas y más que eso las conexiones que tiene Colombia por su geografía con el mundo. Las costas de Colombia como lo hablábamos anteriormente son las preferidas para la distribución de estas sustancias, el Océano Pacífico y el Mar Caribe, son corredores principales para su distribución en el transporte marítimo (Trucco, 2010).

En el transporte marítimo, nos encontramos con sus flotas navieras en los puertos con tipos de buques en función de la tipología de carga determinados así:

- Los Buques Graneleros: Son los más apropiados para transportar cargas sólidas como granos o minerales. Su diseño favorece la carga y descarga mediante grúas. En su cubierta se distinguen con claridad las superficies en forma rectangular destinadas a este fin (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Los Buques Portacontenedores: Como ya indica su nombre, están destinados al transporte de mercancías en contenedores. La mayoría del transporte internacional de cargamento seco se lleva a cabo en este tipo de embarcación (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Los Petroleros o Buques tanque: Están diseñados para albergar crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Los Buques Frigoríficos: Se transportan los alimentos y las mercancías perecederas (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Los Buques de Carga Rodante: Cuentan con rampas y plataformas capaces de fijar e inmovilizar todo tipo de vehículo (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Los Barcos de Cabotaje: También denominados Buques costeros, están diseñados para navegar en aguas poco profundas. Pueden bordear la costa sin encallar (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Los “Ferris” o Transbordadores: Están destinados al transporte de pasajeros en pequeñas travesías y ciudades costeras. Los cruceros, sin embargo, se dedican a los viajes turísticos de placer (Grupo MOLDTRANS, 2014).
- Por último, Las Barcazas: Son pequeñas y transitan por ríos y aguas con escasa profundidad (Grupo MOLDTRANS, 2014).

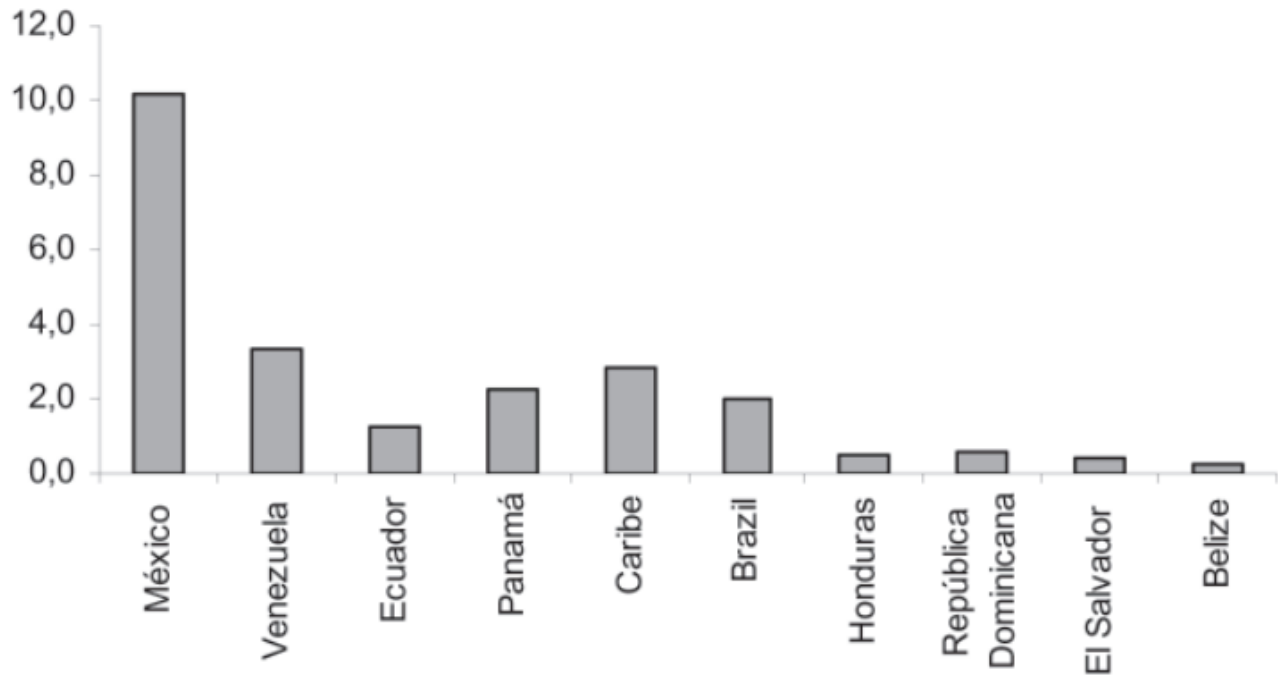
Como podemos observar encontramos buques de gran variedad, diseño y específicos, con características detalladas para el transporte de mercancía, personas a bordo y/o recursos en los corredores marítimos, (Grupo MOLDTRANS, 2014).

Se sabe que estos medios de transporte permiten realizar transbordos en países de tránsito y también a otros modos de transporte en las que se ve involucrado la movilización terrestre y aérea, según hallazgos encontrados durante los últimos años; la movilidad de grandes embarques de cocaína en el transporte marítimo se realiza a niveles de mercados mayoristas en cantidades exorbitantes, ya que cuando se tratan de pequeñas cantidades se conoce como el uso de correos humanos en los equipajes, ingeridos o pegados al cuerpo y un sinnúmero de modalidades de ese tipo (Gustavo Duncan, 2005).

En la distribución en transporte marítimo también encontramos que en la fase internacional, la exportación demanda gran cantidad de sustancias ilícitas según estadísticas y con esto demanda también una logística de distribución por parte del crimen organizado en las interconexiones de los países donde hay tránsito de carga, incluyendo sobornos y pagos por todo tipo de favores en el rompimiento de las normas y procedimientos, SGC, con las cuales cuenta las empresas navieras dueñas de estos medios de transporte (Gustavo Duncan, 2005).

Hay conocimiento de pagos que se realizan en linaje con el tránsito con México, Centroamérica y el Caribe para así tener una distribución con riesgo compartido, en el momento de que lleguen a ser sorprendidos o incauten la mercancía de sustancias ilícitas las pérdidas económicas y de producto no se destinaron a un solo proveedor; La mayoría de las utilidades se generan desde la economía colombiana, financiando métodos como los anteriormente dichos a parte del contrabando y balanzas de pago que son lavadas en los mercados internacionales, paraísos fiscales del Caribe, y cuando una parte de esta economía finalmente llega al país ingresan como economía informal en dinero efectivo y por fuera de valores gravables de la economía (Gustavo Duncan, 2005).

Gráfica 7. Decomisos de Cocaína en Países de tránsito Distribución, % del total 1990 – 2004



Fuente: UNODC, Cálculos propios

5.2. Rutas Marítimas

La importancia de estas rutas se encuentra por el número de incautaciones que se realizan a lo largo de un periodo de tiempo determinado, la ruta es un factor importante en la distribución de estas sustancias ilícitas y otras cobran importancia cuando se generan nuevas rutas para el tráfico, estas periódicamente se constituyen con una buena adaptabilidad a los cambios, o condiciones que se presenten, teniendo ejemplos como los cambios entre las rutas del Atlántico y el Pacífico y las internacionales como las de África (Observatorio de Drogas de, 2015).

Cuando se realizan las investigaciones de operación y prohibición por parte de la fuerza pública, se ha identificado que el tránsito de drogas tiene una trazabilidad por varios puntos estratégicos, administrados por varios funcionarios "Ilegales" que omiten los procesos reglamentarios y normativos, y que cada uno de ellos tiene un rol específico en la cadena de esta operación; A nivel marítimo según las investigaciones se establecen que existen diferentes escenarios de tránsito marítimo como (Observatorio de Drogas de, 2015):

- Áreas de zarpe específicamente en puertos convencionales (Santa Marta, Cartagena, Barranquilla, Turbo, Buenaventura) y en zonas costeras (Golfo de Urabá, Andén pacífico, costa caribe) usadas como plataforma de embarque hacia aguas oceánicas (Observatorio de Drogas de, 2015).
- Áreas de apoyo logístico que cumplen la función de abastecer de combustible y mantenimiento a las embarcaciones para brindarles la autonomía necesaria hasta su puerto de destino: las áreas de arribo (por ejemplo la isla de San Andrés) (Observatorio de Drogas de, 2015).
- Áreas de arribo son las zonas que reciben los alijos de droga y donde se enlazan con otras rutas en su camino hacia Estados Unidos. Las costas sobre el océano Pacífico y Atlántico de países centroamericanos y las islas del Caribe son los sitios más habituales de enlace (Observatorio de Drogas de, 2015).
- Cuando la cadena logística de distribución de drogas utiliza buques y contenedores, el zarpe y el arribo se generan por puertos convencionales, es decir el proceso demanda puertos con capacidad para embarcaciones de carga macro y es frecuente que las organizaciones ilegales utilicen este método, para encubrir la droga y sea este el de la contaminación de cargas en los puertos (Observatorio de Drogas de, 2015).

Las rutas más conocidas y que han sido generalizadas desde sus inicios para el tráfico de droga es la que iba de Colombia a Estados Unidos, con interconexiones entre países del Caribe, América Central o México; durante los últimos años las organizaciones de tráfico Mexicano son las que dominan parte del mercado y transportan la droga por otros medios a la frontera con Estados Unidos, aprovechando la ubicación geográfica y disputando las principales rutas de acceso hacia el estado americano (Observatorio de Drogas de, 2015).

Actualmente se han llegado a detectar rutas importantes e interconexiones de tránsito marítimo común de estas organizaciones ilegales como lo son:

Hacia Europa se han identificado las siguientes rutas: por el Océano Atlántico, Caribe a Europa con preferencia de ingreso por España y Portugal. Desde América del Sur, Cabo Verde y las Islas Canarias hacia Europa, y la ruta africana, que va desde América del Sur hacia África Occidental y desde este punto principalmente a Portugal y España (Observatorio Europeo de las Drogas). También se reporta el transporte desde Brasil, Venezuela, Ecuador hasta puertos situados en España, Países Bajos y Portugal (Interpol) (Observatorio de Drogas de, 2015).

La ruta de África Occidental cobra importancia en este decenio, a través de países como Guinea-Bissau, Guinea, Senegal, Sierra Leona y Malí, para luego transportar la droga hacia Europa (Interpol) (Observatorio de Drogas de, 2015).

5.3. La Prevención y el Mejoramiento

A través de todos los hallazgos que se han encontrado durante los últimos años en la concentración de transporte marítimo de sustancias ilegales, llegamos al punto de tomar medidas de alguna manera para cerrar algunas brechas y procedimientos que utilizan estas organizaciones de delito (Vives, 2006).

Ahora bien las inversiones económicas del país y los empresarios han visto un problema mayoritario al momento de importar o exportar sus productos a través de estos medios de transporte, ya que estas organizaciones como bien sabemos utilizan esta vía para enviar sus sustancias ilegales dentro de los productos que son exportados a países como Estados Unidos y Europa, como por ejemplo en una ocasión la enviaron en libros, el caso de una incautación donde serían enviados 534 kilos de clorhidrato de cocaína hacia México y donde estaba escondida en libros escolares y su precio en el exterior alcanzaba aproximadamente unos 16 millones de dólares (Sanchez, 2010).

Países como Estados Unidos ha empezado a legalizar controles de toda la mercancía que ingresa desde Colombia, siendo tan estrictos que en algunas ocasiones terminan dañando los productos que son exportados e impidiendo el tema de la competitividad del producto nacional frente al extranjero, afectando los índices económicos de ingresos al país y dejando una mala imagen alrededor del mundo; de modo común los grandes inversores económicos emprendieron al generamiento de leyes para llevar el control de normas y estándares de calidad de los productos de exportación y fuera un sistema de gestión de calidad que fuera reconocido mundialmente, que permita demostrar la confianza y compromiso de la seguridad para la comercialización de nuestros productos en el exterior denominada BASC.

Después de la implementación de BASC (Business Alliance for Secure Commerce) se han comenzado a enviar propuestas por parte de los empresarios para modificar y/o agregar más

controles de seguridad para que estos actos no se vuelvan a presentar tan continuamente, esto ha permitido mejorar la imagen de los inversionistas colombianos, promoviendo características como, evaluar, identificar, analiza, tratar y comunicar los riesgos en las cadenas de suministro logística en estos medio de transporte, demostrando la seguridad y la integridad de la economía colombiana que están en desacuerdo con el narcotráfico y el terrorismo (Sanchez, 2010).

BASC (Business Alliance for Secure Commerce) a través de su alianza empresarial promueve un comercio seguro en la cooperación con gobiernos y organismos internacionales, dándonos mayor herramientas y fortalecimiento en el mejoramiento de las posibles omisiones que tengamos en las exportaciones de carga que tenemos día a día a través nuestros principales puertos y los principales productos de exportación de nuestro país, teniendo en cuenta que la fuerza de esta nueva norma para mitigar estas actividades deben velar por asegurar los procesos logísticos de carga para ir un paso más delante de estas organizaciones y evitar la contaminación de cargas con sustancias ilícitas y/o narcotráfico (Sanchez, 2010).

De ahí la importancia de ejercer fuertes controles y optimizar todos los recursos y la utilización de bases de datos nacionales e internacionales que le permitan al empresario tener certeza de sus asociados de negocios y socios estratégicos que le permitirán blindar su organización de grupos delincuenciales narcotraficantes o terroristas (Sanchez, 2010).

Además del análisis de los sistemas de calidad y controles en los recursos del transporte de carga marítima, analizamos en detalle los protocolos según la Organización Marítima Internacional del Código PBIP (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias) y generamos posibles aplicaciones y reestructuraciones a los procedimientos de esta manera (Internacional, Codigo Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, 2004):

- Una vez a bordo de la motonave realizar una inspección de la cubierta del buque, observando candados bien cerrados, herramientas aseguradas, puertas cerradas, esta deberá hacerse siempre en compañía de un marinero designado por el oficial de guardia, realizar registro en la bitácora.
- Las únicas personas autorizadas para subir a la motonave son los funcionarios de la Agencia del buque y autoridades portuarias.
- Mantener especial vigilancia en los costados del buque, siempre hacerlo en busca de sogas colgando, varillas, ganchos y cualquier dispositivo artesanal que pueda ser utilizado como escalera para subir al buque.
- Observar las medidas preventivas y decálogo de seguridad con las armas de fuego.
- Permitir sólo el ingreso de las personas autorizadas, estas deben encontrarse en los diferentes listados del personal que pasan las diferentes empresas, Nota: estas deben registrar los radicados de la Policía Antinarcóticos, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y Agencia del Buque.
- No permitir el ingreso de cámaras fotográficas o de video, las que ingresen deben ser autorizadas por el oficial de guardia de la motonave y registrarse en la minuta, anotándose el propósito de la misma, que debe ser en caso de presentarse daños en la carga o estructura del buque para la respectiva rendición de informes a los interesados.
- Los diferentes proveedores de alimentos y que compran y venden chatarra llamados o denominados Chip Chandlers deben tener sus respectivos permisos para estas actividades, al igual que los demás, deben registrar en el documento los sellos de radicados ante la Policía Antinarcóticos, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y la respectiva Agencia de la motonave.
- Informar al oficial de guardia de la motonave, cualquier anomalía en cualquiera de las áreas de su puesto de trabajo, ejemplo: cabos de amarre rotos, vertimientos de aceite, vertimientos de producto, puertas abiertas o desaseguradas, herramientas olvidadas en su área de trabajo.

6. Conclusiones

- En los condicionamientos que se tienen en las rutas marítimas de carga, en las transformaciones en el contexto socioeconómico, de inversión y de exportación se han minimizado la contaminación de sustancias ilícitas en las cargas de los productos transportados por este medio.
- Se establecen controles de dirección en las actividades de seguridad en el transporte de carga marítima, con métodos de seguridad a bordo de las embarcaciones en los puertos marítimos y áreas internas de las bahías, con el fin de generar confianza y protección a las embarcaciones que realizan las actividades de carga diariamente.
- Las actualizaciones e implementaciones de Sistemas de Gestión Calidad como BASC en las actividades de transporte de carga marítima, fortalecen los convenios globales con los principales países de exportación y certifican la transparencia de las empresas en los sectores de logística y transporte de productos.
- El alcance de este estudio nos muestra la implicación social y económica que tienen las grandes organizaciones ilegales que trafican con sustancias ilícitas, las estadísticas nacionales y uno de los principales puntos para que el gobierno siga en la lucha de erradicación del narcotráfico desde una plataforma inicial.
- Los controles de seguridad en el transporte marítimo tienen que tener el alcance de proteger embarcaciones de línea, portacontenedores, de carga general, de transporte de líquidos, pesqueras, y todo tipo de buques que se encuentren en actividades comerciales de carga en los puertos.
- Los protocolos del código PBIP y entidades del sector privado permiten realizar convenios de cooperación y acciones encaminadas a mitigar la comercialización de sustancias ilícitas a través de los transporte de carga marítimos.
- Las intenciones de las organizaciones del narcotráfico se concentran más en el transporte marítimo ya que se realiza tanto por el Océano Pacífico y el Mar Caribe siendo una de las principales interconexiones más grandes en el mundo con países europeos y caminos de diferentes vías hacia los Estados Unidos.

7. Referencias

- Adolfo Leon Atehortua Cruz, D. M. (2008). El narcotráfico en Colombia. Pioneros y capos. Colombia.
- Delito, O. d. (2016). Informe Mundial sobre las Drogas. Estados Unidos.
- Grupo MOLDTRANS. (2014). Transporte marítimo: tipos de buques en función de la tipología de carga. Barcelona, España.
- Gustavo Duncan, R. V. (2005). Narcotráfico en Colombia Economía y Violencia. Bogotá, Colombia: Kimpres.
- Internacional, O. M. (1948). *OMI*. Obtenido de www.imo.org
- Internacional, O. M. (2004). Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Bogotá, Colombia.
- Ministerio de Defensa Nacional. (2016). Rutas de Tráfico Mundial. *Rutas de Tráfico Mundial*. Bogotá, Colombia.
- Ministerio de Justicia. (2013). Microtráfico y narcomenudeo. Colombia.
- Ministerio de Justicia. (2017). *Observatorio de Drogas Colombia*. Obtenido de ODC: www.odc.gov.co
- Observatorio de Drogas de, C. (2015). Reporte de Drogas Colombia 2015. Bogotá, Colombia.
- Post, E. E. (2015). Colombia de nuevo el Primer Productor de Coca en el Mundo. *Colombia de nuevo el Primer Productor de Coca en el Mundo*.
- Pulgarin, A. G. (2010). Narcotráfico en Colombia. Colombia.
- Sanchez, J. A. (2010). Narcotráfico en Colombia. Bogotá, Colombia.
- Trucco, J. F. (2010). Colombia Tiene Recursos Económicos Suficientes para Atacar el Narcotráfico y sus Actividades Vinculadas? Bogotá, Colombia.
- Vives, A. A. (2006). La nieve sobre el mar: una frontera caribe cruzada por el tráfico de drogas. . Bogotá, Colombia.