



La interdicción marítima en Colombia frente al
narcotráfico y a la amenaza de la piratería

Freddy Chacón Alarcón

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

2015

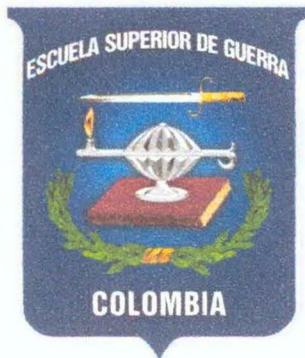
TMSD 363.45

CH.126

Ej L

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



MONOGRAFÍA DE GRADO

LA INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN COLOMBIA FRENTE AL NARCOTRÁFICO Y A LA
AMENAZA DE LA PIRATERÍA.

CFEAN. FREDDY CHACÓN ALARCÓN

c.c. 79'840.993

DIRECTOR: CN (RA) JOSÉ G. RODRÍGUEZ CEBALLOS

Bogotá, D.C., Noviembre de 2015

ÍNDICE

	Pág.
1. Introducción.....	5
1.1 Tesis.....	9
1.2 La posición geográfica de Colombia.....	9
1.3 Alfred T. Mahan.....	11
1.4 Procedimientos de seguridad y controles gubernamentales.....	12
1.5 La seguridad en las operaciones.....	14
1.6 Las amenazas transnacionales y la interdicción marítima.....	15
1.7 El comienzo de las operaciones navales.....	17
1.8 Marco Jurídico.....	19
1.9 Convemar.....	20
2. Antecedentes y procedimientos en el escenario marítimo.....	22
2.1 El riesgo operacional.....	23

2.2 El inicio de los cultivos ilícitos.....	23
2.3 VALM Wolfgang Wegener.....	26
2.4 Los campos de poder del Estado.....	27
2.5 Seguridad de las organizaciones narcotraficantes.....	28
2.6 Controles en el escenario marítimo.....	29
2.7 Acuerdo marítimo Colombia – EE.UU.....	31
2.8 El inicio del Plan Colombia.....	31
2.9 Antecedentes de la piratería marítima.....	33
2.10 Los piratas corsarios.....	36
2.11 Piratería marítima en el escenario actual.....	38
2.12 Controles marítimos actuales en Colombia.....	42
3. Comparación de la interdicción marítima colombiana con otras marinas del Caribe.....	46
3.1 Interdicción marítima en Guatemala.....	47

3.2 Interdicción marítima en Ecuador.....	48
3.3 Interdicción marítima en México.....	50
3.4 Interdicción marítima en Estados Unidos.....	52
3.5 Interdicción marítima en Costa Rica.....	54
4. Aporte de la interdicción marítima en los mares colombianos.....	56
4.1 El Plan Colombia como estrategia.....	57
4.2 Política de consolidación de la seguridad democrática.....	58
4.3 Cerrando espacios.....	59
4.4 Resultados operacionales.....	60
5. La Estrategia.....	64
6. Recomendaciones.....	67
7. Conclusiones.....	69
Referencias.....	72

LA INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN COLOMBIA FRENTE AL NARCOTRÁFICO Y LA AMENAZA DE LA PIRATERÍA

“Para ser autónomos y tener pleno provecho de los recursos marítimos, se debe obtener el control del mar, para beneficio propio y negar tal control al adversario”
Captain Stephen Wentworth Roskill.

CAPITULO 1

1. INTRODUCCIÓN

La presente monografía de investigación se va a desarrollar consecuentemente con un carácter cualitativo. Se apoyará en la observación e interpretación documental disponible sobre el tema de la interdicción marítima en los mares colombianos y en los de otros Estados Caribeños. Se analizará las definiciones pertinentes, realizando la comparación con varios modelos de otros países en el campo de la interdicción marítima, usando términos afines para el entendimiento y desarrollo del tema, con el fin de enunciar cuál ha sido el aporte más adecuado de la interdicción marítima en Colombia y sugerir las posibles mejoras para este procedimiento operacional en particular en las misiones que realiza diariamente la Armada Nacional de Colombia mejorando y fortaleciendo su imagen ante la opinión pública y entes internacionales.

Así mismo tendrá como propósito desde el punto de vista netamente académico, determinar cómo la interdicción marítima ha sido una herramienta esencial y efectiva para el país “desde el momento de la firma del Plan Colombia” donde se aportan acciones positivas desde el

continente con el Ejército y la Policía Nacional en los resultados marítimos, particularmente contra el narcotráfico y el control contra la expansión de la amenaza transnacional de la piratería.

Tarea que es asignada y ejecutada por los tripulantes de la Armada Nacional de Colombia usando efectivamente los medios y técnicas que la institución y el Estado colombiano les provee para cumplir la misión basados en la doctrina que rige a los componentes que conforman la Fuerza Naval y en el entrenamiento que constantemente realizan en este tipo de operaciones.

En el primer capítulo se describirá la Tesis de la presente monografía, se relacionará el entorno geográfico de Colombia haciendo referencia al escenario marítimo, se analizará el poder marítimo desde el punto de vista de Alfred T. Mahan, se revisarán los procedimientos de seguridad, controles gubernamentales, la introducción a las amenazas transnacionales y a la interdicción marítima así como al comienzo de las operaciones navales y su marco jurídico.

En el segundo capítulo se relacionará brevemente los antecedentes del narcotráfico y la piratería marítima, determinando cuales han sido las mayores amenazas que han afectado al país en sus mares. Se analizará la información disponible sobre los procedimientos que se efectuaban para el control de las amenazas en el escenario marítimo desde “la primera acción antidrogas en la costa Caribe en la década de 1970”, hasta la implementación de la interdicción marítima con el apoyo de las operaciones del “Plan Colombia”.

Posteriormente en el desarrollo del tercer capítulo se efectuará la comparación de la información extractada sobre los procedimientos de interdicción marítima que ha venido

realizando la institución desde que se inició su aplicación en la neutralización de las nuevas amenazas mencionadas con otras marinas del Caribe, con la intención firme de adoptar y mejorar cada vez más los procedimientos más adecuados para la interdicción marítima con el objetivo de neutralizar las embarcaciones de tipo go fast y artefactos artesanales tipo semi sumergibles los cuales tienen la capacidad de llevar grandes cantidades de narcóticos, armas, terroristas o cualquier tipo de cargamento.

Luego en el cuarto capítulo se determinará cual ha sido el aporte efectivo de la interdicción marítima con apoyo del Plan Colombia, para combatir el narcotráfico y la amenaza transnacional de la piratería; demostrando que la inversión que se ha efectuado a las Fuerzas Militares colombianas no ha sido en vano y que por el contrario se han capturado un número considerable de embarcaciones rápidas y semi sumergibles ilegales, así como la incautación del alucinógeno de la coca e insumos varios.

Para finalizar en la última parte del trabajo se mencionará la estrategia propuesta para combatir estas amenazas y se realizarán las recomendaciones y conclusiones del caso las cuales llevarán mejoras para combatir de manera más efectiva, eficiente y positiva el narcotráfico y la amenaza transnacional de la piratería.

Con esto se pretende optimizar los procedimientos de interdicción marítima que actualmente tiene vigente la institución despertando el interés de los mandos y tripulantes de la Armada Nacional para crear y proponer nuevas técnicas y procedimientos para contribuir cada

vez más al mejoramiento de este procedimiento de la interdicción marítima y lograr eficientemente el objetivo propuesto.

La investigación sobre este tema aflige a un país que es muy rico en biodiversidad y en numerosas riquezas nacionales. Es triste saber que nuestro país este catalogado como uno de los mayores productores de la hoja de coca del mundo como lo han expresado las estadísticas, noticieros y las Naciones Unidas contra la droga y el delito en el país, “la dinámica en el consumo de drogas como la cocaína y la heroína así como la introducción en el mercado de por lo menos 40 tipos de drogas nuevas, hacen que el problema sea aún más complejo por lo que el desafío de los gobiernos está en determinar qué tratamiento es más adecuado para su control” (Mathiasen, 2013).

La interdicción marítima le genera al país una herramienta fundamental contra todas las amenazas transnacionales que se han venido practicando en el mar y particularmente en el tema que se enmarca este trabajo, en la lucha contra el narcotráfico y contra la amenaza transnacional de la piratería. De aquí la gran importancia en determinar cómo ha sido la evolución de ésta operación en la interdicción marítima y la trascendencia que le implica a las organizaciones gubernamentales encargadas de la defensa de la Nación. Por esta razón los resultados de esta investigación va a brindarle a entidades como la Armada Nacional de Colombia, modelos a seguir para efectuar las mejoras requeridas para combatir de manera más eficiente las nuevas amenazas transnacionales en el territorio marítimo nacional.

1.1 TESIS

En la presente monografía se demostrará “cómo la interdicción marítima ha sido una herramienta esencial desde la firma del Plan Colombia, donde se han aportado positivamente acciones como acuerdos, entrenamiento, equipamiento y flujo de información, para combatir el narcotráfico y la amenaza transnacional de la piratería marítima, en Colombia”.

1.2 LA POSICIÓN GEOGRÁFICA DE COLOMBIA

Colombia por su excelente posición geográfica cuenta con dos grandes océanos en donde los usuarios de este gran y rico mineral en vez de explotar sus recursos naturales de acuerdo a la ley y mesuradamente usarlo como fuente de turismo, descanso, actividad pesquera, en tráfico marítimo legal, aprovechando las líneas comerciales y de turismo, en operaciones off shore y en actividades marinerías sanas, lamentablemente ha sido víctima de estos grupos ilegales que lo han tomado como “el principal medio para el transporte de narcotráfico y práctica de la piratería, usando desde las embarcaciones más sencillas y elementales hasta la construcción y uso de semi sumergibles con tecnología compleja y extranjera para llevar a cabo el logro de su fin (“La cacería de los narco”, 2013).

En la inmensidad de estos grandes océanos, este escenario ha sido vislumbrado y utilizado como el mejor de los medios de todos los tiempos para el transporte ilegal de toda clase de elementos insumos y hasta trata de personas que va en contra de la ley. Desde que apareció el flagelo de las actividades ilícitas en el mar en las diferentes regiones y países las

diferentes organizaciones al margen de la ley se sustentan directamente de esta clase de actividades de delitos transnacionales entre otros de los que tienen que ver directamente con el narcotráfico y la piratería marítima.

Estas actividades delincuenciales las adelantan dentro de un ciclo de permanente mejoramiento en cuanto a consecución de insumos químicos, formas y lugares de cultivo. Hacen una selección adecuada de los labriegos, buscan la ubicación estratégica más adecuada de las cocinas donde efectúan su preparación y correcto procesamiento. Igualmente con la cuidadosa ubicación de bodegas, depósitos, con su especial empaque, con su terminación, con su comercialización y finalmente en la disposición cuidadosa y sigilosa para el transporte en unidades a flote de gran velocidad tipo go fast o con los semi-sumergibles más sofisticados que se puedan construir artesanalmente, adaptándose fácilmente a las variantes que los controles de las autoridades nacionales y autoridades internacionales les imponen.

Aunque es inconcebible aceptar que estas organizaciones al margen de la ley tienen en su estructura intermediarios “que incluyen redes especializadas y la panoplia habitual de empresas tapadera en múltiples países, una sofisticada estructura financiera, profundos vínculos con políticos, militares y agentes del orden en determinados países clave y operaciones de alcance global” (Naím, 2005).

De esta forma se denota que no solo delinquen las organizaciones ilegales por sus propios medios sino que en muchas ocasiones tienen el apoyo y complicidad de autoridades y dirigentes en todos los campos del Estado que se dejan penetrar por estas organizaciones ilegales trayendo

consigo corrupción e inestabilidad, que se ve reflejado en la descomposición social, ilegitimidad y degradación gubernamental, facilitándole aún más la actividad delictiva en los mares y ríos colombianos, así como en los de otros Estados.

1.3 ALFRED T. MAHAN

Alfred T. Mahan, decía que “el Poder Naval es vital para el crecimiento nacional, prosperidad y seguridad” en este sentido en las últimas décadas, los mares de Colombia se han visto inmersos en una serie de eventos ilícitos y de criminalidad que atentan contra la seguridad de la Nación. En este escenario el Estado colombiano por medio de la Armada Nacional se ha visto obligado a implementar herramientas fundamentales como la interdicción marítima para combatir las amenazas transnacionales en las que se encuentran la del narcotráfico y la piratería marítima, aplicando diferentes modos de operación, utilizando los equipos y unidades de diferentes clases y características para asegurar la prosperidad y seguridad en los mares colombianos.

Al mismo tiempo, el Estado colombiano ha solicitado ayuda a otros países como Estados Unidos, del que por medio de acuerdos y convenios como el Plan Colombia, se ha recibido capacitación, inteligencia, equipamiento y entrenamiento en operaciones tácticas. Igualmente se ha compartido flujo de información y cooperado con algunos países del Caribe, como México, Honduras, Costa Rica, Panamá, Jamaica, República Dominicana y Perú, así como de la unión de organizaciones internacionales como la Organización de Estados Americanos OEA, Mercosur y Alianza del Pacífico, aunando esfuerzos para combatir estas amenazas que no solo atacan al país

sino al hemisferio mismo.

1.4 PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD Y CONTROLES GUBERNAMENTALES

Los procedimientos de seguridad y control en todo nivel han aumentado ya que las amenazas transnacionales como su nombre lo indica, no distingue Estado o Nación y aún más, “se observan notables diferencias en la prioridad que se otorga a la seguridad hemisférica, sobre todo después del 11 de septiembre de 2001” (Benítez, 2005, p.8). Por tal motivo se deben definir con mesura cuales han sido las amenazas más notables a las que se les debe poner mayor cuidado y neutralizarlas de forma más adecuada teniendo en cuenta los cambios operacionales, tecnológicos, modo de operar y factores que de ellos se desprenden para determinar la ruta a seguir y poder dar los resultados que se desean en toda el área marítima de nuestra influencia.

Como se mencionó anteriormente con los países del Caribe se ha continuado el esfuerzo mancomunado hacia el mismo fin, y es así como el 27 de octubre de 2003 se realizó un proceso de negociaciones dirigida por la Organización de los Estados Americanos (OEA) para realizar la Conferencia Especial de Seguridad celebrada en la ciudad de México, “reconociendo que los Estados del Hemisferio enfrentamos tanto amenazas tradicionales a la seguridad como nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos que por sus características complejas han determinado que la seguridad tenga un carácter multidimensional” (OEA, 2003, p.2).

Así mismo contrarrestando esta amenaza los países integrantes aplicarán su legislatura, normas y procedimientos más adecuados con el fin de imponer los controles pertinentes. Esto

inclusive efectuando acuerdos marítimos transnacionales para combatir este flagelo y poder así evitar el narcotráfico y la amenaza de la piratería por los océanos, por su espacio aéreo e insular, donde el objetivo final sería el de neutralizar en todas sus formas estas amenazas que se integran el crimen transnacional organizado.

El Estado colombiano para poder solventar estas altas exigencias en seguridad hemisférica debe incrementar los ingresos económicos para el gasto de seguridad y defensa. Principalmente en lo tecnológico fortaleciendo el Poder Naval y en aumentar decididamente la voluntad estratégica y la conciencia marítima. Esto es necesario para que el país pueda solucionar el flagelo al que se ve enfrentado diariamente y el de conformar una real política de Estado y no de gobierno.

Como el control del mar es relativo se desprende en lo particular a la defensa marítima ante las amenazas transnacionales del narcotráfico y de la piratería marítima, la creación y adquisición de nuevas unidades de superficie, de submarinos, de guardacostas, fluviales, aeronavales y toda la infraestructura necesaria para brindar el apoyo requerido para mantener alta y activa la operatividad de las unidades en el mar. Lo anterior previendo no tener inconvenientes logísticos, administrativos, de personal o de cualquier índole que pueda afectar la operación, lo que beneficiará al Estado y a los países integrantes del territorio Caribeño que están en la lucha contra estas amenazas del siglo XXI.

“Es por esto que la realización de las operaciones de interdicción marítima son hoy por hoy una de las operaciones más importantes que desarrollan las Armadas para el control del mar”

(Lesmes, 2005, p.121). Estas operaciones se llevan a cabo bajo la latente amenaza del factor climático donde el estado del tiempo y del mar juegan un papel muy importante en el planeamiento de las operaciones de exploración aeromarítima de los helicópteros embarcados y de los aviones patrulleros marítimos.

1.5 LA SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES

Todas las operaciones que se realicen deben efectuarse con seguridad, exactitud y cero errores para que el resultado sea de la mejor manera posible y para que el ambiente de operación sea aceptable. Para lo cual se deben tomar todas las medidas preventivas tales como un debido entrenamiento y capacitación, constantes ejercicios prácticos marítimos nacionales e internacionales como las operaciones multinacionales Unitas en el contexto de operaciones de paz de las UN y las operaciones Panamax para proteger los alrededores del canal de Panamá. El fin de estas medidas es mantener la capacitación y alta conciencia situacional para poder solventar cualquier situación que de índole marítima se les presente.

Igualmente la unidad de superficie, submarina, fluvial o aeronaval, debe estar en las mejores condiciones de mantenimiento. Esto con el fin que pueda operar el equipo en las diferentes especialidades con seguridad, tranquilidad y confianza siguiendo los procedimientos establecidos tanto en la operación de la unidad como en los procedimientos de la interdicción marítima, para evitar sorpresas por parte de los narcotraficantes o delincuentes que hacen uso del mar y poder tener por parte de la Armada libertad de acción (Armada Nacional, 2012).

1.6 LAS AMENAZAS TRANSNACIONALES Y LA INTERDICCIÓN MARÍTIMA

Investigar el crimen desde cualquier punto de vista es una tarea compleja y más si se trata de las amenazas del narcotráfico y la piratería como crímenes transnacionales. En la actualidad en el entorno estratégico, “el mundo globalizado impone objetivos de seguridad comunes en el ámbito marítimo el cual ha permitido que se expanda muy fácilmente esta enfermedad a nivel mundial” (Universidad Complutense, 2012, p. 67).

Esto ha afectado considerablemente los campos nacionales de la economía, la política, lo sicosocial y la seguridad nacional e internacional, ya que no solo es el tráfico del producto sino que lleva consigo un sin número de personas que van desde los cultivadores hasta los capos del ilegal negocio. Estos delincuentes exponen a la gente del común que nada tiene que ver con esa maldición a una “serie de riesgos y amenazas latentes con el personal ilegalmente armado para el cuidado de esos campos de cultivos, transporte y finalmente en la distribución y venta en el mercado negro” (DIRAE, 2013), quedando inmersos como víctimas de ese proceso.

Para poder comprender las operaciones de interdicción marítima, se debe tener claras sus directrices jurídicas tales como que “El principal instrumento jurídico signado actualmente por Colombia en la lucha contra el narcotráfico es la Convención de Viena de 1988 que da origen al Acuerdo de Interdicción Marítima entre el gobierno de la República de Colombia y el gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar, firmado en la ciudad de Bogotá a los 20 días del mes de febrero de 1997, por el gobierno de la República de Colombia: MARÍA EMMA MEJÍA, y por el gobierno de los Estados Unidos de América:

MYLES FRECHETTE” (Chávez, 2004, p. 29. p.95), y “El Derecho de Interdicción Marítima o Ley de Interdicción” (Guilfoyle, 2009). Esto es lo que reglamenta o lo que permite que un Estado lleve a cabo una interdicción marítima y en segundo lugar, los procedimientos y directrices mediante los cuales se realizan este tipo de operaciones que ya son doctrinales.

Cuando existan motivos para sospechar que una nave está siendo utilizada para el transporte, almacenamiento o tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias sicotrópicas, residuos peligrosos, radioactivos o explotación ilícita de recursos naturales renovables y no renovables, los miembros de la Armada Nacional deberán aplicar el procedimiento de interdicción marítima y conducir inmediatamente la nave y las personas que están a bordo al puerto para que se verifique el carácter ilícito de las sustancias, elementos o productos transportados. (C-239, 2012).

Por otro lado cuando las Armadas que están frente a los procedimientos realizados durante las operaciones de Interdicción Marítima, se pone en evidencia la deficiencia en el tema del entrenamiento y regulaciones estandarizadas y unificadas por parte de los Estados que hacen parte del proceso ya que particularmente en la materia de este tipo de procedimientos no existe escrito o tratado alguno donde se haya realizado o acordado un manual o guía operacional conjunta en el campo marítimo el cual deban seguir los Estados que participan en las operaciones de interdicción al momento de realizar una determinada operación de este tipo (U.S. Navy, 1995. p. 16), como los ejercicios y operaciones multilaterales Unitas o Panamax.

“Un rival en la guerra se debe adaptar a su contrincante, esto es más aplicable en los conflictos de carácter irregular o de tipo amenaza local o transnacional como es el caso del país de Colombia, por tanto si no se conocen los planes de los rivales, no se pueden establecer

alianzas con conocimiento de causa” (Rivera, 2007. p. 137). Debido a esto si se llega a lograr identificar los aspectos fundamentales y necesarios para el efectivo uso del poder naval y aeronaval en la interdicción marítima y además lograr identificar cuales de esos aspectos deben mejorar en el uso que se le esta dando actualmente en Colombia, lograremos la eficiencia y eficacia en la aplicación de esta táctica que ha sido la mayor y más contundente forma de lucha contra el narcotráfico y la piratería en la ultima década, obteniendo grandes resultados en el desarrollo de las operaciones en los ríos y sobre todo en el mar escenario de la referencia.

Cuando hay entusiasmo, convicción, orden, organización, recursos, compromiso de los soldados, tienes la fuerza del ímpetu, y el tímido es valeroso. Así es posible asignar a los soldados por sus capacidades, habilidades y encomendarle deberes y responsabilidades adecuadas. El valiente puede luchar, el cuidadoso puede hacer de centinela, y el inteligente puede estudiar, analizar y comunicar (Sun Tzu, 2013).

1.7 EL COMIENZO DE LAS OPERACIONES NAVALES

Colombia a través de los últimos cincuenta años ha estado inmersa en una diferencia de ideales. Esta diferencia de ideales han desencadenado una serie de eventos que iniciaron una crisis social, política, económica y de seguridad nacional, al cual se le ha llamado conflicto armado no internacional. En este conflicto el Estado ha usado todos sus mecanismos de defensa y seguridad como herramienta fundamental para combatir las amenazas que ha traído a la Nación, por esta razón es que es muy necesario reforzar los procedimientos operacionales ya que la institución se debe fortalecer en la materia haciendo énfasis en las operaciones de interdicción marítima.

Por lo anteriormente mencionado la Armada Nacional de Colombia desde el comienzo de sus operaciones navales ha venido realizando operaciones de reconocimiento, registro y control en los ríos y en los mares de su jurisdicción. Estos reconocimientos marítimos han sido de forma oscilante, no continua ni orientada bajo una doctrina específica, como la doctrina de la interdicción marítima.

Al ver el surgimiento de las nuevas amenazas marítimas transnacionales, no había bases doctrinarias ni un entrenamiento estructurado, iniciando con la adopción de procedimientos marítimos de países como el de Estados Unidos tales como el “Memorando de entendimiento Operación REDIII (Marzo 28/87 y Junio 29/90), Memorando de entendimiento verbal (Junio 29/90 y Noviembre 05/96), Procedimiento AD-HOC para visitas e inspecciones de Motonaves bajo sospecha de estar desarrollando por mar, actividades de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, entrando en vigencia el 05 de Noviembre de 1996 y El acuerdo entre el gobierno de la República de Colombia y el gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar del 20 de febrero de 1997” (Chávez, 2004. p. 94, 95) .

Esto debido a que la mayoría de los gobiernos de Colombia habían estado mirando siempre al norte direccionando su política exterior bajo los parámetros del “Réspice Polum (mirar a la estrella polar) y ello se da porque Estados Unidos le ha vendido la idea a Colombia de que le es mejor y más ventajoso vincularse con la potencia mundial y no con sus iguales - Réspice Similia” (Dallanegra, 2012).

En este sentido lo único que le interesa a Estados Unidos en materia de geopolítica y de

relaciones exteriores es proteger a su país en el tema de la seguridad, con el fin de coartar las amenazas externas colombianas. Así pues se toma al país potencia de las Américas como referencia en sus procedimientos de tipo marítimo. Particularmente con los procedimientos para la Armada Nacional y ahora se debe tomar referencia los de todos los países afectados para hacer comparaciones operativas, doctrinales y mejorar en todos los aspectos la operación para lograr minimizar y derrotar las amenazas transnacionales que tanto dañan las naciones.

1.8 MARCO JURÍDICO

Se debe modificar en lo que se este fallando, mejorar y fortalecer el marco jurídico blindando a los miembros de la institución para lograr establecer adecuadamente una unificación jurídica que legisle todos estos procedimientos. Aunque no sea de inmediato se deben iniciar los trámites y acercamientos del debido caso ya que por la globalización a la que se enfrenta el mundo hoy en día, el Estado no se debe quedar rezagado ni atrasado en su marco jurídico ni judicial.

Por el contrario el Estado colombiano debe estar siempre a la vanguardia y poder intervenir ante los entes internacionales como cortes y organizaciones mundiales para proteger adecuadamente los intereses de los colombianos y que los antagonistas que quieren hacer daño al país no atenten contra la soberanía nacional, en territorios terrestres, aéreos ni mucho menos marítimos.

Por eso resulta de manera urgente reevaluar el sistema actual para mejorarlo, fortalecerlo y establecerlo dentro de los lineamientos de la política de Estado, delineando

definitivamente un correcto y efectivo procedimiento para la interdicción marítima en Colombia, teniendo en cuenta como base los siguientes antecedentes jurídicos:

“Convención única de 1961 sobre estupefacientes y en su Protocolo de 1972, en la Convención sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971, Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988, "la Convención de 1988" y en el Derecho Internacional del Mar, Ley 67 de 1993 por medio de la cual se aprueba la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 108 que trata del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, Sentencia C-176 de 1994 realizada por la Corte Constitucional donde efectúa el control constitucional de la convención de Viena de 1988 siendo Magistrado ponente el doctor Alejandro Martínez Caballero, Acuerdos en forma simplificada, esta posición se haya consignada en la sentencia C-170 de 1995 con ponencia presentada por el doctor Vladimiro Naranjo Mesa, Ley aprobatoria de Tratado internacional consignada en la sentencia C-276 de 1993 con ponencia del doctor Vladimiro Naranjo Mesa” (Chávez, 2004, p. 29, 71, 76, 148, 151, 161).

1.9 CONVEMAR

Se estableció como el instrumento jurídico más importante de la ONU el 30 de abril de 1982 en New York – EE.UU., el cual representa el marco del equilibrio de los intereses marítimos de más de 150 países quienes la califican como la constitución del océano, en donde relaciona la piratería y el tráfico ilícito por el mar en sus artículos 100 al 108. “Esta Convención tiene el deseo de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutuas, todas las cuestiones relativas al derecho del mar y conscientes del significado

histórico de esta convención como contribución importante al mantenimiento de la paz, la justicia y al progreso para todos los pueblos del mundo” (CONVEMAR, 1982).

Como ejemplo más destacable, se tiene las incursiones armadas a las embarcaciones de transporte marítimo o de pasajeros en las Costas de Somalia y del Cuerno de África, donde la Organización Marítima Internacional (OMI) ha entrado en choque jurídico por la definición del artículo 101 de la CONVEMAR, que dice que la piratería es aquel acto de violencia producido en alta mar por un buque sobre otro con fines lucrativos y que solamente un buque militar sin importar su nacionalidad puede abordar, confiscar y hasta sentenciar a aquellas embarcaciones piratas.

Por ello la Organización Marítima Internacional (OMI) junto con otros 17 países integrantes de la ONU entre las cuales se incluyen Egipto, Francia, Jordania y Sudáfrica, se reunieron para atender la situación y darle el mejor respaldo jurídico, “El 30 de enero de 2009 adoptaron hoy un nuevo Código de Conducta para combatir la piratería marítima en el Golfo de Adén y en las cercanías de las costas de Somalia, estas naciones se comprometieron a cooperar al máximo para reprimir ese delito. Los firmantes recomendaron la creación de un centro de capacitación sobre el Código de Conducta, que se establecerá en Djibouti” (ONU, 2009).

CAPITULO 2

2. ANTECEDENTES Y PROCEDIMIENTOS EN EL ESCENARIO MARÍTIMO

La Armada Nacional de Colombia tiene inmersa su misión en la carta magna o mejor llamada Constitución Política de Colombia, en su artículo 217 donde, “Colombia tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, que tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional” (CPC, 1991). De donde se desprenden los diferentes componentes que tiene la institución con sus respectivos roles para aportar a la misión constitucional. En la presente investigación compromete los componentes de Superficie, Guardacostas y Aviación Naval que son los responsables de planear y llevar a la práctica, las operaciones de interdicción marítima en los mares colombianos.

Estas operaciones de interdicción marítima han sido ejecutadas a través de los últimos años de la manera más profesional y efectiva que los tripulantes de la Armada Nacional han podido realizar. Han aportado positivamente a la protección de los intereses de los colombianos y cumpliendo el mandato constitucional establecido al mismo tiempo que se cumplen las diferentes misiones por parte de los demás componentes de tierra, mar y aire de la institución. Por eso es que se debe seguir a cabalidad y correctamente un solo lineamiento estandarizado y respaldado jurídicamente, para que el riesgo operacional se minimice al máximo y se puedan combatir el narcotráfico y la amenaza transnacional de la piratería contundentemente en nuestras aguas nacionales.

2.1 EL RIESGO OPERACIONAL

El riesgo operacional se define como aquel evento que puede causar daño que tiene una determinada probabilidad de ocurrencia y hace parte de la operación de la entidad. Esta definición se extiende también al sector público. La importancia de este tipo de riesgo radica en que es causado por la empresa (pública o privada). Por lo tanto su control es responsabilidad de la misma organización, de ahí la gran importancia del estudio del tipo del riesgo. Puede decirse entonces que el riesgo al proceso de interdicción marítima es un riesgo operacional (Méndez, 2009, p.16).

Esta operación es catalogada con alto riesgo operacional el cual es producido por la actividad misma de la interdicción marítima que se minimiza con el debido entrenamiento, una excelente aplicación de la doctrina básica y específica establecida para la tarea en particular y realización de ejercicios locales e internacionales. Esto con el fin de desarrollar y mejorar las maniobras y capacidades navales y aeronavales con la optimización, mejora continua de los medios, de la adquisición y construcción de las nuevas unidades con toda la seguridad y tecnología disponible para realizar con confiabilidad la tarea asignada. Así mismo, de la máxima actitud positiva que deben colocar los tripulantes de la Armada Nacional de Colombia, para el cumplimiento cabal de la misión encomendada por el alto mando naval y por el Estado.

2.2 EL INICIO DE LOS CULTIVOS ILÍCITOS

Mirando los antecedentes de los crímenes transnacionales del narcotráfico y la piratería, en Colombia se iniciaron las plantaciones de cultivos ilícitos a mediados de los años setenta en

algunos Departamentos del territorio nacional. “En ese entonces se destacaban el Departamento de Magdalena, el Departamento de Caquetá y el Departamento del Atlántico, donde tuvo un auge bastante pronunciado y fue creciendo sin medida ni controles adecuados por parte de las autoridades colombianas” (Castillo, 2001). En esta época solamente se efectuaban algunos patrullajes marítimos costeros y muy pocos en la zona contigua que no tenían la misión de interdicción marítima, sino solo patrullajes de soberanía y presencia naval.

Los narcotraficantes vieron un gran futuro en este negocio y comenzaron a efectuar enlaces y contactos con otros Departamentos y con algunos países caribeños para comenzar a comercializar el producto por vía aérea y marítima. Los bandidos se fueron percatando del rápido crecimiento que se estaba alcanzando. “Estos delincuentes se aprovechaban de la población de escasos recursos como los campesinos de la zona rural y de la gente de las comunas que vivían de los cultivos lícitos de la tierra” (Cuaichar, 2009, p. 46).

Los narcotraficantes les ofrecían cambiar esos cultivos por la siembra de la hoja de marihuana aprovechando también que en esos territorios no había presencia de las autoridades ni del Estado, que nunca llegaron a imaginar hasta donde podía llegar esta clase de práctica ilícita en el país. Esta recomposición socio demográfica en algunos espacios determinados llamaba a los altos índices de violencia y marginalidad afectando el desarrollo regional, acrecentando los problemas urbanos y pudiendo convertirse en otro factor de conflicto.

La marihuana era controlada por clanes como los Dávila Armenia y Raúl Dávila Jimeno en el Magdalena. Es decir aquellos poseedores de un capital importante de base. La compra de

un cargamento de la hierba y el alquiler de un barco para su transporte no estaban al alcance de cualquier empleado, se identificaron entonces dos formas de vinculación inicial con el tráfico de marihuana: la del sembrador, quien recibía una utilidad casi siempre anticipada, que se le pagaba al momento de recibir la semilla sin problemas de crédito con la banca, ni exigencia de fiadores con finca raíz que lo respaldaran y una segunda, con los marimberos como se denominó a las personas encargadas del transporte, venta y entrega de la marihuana en Estados Unidos (Castillo, 2001, p.9 - 10).

Esto fue el gran comienzo de un negocio que involucró a muchísimas personas de bien y de toda clase de nivel social debido a la rentabilidad que este negocio ilícito dejaba y además por la creciente demanda de los narcotraficantes de otros países que les facilitó a los grupos narcotraficantes de Colombia suficiente solvencia y soporte económico para organizarse de una mejor manera, ubicarse en mejores lugares para la siembra y producción, transporte, venta y así mismo poco a poco iban adquiriendo reconocimiento y poder.

Inicialmente comenzaron el tráfico de la marihuana por medios terrestres a los Departamentos donde ya tenían los contactos para la comercialización, igualmente por tierra hasta ambas costas del país para su recolección posterior embarque y envío hacia los Estados Unidos. Con este inicio de comercialización tuvieron grandes éxitos y se lanzaron a efectuar lo mismo con la pasta base de coca “la cual la procesaban con el debido cuidado para convertirla en cocaína de excelente calidad y luego de las mejores ofertas, la distribuían a países de Centroamérica y a los Estados Unidos” (Lesmes, 2005, p.113). “Éstas fueron las primeras amenazas que comenzaron a invadir los mares colombianos”.

Para proteger su negocio y producción los narcotraficantes tienen establecido un ciclo estandarizado y supervigilado al cual le hacen un minucioso seguimiento para no cometer errores y que les sea descubierto y capturado el producto. “Ese ciclo está determinado por cinco etapas principales las cuales son, el cultivo, la producción, el transporte, la distribución y el lavado de activos, complementándose con la debida seguridad” (Melo, 2014, p. 3). Se hace énfasis en este último paso del ciclo ya que en este paso está el éxito de llevar la operación a su designación o lugar final, es decir a los países consumidores que compran el producto.

Por estos factores de cuidado y dedicación llegados los años 80 los narcotraficantes de Colombia ya tenían adoptadas y controladas las líneas y ruta del comercio de los estupefacientes de la cocaína y la heroína tanto aéreas como marítimas logrando gran reconocimiento a nivel internacional. “Fue aquí donde las autoridades de Colombia y los Estados del Caribe se comenzaron a poner en la tarea de contrarrestar este crimen transnacional que estaba cogiendo mucho auge e impulso en el hemisferio colocando su mayor esfuerzo al control del tráfico aéreo” (Melo, 2014, p. 4).

Estos controles aéreos motivaron a los narcotraficantes en aumentar el transporte por la vía marítima ya que se dieron cuenta que el control en las aguas nacionales era muy poco y la Armada Nacional no tenía tantos medios disponibles para ejercer el adecuado control del mar.

2.3 VALM. WOLFGANG WEGENER

El *VALM. Wolfgang Wegener*, decía que “el control del mar está condicionado a la

presencia de la flota por tener las características de local, imperfecto, temporal e incompleto”.

Con esta debilidad se inició el fortalecimiento de las unidades a flote en ese entonces existentes y dirigiendo las misiones no solo a la presencia naval sino a interceptar el tráfico marítimo ilícito, sumándose esta amenazas en los mares colombianos.

2.4 LOS CAMPOS DE PODER DEL ESTADO

Por esos años los narcotraficantes y carteles del narcotráfico habían obtenido bastante poder y mucho dinero a causa del tráfico ilícito de estupefacientes. Tanto así que se atrevieron a “permear los campos de poder del Estado como el político ofreciendo financiación a campañas políticas de candidatos y a varios cargos del sector público y dirigente del país. Incursionaron también en el campo social aprovechando los altos índices de pobreza de la población más afectada ofreciendo viviendas y subsidios gratis” (Melo, 2014, p. 5).

En lo económico construyendo locales y negocios fachada para el expendio y venta de droga con la mira hacia la exportación “que hacen del narcotráfico una empresa perfilada a la demanda y la internacionalización, con una división del trabajo muy estricta entre diferentes localizaciones capaz de ajustarse a las dinámicas de la economía global” (Rodríguez, 2005, p.3).

En el campo privado persuadiendo y amenazando los gremios del país para que estuvieran del lado de ellos y no los denunciaran y en lo militar corrompiendo a algunos mandos de las diferentes Fuerzas Militares y de Policía para que no los interfirieran en sus actividades delincuenciales. También cumplían la tarea de darles aviso de movimientos u operaciones en

contra de su organización o para que de alguna manera les brindaran protección ante los demás grupos insurgentes que habían por los sectores donde se encontraban delinquiriendo.

2.5 SEGURIDAD DE LAS ORGANIZACIONES NARCOTRAFICANTES

Después que los narcotraficantes vieron consolidado el negocio en todos sus frentes, contaban con la cantidad suficiente de dinero y con el poder suficiente para conformar grupos ilegales para su servicio y protección. Inicialmente se llamaron “las bandas de sicarios”, “los cuales tenían la tarea principal de brindarle seguridad a los jefes de las narco organizaciones y a sus familias. Como segunda función principal debían brindar seguridad al negocio en general, otras funciones eran la de persuadir a la población, empresarios, políticos, realizar ajusticiamientos por falta de lealtad, por cobros o por conveniencia para la organización, realizar atentados contra dirigentes del Estado o militares que luchaban contra este crimen y no permitir que otras organizaciones incursionaran en el territorio para poder mantener así el liderazgo, libertad de acción y autonomía suficiente en el negocio” (Rodríguez, 2005).

Luego de ver el éxito que tenían con estas bandas criminales vieron la necesidad de aumentar su seguridad hacia fuera de los cascos urbanos y de los campamentos propios donde ubicaban las cocinas de preparación del producto y fabricas de producción de los narcóticos. “Ofrecían financiación a los grupos armados ilegales que estaban delinquiriendo en todo el territorio nacional, los cuales sobresalían las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), Ejército de Liberación Nacional (ELN) y las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), motivo por el cual aumentaron su poder y sus movimientos por todo el territorio nacional

agravando la crisis del conflicto armado que se venía viviendo en Colombia el cual se ha mantenido hasta la fecha” (Melo, 2014).

Con la inminente seguridad que ya tenían para toda su organización les era más fácil vender sus productos para obtener los dineros que necesitaban para sustentarse, pagar sus obligaciones, comprar gentes y realizar sus actividades ilícitas en las que se pueden nombrar como más sobresalientes, el asesinato, el secuestro, la extorción, y por supuesto al narcotráfico que era la razón de ser de estas narco organizaciones. Por eso es que el Estado colombiano debía realizar una pujante campaña en pro de solucionar prontamente la “producción, comercialización, consumo de narcóticos y alucinógenos, como un grave problema social que no puede tratarse por la vía militar, que requiere acuerdos y compromiso con las naciones y grandes potencias como principales fuentes de la demanda mundial de estupefacientes” (Santos, 2004).

2.6 CONTROLES EN EL ESCENARIO MARÍTIMO

Los controles marítimos colombianos comenzaron a dar resultados en la década de los años 90 reflejado en la captura de embarcaciones tipo pesquero, barcos de cabotaje y langosteras que llevaban la mercancía por los mares nacionales. Debido a esto los narcoterroristas comenzaron a idear embarcaciones más rápidas para que no fueran alcanzadas por las unidades de la Armada Nacional o autoridades marítimas, ya que “no solo el Estado colombiano efectuaba control marítimo sino que países como Estados Unidos también debido a un acuerdo binacional que se realizó en el año de 1997 para el control marítimo contra crímenes transnacionales” (Decreto, 1997).

Por esta razón los narcotraficantes construyeron las embarcaciones rápidas tipo go fast, que eran mucho más eficientes en el transporte de la mercancía y podían llegar en mucho menos tiempo a los puntos de reabastecimiento de combustible y a su destino final. Así mismo, en 1993 se idearon un sistema mucho más táctico y efectivo que prácticamente no era detectable, “este sistema era el semi sumergible y los cilindros de arrastre llamados torpedos los cuales eran halados por barcos pesqueros que dificultaban su detección ya que iban más sumergidos que un semi sumergible y podía llevar más carga ya que solo era mercancía sin maquinaria, tripulación ni combustible” (“La cacería de los narco”, 2013).

Estos primeros artefactos iniciaron muy básicos y sin garantías de seguridad. Pero fueron mejorando su diseño cada vez más, incluyendo tecnología y más ayudas de navegación en los mares, “de aparatos lentos, artesanales y sin elementos de navegación, mejoró con el GPS y el apoyo logístico con buques de pesca que los reabastecen de combustible, agua, comida e información sobre buques y aeronaves de la Armada colombiana, Estados Unidos e Inglaterra” (“La cacería de los narco”, 2013). En los últimos años han seguido evolucionando con sofisticación, más tecnología en la navegación, en su propulsión, en su estructura más ligera e hidrodinámica y que dificulta más su detección debido a la composición de los materiales con los que los fabrican.

La doctrina marítima de los Estados Unidos define la interdicción marítima como “una acción para desviar, interrumpir, retrasar o destruir una fuerza de superficie enemiga, antes que pueda ser usada efectivamente contra fuerzas amigas” (U.S. Navy, 1997). Teniendo en cuenta esta doctrina, se inician una serie de controles de mutua cooperación para realizar capacitaciones,

entrenamientos y ejercicios marítimos para realizar maniobras, estrategias y tácticas para combatir el tráfico ilícito en los mares del Caribe colombiano, que es donde se origina el tráfico hacia otros países del hemisferio.

2.7 ACUERDO MARÍTIMO COLOMBIA – EE.UU.

Uno de los controles más importante en los mares colombianos es el acuerdo marítimo realizado con Estados Unidos el 20 de febrero de 1997, el cual fue llamado “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América” (Decreto, 1997). Este acuerdo se encuentra actualmente vigente con duración indefinida el cual ha sido un elemento muy eficiente en el control del tráfico marítimo en los mares nacionales, enfocado en suprimir el tráfico ilícito por el mar dándole un alcance significativo en cuanto a la “cooperación mutua y continua en materias técnicas, económicas, de adiestramiento y equipo e inspección de naves las cuales se sospecha están incursas en el tráfico marítimo por mar más allá del mar territorial de cualquier Estado” (Decreto, 1997), dando como resultado una mejora significativa en el control del mar y arrojando resultados positivos contra el narcotráfico, previniendo la amenaza de la piratería y demás crímenes transnacionales por la vías marítimas, quedando Colombia a la vanguardia en esta lucha contra las amenazas transnacionales que tanto golpean al país.

2.8 EL INICIO DEL PLAN COLOMBIA

El ALM. Raoul Victor Castex decía que “El triunfo se logra mediante la acción conjunta

en forma vigorosa”. Así pues se continuaron otros acercamientos con países del Caribe, efectuando intercambio de información de inteligencia y brindando por parte de Colombia algunas capacitaciones de entrenamiento en operaciones de guardacostas tales como a México, Honduras, Costa Rica, Panamá, Jamaica, República Dominicana y Perú, con el fin de contrarrestar estas actividades ilícitas en el hemisferio.

Estos acercamientos tuvieron más fuerza con el país de Estados Unidos donde se logró llegar a la realización de un plan nacional, llamado el “Plan Colombia”, “el cual inició como un apoyo al desarrollo del país, en el cual el Estado daba financiamiento a los proyectos sociales y en la rehabilitación de las áreas del territorio afectadas por la violencia, por los cultivos ilícitos, lucha contra el narcotráfico y grupos armados al margen de la ley, así mismo fortificando las Fuerzas Militares para la erradicación de la hoja de coca (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2000).

Este plan tuvo varias modificaciones al iniciar su planeación, redacción y proyección, que finalmente en el documento que se consolidó se tuvieron en cuenta las premisas y políticas de ayuda de los países industrializados de la región y de otros continentes que se ofrecían a colaborar con la lucha contra el narcotráfico, la piratería y otras amenazas transnacionales estableciéndose las negociaciones como país principal Estados Unidos y secundarios la Unión Europea incluyéndolos en el documento elaborado como Plan Colombia.

Para Estados Unidos el Plan Colombia es parte de una estrategia de control regional, cuyo pretexto es la lucha contra el narcotráfico ilícito de drogas. Pero la motivación real de Estados Unidos es la intervención militar directa que en el futuro facilitará tener Estados

policiales que a cambio de mantener sus privilegios, abrirán las puertas al manejo y explotación de los recursos de la cuenca amazónica en sus riquezas del petróleo, agua y minerales (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2000).

Hasta la fecha esta ha sido una herramienta bien efectiva en la lucha contra el narcotráfico y la amenaza de la piratería marítima. Estas amenazas afectan directamente a ambos países y que por medio de este acuerdo se han podido efectuar operaciones combinadas navales y de interdicción marítima entre Colombia y Estados Unidos, con intercambio de información de inteligencia, dando avisos inmediatos de trazas o conocimiento de embarcaciones o semi sumergibles en alta mar. Con la información efectiva y a tiempo a las unidades de Superficie, a las unidades del cuerpo de Guardacostas, y a las unidades de la Aviación Naval de Colombia, se planean las operaciones respectivas del caso para la realización de la interdicción marítima, aplicando el entrenamiento adquirido, obteniendo experiencia y fortificando la doctrina en este campo de las operaciones marítimas.

A pesar de todos los esfuerzos que se han realizado, el flagelo del narcotráfico sigue presentándose y ahora en aumento ya que el recurso económico proveniente de Estados Unidos se ha disminuido y la aspersión de cultivos ilícitos se ha suspendido por parte del gobierno del Presidente Juan Manuel Santos.

2.9 ANTECEDENTES DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA

Entrando en el segundo tema de la presente monografía, la piratería marítima nace y se ha venido practicando desde los inicios de la navegación donde ha sido señalada como una práctica

ilegal marítima. “En esta actividad delincencial el bandolerismo es el principal factor de este crimen transnacional, los cuales atacaban a cualquier tipo de embarcación con el fin de saquearla, robar su carga, o convertir en esclavos a sus pasajeros, tripulantes y si les convenía apoderarse de la nave que estaban atacando” (Corsarios, 2006).

La piratería se define como “ Todo acto ilegal de violencia, detención o depredación con un propósito personal a la tripulación, pasajeros o bienes de un buque o aeronave en alta mar por un buque o aeronave pirata y todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o de facilitarlos intencionalmente” (Convemar, 1982, art.101).

A su vez la Oficina Marítima Internacional define a la piratería como “Acto de abordar o intentar abordar cualquier buque con la aparente intención de usar la fuerza en el momento de dicho acto”.

Estos bandoleros del mar se distinguían en varios tipos de “piratas, que atacaban barcos sobretodo provenientes de Europa y ciudades costeras para enriquecerse; Corsarios, particulares a los que un Estado les daba una Patente de Corso o autorización para atacar a cualquier nave del país enemigo, los Bucaneros que cazaban animales para ahumar su carne llamada “boucan”, así como naves españolas en el mar adquiriendo una fama de bravos Bucaneros y los Filibusteros, que usaban los “fly boats”, eran también criminales que con sus rápidos veleros podían dar alcance a navíos mercantes lentos y asaltarlos” (Nordenstahl, 2011, p. 4, 5), sin mayores diferencias en cuanto a vestuario, costumbres, tripulaciones y embarcaciones particulares que usaban para llevar su vida bandida.

Todo un mundo y una manera de vivir y morir en muchos de los casos un gran número de circunstancias, hicieron que muchas personas acabaran llevando una vida generalmente tan arriesgada y corta. Una vida dedicada al robo y a la violencia en la que eligieron una de las muchas clases de piratería (Corsarios, 2014).

Los piratas no dependían de ninguna clase de gobierno, bandera o mandato a excepción de los corsarios que eran patentados por algún Estado. Tampoco tenían que rendir cuentas o brindar tributo a los regímenes que acaparaban las ganancias de los comerciantes y marineros del común, así mismo “tampoco tenían alguna protección o respaldo de ningún país más por lo contrario eran constantemente buscados, perseguidos y asediados por todas las víctimas que habían sido atacadas por los piratas y por los mismos Estados con sus marinas de guerra” (Corsarios,2014).

Los piratas eran simplemente considerados ladrones de mar a los que los comerciantes, pescadores y grandes transportadores de galeones les temían por ser una especie de mercenarios con basta y agresiva experiencia en la lucha con las armas que usaban en ese entonces. Estas armas eran conformadas por espadas, hachas, grandes cuchillos y algunas veces pistolas de uno o dos proyectiles. Así mismo hacían alarde de su “superioridad numérica de hombres y particularmente poseían barcos que por su diseño tenían mayor velocidad de desplazamiento que la mayoría de las embarcaciones que navegaban los mares y que al lanzarse al ataque no llevaban carga alguna para navegar mas livianos” (Mody, 2007).

2.10 LOS PIRATAS CORSARIOS

Eran marineros con dudosa reputación que se escogían selectivamente por parte de un gobierno los cuales recibían una especie de permiso denominado una patente de corso. “Con este permiso el barco adquiría la calidad de andar al corso con la patente de un gobierno el cual lo contrataba para una tarea en particular, que se lanzaba a la mar contra barcos de los países enemigos o con los que tenían conflictos y destruir todo lo que pudieran alcanzar para cumplir el cometido” (López, 2006). Por estas acciones recibían como pago gran parte del botín y aunque en la gran mayoría destruían el buque, algunas veces podían quedarse con la embarcación aprovechando su modernidad o comodidades que pudiera tener.

Los Piratas y los Corsarios no se diferenciaban muy fácilmente en la época ya que se decía, que todos los corsarios son piratas y los piratas son corsarios o piden permiso para serlo. Por lo menos si lo demostraban enseñando la patente que algún Estado les daba, esta práctica de corso se realizaba normalmente en tiempos de paz pero mucho más en tiempos de guerra.

Entre los siglos XVI, XVII y primer cuarto del siglo XVIII, los países de Inglaterra, Holanda y Francia, emplearon numerosos corsarios para combatir contra barcos y poblaciones españolas y contra sus colonias conquistadas. Uno de los casos que se vió fue cuando Drake llegó a Cartagena de Indias y el virrey de la cédula de Felipe II le llamó Pirata. Drake se enojó con gran medida ya que manifestaba a grito entero que él no era ningún pirata, ya que en realidad era un enviado de su reina de Inglaterra, que sí era verdad que tenía la patente de corsario para actuar en contra de España. “La rivalidad de Isabel I con Felipe II, fomentó la aparición de

corsarios ingleses debilitando a España y gracias a estos corsarios Isabel pudo crear una armada para enfrentarse a los Españoles, esto fue la base de su potencia naval” (Corsarios, 2006).

A finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, a los piratas ya los Estados comenzaron a no otorgarles las patentes de corsarios, ya que los países contaban con flotas navales armadas para representar su Nación y soberanía, dejándolos sin respaldo, sin patrocinio y sin legalidad a sus actividades de piratas como corsarios de Estado. Por esta razón los llamados corsarios volvían a sus antaños de simples ladrones que no seguían leyes, normas ni el modo correcto de ser de las cosas sino que perseguían riquezas, libertad, cazería de barcos para saquearlos para poder ser ricos ya que por la condición de las tripulaciones que eran ex marinos, esclavos, fugitivos y aventureros, no les era posible tener un nivel deseable de vida y también el de ser reconocidos como temerarios en el mar.

Cuando el Estado de Chile entró en la guerra de independencia en el siglo XIX, el bando realista se integró también por los habitantes de Ciloé que enfrentaron los independentistas en el continente. Por el año de 1817 el gobernador Antonio Quintanilla, le otorgó patente de corso al marinero Mateo Mainery y a su embarcación de tipo bergantín Gral. Quintanilla, para que atacara a los barcos mercantes chilenos “a comienzos del año de 1818 la independencia de Chile ya estaba consolidada pero Ciloé no había podido ser derrotado y las andanzas de corso contra los chilenos y la piratería contra barcos de otras banderas se extendieron hasta 1824” (Encina, 2013).

Por la misma época en Colombia, “varios negros esclavos traídos de Haití conocidos

como esclavos franceses y algunos bucaneros expulsados de Haití por España junto con negros esclavos criollos hicieron un plan para tomarse el castillo de San Felipe, el cual las autoridades lo descubrieron a tiempo y fueron llevados a juicio” (Afrocolombianidad, 2005). Así mismo en la ciudad de Cartagena comenzaban los primeros pasos para su independencia de España, es así como “el 11 de noviembre de 1811 en Cartagena, los criollos enfrentaron al Imperio Español declarando su independencia. En 1815 Fernando VII envía a Pablo Morillo a sitiar de nuevo a Cartagena el 4 de Diciembre, pero el 24 de Junio de 1821 en la memorable noche de San Juan, con el General José Prudencio Padilla se inicia la liberación final del Imperio Español, lográndose definitivamente el 10 de octubre de 1821” (Cartagena, 2009).

Para aclarar y diferenciar de alguna manera las definiciones conceptos y los roles que hemos venido estudiando en cuanto a los personajes de la piratería en el mar, conviene decir que los piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros son tipos de bandoleros o bandidos que delinquieran en el mar, más coloquialmente ladrones del mar que buscaban sus objetivos de cualquier manera con minimas diferencias en sus tipos, pirata, corsario, filibustero o bucanero eran prácticamente lo mismo.

2.11 PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL ESCENARIO ACTUAL

Cualquier gobernante de un Estado con mar, debe tener en cuenta que la seguridad en el espacio marítimo es muy importante para mantener el tráfico marítimo, transporte de carga, hidrocarburos, pesca y turismo en condiciones óptimas para el desarrollo de su nación.

Los salteadores del mar, vulgo piratas, de la nueva generación ya no vienen con espadas, cuchillos y hachas ni grandes galeones sino con armas automáticas en embarcaciones livianas y rápidas, con las que amedrantan las tripulaciones de todo tipo de buque, robando sus pertenencias, mercancía y hasta las mismas embarcaciones, alertando a todas las marinas que esta amenaza podría porque no llegar a su jurisdicción. “Como caso relacionado, en las costas de Africa los piratas azotan constantemente las embarcaciones que transitan desprevenidas, ya que es muy poca la vigilancia de sus autoridades” (Marín,2010).

Las causas de la piratería son más o menos las mismas pero las tácticas han evolucionado. "En lugar de tirarse de un barco a otro con sogas, ahora los abordan con armas automáticas". Los piratas modernos a menudo usan botes abiertos con motores fuera de borda. A veces hacen sus asaltos lejos de la costa, tras ser remolcados por una embarcación más grande llamada la nave madre. Llevan escaso equipo de navegación y de comunicaciones, abundantes armas y conocen al dedillo las aguas donde interceptan barcos, a los que suben con escaleras y garfios de abordaje (Mody, 2007).

La Organización Marítima Internacional (OMI), anunció que no solamente ha sido el continente Africano azotado por la piratería sino que también se ha extendido sin medida ni con un control efectivo hacia el sudeste asiático e Indonesia y que según al año 2007 hubo un incremento del 14% en actividades de piratería a nivel global, produciéndose los mayores índices en Somalia y Nigeria, “La piratería en el mar es uno de los más antiguos delitos tipificados en los crímenes del derecho internacional, habiéndose incrementado ese tipo de hechos notoriamente en el último decenio” (Dunas, 2007).

Como aproximadamente el 80% del comercio mundial se mueve por los océanos, es una oportunidad de apremio para los asaltantes del mar quienes con la baja vigilancia de los Estados, y la fácil adquisición de armas aprovechan “los estrechos pasos de líneas marítimas (SLOC) encontrando favorable su actuación en los canales de Panamá, Suez, Magallanes y Estrechos de Singapur, Malaca, Dardanelos y los Daneses, rutas obligadas para el 90% del tráfico marítimo pesado oceánico y que en el siglo actual ha desaparecido el delito de piratería en los códigos penales de occidente ya que lo consideran un acto criminal o delictivo en su mar territorial por lo que falta una regulación jurídica internacional para unificar este criterio” (Treviño, 2010).

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, se ha pronunciado al respecto ya que ve con preocupación el aumento de la Piratería a nivel mundial, por esa razón a aprobado varias resoluciones para que los Estados puedan hacer frente a esta amenaza latente en los océanos del planeta, las más importantes son “1814 mayo de 2008 que tomaba medidas para proteger la navegación y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia, 1816 junio 2008 medidas de la comunidad internacional contra la piratería, 1838 octubre 2008 exhortando a los países interesados en la seguridad marítima a participar activamente en la lucha contra la piratería, especialmente en las costas de Somalia, 1846 diciembre 2008 Los Estados asumen persecución legal de los piratas y actos ilegales en contra la seguridad de la navegación marítima, 1851 diciembre 2008 Los Estados podrán adoptar todas las medidas necesarias para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, especialmente en las costas de Somalia.”

Se aprecia cómo las organizaciones internacionales están uniendo a los Estados del planeta para combatir la piratería marítima desde su resurgimiento en las costas de Somalia y el

cuerno de África, con el fin de que esta amenaza no llegue a más costas marítimas, ya que está estipulado como un problema global que incluye todos los mares y océanos navegables. Los asaltos a mano armada en el mar territorial se debería volver a tener en cuenta para catalogarlo como piratería ya que es la misma actividad delincuencia catalogada en la definición de piratería.

La alianza del atlántico norte (OTAN), igualmente ha tomado medidas de control y vigilancia para contrarrestar estos ataques de piratería a buques en el mar, “ha programado las operaciones navales allied provider, allied protector, ocean shield, y la ultima la operación atalanta en protección al mar Mediterráneo, océano Índico, costas de Somalia y Cuerno de África” (Treviño, 2010). En la operación atalanta, actualmente está participando la Armada Nacional de Colombia con el buque patrullero Arc 7 de Agosto y 01 helicóptero embarcado tipo Bell-412 EP, con la misión de apoyar operativamente en vigilancia y lucha contra la piratería y robo a mano armada a todo tipo de buque o embarcación en la zona.

La Coalición Multinacional Contra el Terrorismo Marítimo liderada por Estados Unidos, formó en el año 2009 dos Fuerzas de Tarea Multinacional, “Combined Task Force 150 y 151, para combatir la piratería en el Golfo de Adén, costa de Somalia y océano Índico” (Treviño, 2010). Todas estas maniobras que se están realizando constituyen un elemento esencial para mantener y aumentar la seguridad marítima a nivel local e internacional, dentro del marco de las resoluciones de las Naciones Unidas en la lucha contra la piratería.

2.12 CONTROLES MARÍTIMOS ACTUALES EN COLOMBIA

El control que normalmente se venía realizando en los mares colombianos eran las mismas operaciones que se ordenaban para el control del tráfico marítimo no autorizado o ilegal. Eran operaciones navales en el mar que se realizaban para salvaguardar la soberanía en los mares y para controlar e impedir que hubieran embarcaciones ilegalmente navegando y más aún si llevaban consigo alguna carga sospechosa o transporte de personas que ilegalmente viajaban a otros países para cruzar las fronteras o bien para comerciarlas como trata de personas el cual es un acto inhumano que la delincuencia llevaba a cabo con bastante frecuencia en el mar.

Hoy en día todas las naciones a nivel mundial están efectuando acuerdos y tratados internacionales con el fin de combatir la amenaza de la piratería marítima, ya que no solo actúa en el mar sino que ha mutado y se ha expandido a todos los niveles comerciales, tecnológicos e informáticos que existen hasta el momento. Un ejemplo puede ser el pronunciamiento de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar de 1982, “codifica la piratería marítima dentro del Capítulo Alta Mar, sin embargo en la actualidad debido a los numerosos ataques cometidos especialmente en las costas del Golfo de Adén, dicha regulación no responde satisfactoriamente a los interrogantes jurídicos que suscita” (Marín, 2010).

Así mismo, organizaciones no gubernamentales y de asistencia humanitaria como la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI), han aunado esfuerzos con las naciones que las integran para realizar actividades legales, jurídicas y con la presencia de las armadas en los mares. Esto con el fin de prevenir este flagelo que hace

bastante daño a los comerciantes del mar el cual necesita ser contrarrestado y superado para el desarrollo de los países y la convivencia humana en el mar y en los Estados. Así pues con el control marítimo estricto, ayudar a que no se usen estos delincuentes del mar en el apoyo al narcotráfico, reabasteciendo sus unidades ilegales tipo *go fast* o semi sumergibles en alta mar.

En Colombia particularmente se están haciendo grandes esfuerzos con la Armada Nacional y con la Dirección General Marítima (Dimar), dándole un gran empuje al Sistema Nacional de Seguridad Marítima (SNSM), el cual integra al cuerpo de Guardacostas con los demás componentes de la Armada Nacional, sosteniéndose en las redes regionales de control de tráfico marítimo con el sistema de vigilancia de tráfico marítimo (VTS), en la subred local de seguridad marítima y pilotaje y en los medios navales de seguridad marítima, que a continuación se relaciona:

“Redes Regionales de Control de Tráfico Marítimo: Sobre la ya existente infraestructura del sistema VTS del cuerpo de Guardacostas, será necesario su interconexión en datos y en comunicaciones radiales y/o satelitales. Sin lugar a dudas se observará la necesidad de crear nuevos puntos VTS en puntos geográficos que por su actividad económica de importancia nacional deberán reforzarse (Ej. Golfo de Morrosquillo). La red tendrá como centro de operaciones y control a Cartagena (en el caso del Caribe) y desde la misma deberán realizarse las coordinaciones con otras agencias del estado que deban actuar en apoyo al sistema en caso que sea necesario.

Sub red Local de Seguridad Marítima y Pilotaje: Estará conformada por los oficiales de seguridad y PBIP de cada terminal portuario y por el oficial de seguridad de cada empresa o asociación de pilotos prácticos del puerto.

Medios Navales de Seguridad Marítima: Se consideran medios navales de seguridad marítima los buques, patrulleros, botes, helicópteros y aviones navales que participen de las misiones de seguridad marítima en pro de la defensa de los intereses marítimos nacionales” (Márquez, 2011, p.22).

Estos controles y ordenanzas son para que la Armada Nacional pueda garantizar uno de sus puntos fundamentales en la misión que tiene asignada y es la de proteger la vida humana en el mar y proteger los intereses marítimos de los colombianos. Eso es lo que se debe alcanzar, la capacidad de obtener la información de inteligencia e instrucciones del mando naval de forma ágil, clara, sencilla y oportuna, sobre todas las actividades y embarcaciones sospechosas que naveguen en las aguas colombianas, para que con los medios con que cuenta se pueda llevar a cabo y con seguridad las operaciones de interdicción marítima.

Así mismo la Dirección Marítima, dentro de su misión tiene “por objeto la dirección, control y de las actividades marítimas, protección de la seguridad de la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente en el mar” (Decreto, 1984), así como las obras que se realizan en alta mar y efectuando seguimiento a los daños que puedan producir las unidades a flote por el constante tráfico marítimo con el fin de preservar y proteger el medio marítimo. Estas funciones las realiza mediante cuatro actividades fundamentales, “Control efectivo sobre las embarcaciones y puertos nacionales, apoyo y asistencia en rescate marítimo, cumplimiento de la normatividad nacional e internacional y contingencias en caso de contaminación marítima” (DIMAR, 2010, p.8).

Actualmente los piratas son grupos armados delincuenciales que atacan las

embarcaciones en la costa y en alta mar. En Colombia se esta presentando a nivel costero siempre aunque buscando algo de valor sus objetivos son muy diferentes, ya que el oficio principal actual es el comercio ilegal de toda clase de artículos materiales. “En algunos casos buscan alianzas con los narcotraficantes, con el fin de dar aviso oportuno ante presencia de embarcaciones o aeronaves de la Armada Nacional, o de otros Estados que patrullan las aguas jurisdiccionales en el control y vigilancia marítima” (Gómez, 2009).

“La Piratería es ahora otro frente del narcotraficante en donde los carteles han incursionado en la producción, distribución y venta de productos apócrifos para financiarse” (Gómez, 2009). De igual manera hacen participes a los piratas en el mar para el reaprovisionamiento de las lanchas tipo *go fast* y semi sumergibles en alta mar, y de esa manera buscan que les puedan financiar su tráfico ilegal de mercancías y en muchos casos dependiendo de la mercancía la trasbordan a las embarcaciones tipo *go fast* o tipo semi sumergibles.

Esta amenaza actual de la piratería afecta la Seguridad y Defensa Nacional ya que deteriora la economía menoscabando y dañando el esfuerzo real que hacen los autores de productos como películas, música y videos, así como los productores de la industria del comercio de artículos de electrodomésticos, ropa, calzado y prendas de todo tipo “que se lanzan a la mar para evadir impuestos, autoridades aduaneras y sacar provecho de las ganancias que les puede ofrecer este mercado ilegal y sin darle al cliente la garantía efectiva que se le debe dar por cualquier producto que el consumidor adquiera” (Mody, 2007).

Así mismo, hace disponer de mayores medios para efectuar el control del tráfico

marítimo, sobre todo en el océano Pacífico “donde se ha incrementado esta actividad delincencial presentandose asaltos a embarcaciones entre Tumaco, Guapi y Buenaventura” (El Tiempo, 2011).

CAPITULO 3

3. COMPARACIÓN DE LA INTERDICCIÓN MARÍTIMA COLOMBIANA CON OTRAS MARINAS DEL CARIBE

Se efectuará la comparación de la información extractada, sobre los procedimientos de interdicción marítima que ha venido realizando la institución desde que se inició su aplicación en la neutralización de las nuevas amenazas mencionadas, con otras marinas del Caribe con la decisiva intención de adoptar y mejorar cada vez más los procedimientos más adecuados para la interdicción marítima con el objetivo de neutralizar las embarcaciones de tipo *go fast* y artefactos artesanales tipo semi sumergibles, los cuales tienen la capacidad de llevar grandes cantidades de narcóticos, armas, terroristas o lo que los narcotraficantes quieran transportar.

Gracias a que Colombia cuenta con unas Fuerzas Militares bien estructuradas y organizadas, que ha realizado adecuados acuerdos bilaterales de seguridad y defensa y otros de carácter económico, se ha compartido información y adoptado doctrina de otros países en las diferentes capacitaciones, intercambios y ejercicios internacionales realizados. En este sentido se hace énfasis en la Armada Nacional que tiene bajo su responsabilidad el campo marítimo donde está comprometida con todos sus tripulantes fiel y cabalmente con la causa, se han efectuado algunas actividades diplomáticas como acuerdos marítimos que han fortalecido esta lucha contra

el crimen transnacional, combatiendo coordinada y combinadamente al narcotráfico y a la piratería en el mar en particular, así como otras amenazas transnacionales.

3.1 INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN GUATEMALA

“*Guatemala*” haciendo parte activa en la lucha contra las amenazas del narcotráfico y la piratería como crímenes transnacionales, aplica las medidas necesarias para buscar enfrentar efectivamente la amenaza. Es aquí donde “el Señor Ministro de Defensa de Colombia, Juan Carlos Pinzón en su gira denominada Diplomacia para la Seguridad, firmó con el General Manuel López Ambrosio ministro de Defensa de Guatemala, un acuerdo que unirá las fuerzas necesarias para contrarrestar las actividades criminales en el espacio marítimo entre los dos países” (Pinzón-Ambrosio, 2013).

La inteligencia conjunta es uno de los factores principales de la política de seguridad Colombiana para lograr los resultados que se deben esperar. Debido a que ahora más que nunca la inteligencia ha sido el pilar fundamental para la realización de actividades en operaciones de todo tipo y en el particular, para el esfuerzo que se va a realizar y se ha venido realizando en el escenario marítimo. “Uno de los esfuerzos que se está haciendo es elevar el intercambio de información de inteligencia entre nuestras autoridades de Policía, las de la Gobernación y Policía de Guatemala. Así que cada cierto tiempo nuestros funcionarios de inteligencia estarán intercambiando toda la información que surja sobre los nexos que pueden existir entre organizaciones criminales en nuestros países” (Pinzón-Ambrosio, 2013).

Como el acuerdo es marítimo, se debe usar como herramienta principal las Armadas de cada país. Para ello se deben organizar, unir los esfuerzos y planear la ejecución de las diversas operaciones navales a las que haya lugar, teniendo en cuenta los apoyos necesarios como la Aviación Naval, los radares aéreos y lo respectivo a las aduanas nacionales y de inteligencia militar. Para llevar a cabo con éxito todo esto, se debe incluir el entrenamiento de ambas naciones para efectuar las operaciones navales bajo el mismo criterio y medidas de seguridad colocando más atención en las operaciones de búsqueda y rescate y en el intercambio de información.

Este entrenamiento para unificar la operación se podría considerar el centro de gravedad en el acuerdo y prácticas entre las dos naciones, ya que con clara, efectiva y exacta información, con el debido entrenamiento y óptimo aprovechamiento de las capacidades y medios, se logrará alcanzar el objetivo propuesto en el tratado Pinzón-Ambrosio para combatir el narcotráfico y combatir el crimen transnacional marítimo.

3.2 INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN ECUADOR

“Ecuador” había venido ejecutando con algunos tratados un muy buen control en el tráfico marítimo evitando en su gran parte el narcotráfico y la piratería en el mar. Pero el gobierno dirigente ecuatoriano optó por combatir ellos mismos estas amenazas. Por esta razón ya no quiso la ayuda de Estados Unidos, quien había venido ayudando al país por 10 años desde su base en San Pablo de Manta, “Desde allí se habían llevado a cabo casi 8.000 operaciones

contra el narcotráfico en once países, siendo hundidos sólo en el litoral ecuatoriano, 46 barcos relacionados con esta actividad criminal” (Inzuna, 2014).

Los narcotraficantes y piratas al ver esta situación tan ventajosa, tomaron la decisión de aprovechar los mares de Ecuador para convertirlos en centros de reabastecimiento, intercambio de tripulaciones y como las principales rutas para delinquir de estos bandidos en el continente suramericano. Esto amenazaba seriamente a los barcos atuneros, camaroneros y de transporte marítimo. Por tal razón los dueños de las empresas navieras, acudieron a instalar cámaras de vigilancia y contratar guardias de seguridad que iban a bordo de las embarcaciones para el cuidado del producto que se transportaba.

Así mismo también han sido blanco de los narcotraficantes y piratas del mar las empresas empacadoras de pescados, camarones y mariscos, los cuales las hacen empacar también droga, insumos químicos o componentes de la pasta y dinero en varios tipos de moneda. Esta mercancía las embarcan en pesqueros y lanchas pangas para efectuar el desplazamiento inicial y posteriormente hacer los transbordos en alta mar a las lanchas tipo *go fast* o a los semi sumergibles. “Esta finta de disuasión hace para las autoridades marítimas y agentes de control del Estado más complicada la detección de estos ilícitos, los empresarios y dueños de camaroneras, igualmente les instalan cámaras de seguridad a sus instalaciones para tener videos de respaldo en caso de detectarse esta actividad ilegal” (“Armada del Ecuador”, 2014).

Por parte de la marina de guerra de Ecuador se están efectuando patrullajes de control marítimo en las costas, en la zona contigua y en alta mar, evitando la práctica del narcotráfico y evitando ataques de los piratas en sus mares. A este esfuerzo de control nacional le hacen énfasis entre los puertos de Santa Elena, Guayaquil y Puerto Bolívar, que son los que más comercio y emparadoras de pescado y mariscos tiene las costas ecuatorianas. “Esta localización de las operaciones marítimas se realizan por lo que las Capitanías ecuatorianas han reportado bastante actividad de estos bandidos en la zona donde sorpresivamente les roban los motores, mercancía, pesca, y transportan contrabando y trata de personas” (“Armada del Ecuador”, 2014).

Por esta razón el gobierno ecuatoriano ha declarado estado de emergencia en sus mares con el fin de que se le dedique gran esfuerzo para combatir este flagelo y contrarrestar las actividades delincuenciales de los narcotraficantes y piratas del mar en la zona afectada y en general en los mares del Ecuador. “La Armada dispuso la operación de fragatas, corbetas, lanchas rápidas, incluso un submarino para los controles en alta mar con el objetivo de combatir los asaltos a pescadores artesanales por piratas y defender la soberanía marítima en los océanos nacionales” (“Armada del Ecuador”, 2014).

3.3 INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO

“*México*” es uno de los países con mayor litoral del mundo que en sus costas del “Golfo de California, Golfo de México, Caribe y Pacífica suma 11.122 km” (Semarnat,2005), actúa como país que combate contundentemente el narcotráfico y la piratería debido a que actualmente

lo está golpeado fuertemente este flagelo, donde los bandidos están implementando tecnología avanzada lo cual hace más difícil la interceptación de las embarcaciones que se usan para estos fines. Por ello la Secretaría de Marina (SEMAR) de México, pone a disposición sus medios navales tipo patrulleras oceánicas, interceptoras o las de vigilancia costera, para efectuar vigilancia constante en los mares mexicanos, controlando los puertos, embarcaderos, las costas y el tráfico marítimo en toda la jurisdicción asignada, siguiendo la misión asignada por parte del gobierno de ese país.

Esta marina ha obtenido tecnología de punta para efectuar modernización de sus unidades navales, de guardacostas y aeronavales con escáneres de localización para combatir más eficientemente estas amenazas y objetivos sospechosos en sus aguas nacionales. Con este avance a logrado establecer una especie de estado de derecho en el mar, efectuando vigilancia y patrullajes continuos combatiendo los actuales carteles del narcotráfico y en busca de los bandidos que usan el mar para transportar contrabando o delinquir, asaltando embarcaciones con turistas, comerciantes, pescadores o navieras que prestan servicios en el mar y en algunos casos maltratando a las mujeres y asesinando a quienes se oponen o se resisten al asalto (Inzuna, 2014).

Lo que se trata como más peligroso que los piratas son los grupos de narcotraficantes, ya que no solo efectúan las actividades delincuenciales en el mar con el tráfico de droga, sino que practican el tráfico de personas, de combustible y de embarcaciones robadas tipo yate y es ahí donde la Marina entra a efectuar su tarea, “a la fecha han detenido 665 piratas en el mar y narcotraficantes, han incautado 145 embarcaciones, 39 buques utilizados en algún ilícito, se ha

decomisado alrededor de 2.500 toneladas de precursores químicos, 37 mil kilogramos de cocaína y 262 toneladas de marihuana” (Vega, 2012).

3.4 INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN ESTADOS UNIDOS

“*Estados Unidos*” es el país con mayor territorio y extensión en sus costas de los mares Atlántico y Pacífico que se encuentra al norte del continente americano. Su posición dominante en el hemisferio norte hace más efectiva la guerra que libra contra el narcotráfico, contra los grupos armados y contra la piratería marítima. Mantiene gran vínculo con los países de Centro América y Colombia efectuando tratados y acuerdos bilaterales para combatir estas amenazas, realizar operaciones marítimas combinadas e intercambio de información, con el fin de proteger la seguridad nacional norteamericana y del hemisferio, “el tema del narcotráfico constituye el eje central de la relación bilateral entre Estados Unidos y Colombia y determina el proyecto de política exterior estadounidense en el país” (Tickner, 2001).

Como ya se ha mencionado en el primer capítulo el narcotráfico mantiene una estructura protegida por grupos armados al margen de la ley y los carteles para controlar las rutas y la producción desde que se cultiva hasta la distribución. Esto causa repudio al país norteamericano ya que por cosas del destino y de la demanda regional es el país más consumidor y que actualmente México está en auge con el problema del narcotráfico y la piratería en el mar, viendo el gobierno norteamericano amenazada su seguridad. Así mismo repudio ante las escaladas terroristas de bandas criminales como los Zetas, el cartel de Sinaloa y por los grupos

guerrilleros colombianos de las Fuerzas Revolucionarias de Colombia (FARC) y del Ejército de Liberación Nacional (ELN), (Inzuna, 2014).

Debido a que estas amenazas latentes y activas circundan el poderoso país, el Departamento de Defensa ha optado varias medidas para combatir estos flagelos por mar y tierra, como infiltrar las bandas narcotraficantes para dar captura a sus cabecillas. “Las bandas criminales más poderosas y peligrosas de México están infiltradas por Estados Unidos. Sus informantes han ayudado a capturar o abatir cerca de dos docenas de narcotraficantes de alto y mediano nivel” (“Estados Unidos infiltró”, 2011). Así mismo han ayudado a ingresar a los países de la región como Colombia con el fin de brindar asesorías, entrenamiento y proveer apoyo logístico con el fin de combatir el narcotráfico y la piratería desde los orígenes en el continente, habiendo consolidado la ayuda al país con el llamado Plan Colombia, el cual ha sido fundamental para combatir el narcotráfico y la piratería en el Estado colombiano.

Así mismo el Comando Sur de los Estados Unidos ha dispuesto sus unidades de Guardacostas tipos Marine Protector, Sentinel, Kingston, Tarifa y las unidades navales de la cuarta flota con sede en la Base Naval de Mayport en Florida con personal de Guardacostas abordado, para que hagan la función que les corresponde para combatir las amenazas del narcotráfico, la piratería en el mar y todas las actividades ilícitas que se realicen en alta mar que atente contra la seguridad norteamericana (U.S. Navy, 1997). Para ello se realizan operaciones combinadas con las unidades de la Armada Nacional de Colombia, donde se han dado excelentes resultados gracias a las excelentes relaciones y al óptimo entrenamiento que realizan las dos naciones.

La realización de maniobras navales de visita y abordaje de embarcaciones, búsqueda y rescate, interdicción marítima y mantenimiento técnico de Unidades de Superficie entre otros ejercicios, serán los que realicen los militares de los dos países, en cercanías a la isla de San Andrés; con el fin de reentrenarse en las estrategias utilizadas en la lucha contra el narcotráfico y la piratería, (Armada Nacional, 2012).

3.5 INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN COSTA RICA

“Costa Rica” posee 1412 Km de costa en los mares Caribe y Pacífico (Costa Rica, 2014), el cual tiene establecido en su doctrina naval, la disposición de unidades navales de guardacostas tipo patrullero 380 e interceptoras marítimas. Estas unidades navales las usan para efectuar el patrullaje marítimo de sus aguas jurisdiccionales y poder ejecutar el control de las embarcaciones que cruzan y efectuar los debidos controles aduaneros, de comercio y de rutina con el fin de contrarrestar el narcotráfico y minimizar la piratería en el mar sobre todo la actividad de la pesca ilegal (Costa Rica, 2014).

Así como otros países de Centroamérica, Costa Rica ha efectuado tratados y acuerdos marítimos con el fin de combatir estas amenazas transnacionales y dar mejores resultados a su Nación y a la región. Ha efectuado algunos tratados con Estados Unidos donde autoriza la navegación y patrullaje de buques de guardacostas norteamericanos para operar en sus aguas del Pacífico y del Caribe, con el fin de apoyar las operaciones antidrogas, contra la piratería en el mar y otras amenazas transnacionales. “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la cooperación para suprimir el tráfico ilícito, aprobado mediante Ley N° 7929 del 6 de octubre de 1999” (Salazar, 2014).

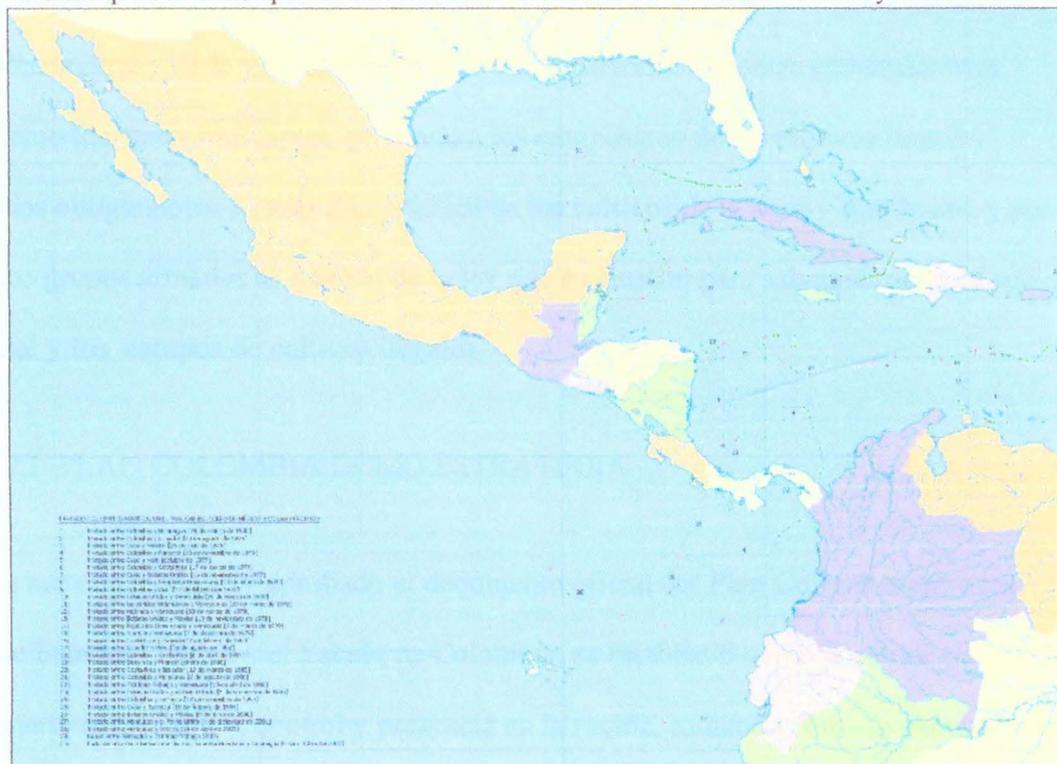
Como autonomía propia Costa Rica está adoptando tecnología de punta para el control del narcotráfico y de la piratería. Esta consta en la adquisición e instalación de Radares en sus costas e islas para su control marítimo en los mares Pacífico y Caribe, “El Ministerio de Seguridad Pública reforzó la lucha contra las amenazas transnacionales, con la instalación de un moderno radar en la Isla del Coco, ubicada a unos 580 km de la costa oeste del país centroamericano” (“Costa Rica: Radar”, 2014).

Lo benéfico de este tipo de ayudas tempranas a la operación, es que contribuye notoriamente a reducir los costos operacionales que tengan que ver con las misiones de patrullaje, de control y de vigilancia, ya que se monitorea constantemente las costas, el litoral, los mares y se tiene la información a la hora de todos los movimientos que efectúen las embarcaciones que naveguen sus aguas y poder detectar con facilidad movimientos de embarcaciones sospechosas y de pesca ilegal.

Como se ha manifestado en los anteriores Estados ejemplo en esta monografía, los procedimientos que tienen inmersos en sus propias doctrinas para las operaciones de interdicción marítima, son muy parecidos a los de la Armada del Estado colombiano.

Así, Colombia se articula con Centro América y Norte América por medio de los acuerdos bilaterales que ha celebrado, coordina y realiza operaciones navales utilizando información de inteligencia, usando sus unidades navales de acuerdo a sus capacidades, se realizan ejercicios de entrenamiento multinacionales como Unitas y operaciones Panamax, dando los resultados positivos que se esperan en las operaciones combinadas.

Aéreas que cubre cada país en el control marítimo contra las amenazas internas y transnacionales



Límites Marítimos en el Caribe, Pacífico y Golfo de México

Disponible en: <http://www.zonu.com/fullsize/2009-11-16-11118/Lmites-martimos-en-el-mar-Caribe-y-el-Golfo-de-Mxico.html>

CAPITULO 4

4. APOORTE DE LA INTERDICCIÓN MARÍTIMA EN LOS MARES COLOMBIANOS

Se había comentado en el primer capítulo, los breves antecedentes sobre el narcotráfico y la piratería en el mar. Se han mencionando los procedimientos que se realizaban por parte de la Armada Nacional en el “control del mar” para neutralizar las amenazas en el escenario marítimo hasta la creación del Plan Colombia. Se ha hablando más concretamente que este plan Colombia

fue ideado para impulsar el sector social y territorial del país el cual había venido sufriendo los golpes del terrorismo y de la violencia por parte de los diferentes agentes generadores de violencia como los narcotraficantes, privando a los campesinos de los cultivos lícitos y agropecuarios obligándolos a pasar a la práctica de los cultivos de la coca y marihuana y por los golpes de los grupos armados al margen de la ley que se crearon para salvaguardar esta actividad delincinencial y los campos de cultivos ilegales.

4.1 EL PLAN COLOMBIA COMO ESTRATEGIA

Una vez consolidado y aprobado el documento oficial del Plan Colombia entre las Naciones de Estados Unidos y el Estado de Colombia, se estableció como la estrategia para que el país del norte aumentara el control y presencia en la región, tomando como la excusa perfecta el control y la lucha contra el narcotráfico, contra la piratería y contra las demás amenazas transnacionales que amenazara la seguridad del país del norte y la seguridad de los países con los que se estaban celebrando tratados y acuerdos marítimos para combatir este flagelo por medio de una intervención militar directa.

Esta medida gubernamental como seguridad y defensa nacional ha sido de gran ayuda, de gran asistencia, de entrenamiento y equipamiento de las Fuerzas Militares y de Policía colombianas, para combatir con contundencia y decisión el narcotráfico, la piratería y el terrorismo en todas sus formas. Ya que amenazaban y azotaban a las dos naciones y a la región en general logrando llegar al punto de efectuar operaciones de interdicción marítima combinadas o con información efectiva de inteligencia para efectuar la detención de embarcaciones que

transportaban drogas, mercancías ilegales, pesca ilegal o frustrar asaltos en el mar.

Así mismo por medio de este acuerdo bilateral con Estados Unidos, se han efectuado para los tripulantes de las diferentes especialidades de la Armada Nacional intercambios de conocimientos, de doctrina, de información de interés, de inteligencia, donde se ha adquirido entrenamiento y experiencia. Lo anterior para mejorar la doctrina naval y la doctrina de Infantería de Marina en el campo de las operaciones marítimas y fluviales, logrando interceptar unidades tipo *go fast*, semi sumergibles y barcos de pesca con sustancias alucinógenas y equipamiento para reabastecimientos.

4.2 POLÍTICA DE CONSOLIDACIÓN DE LA SEGURIDAD DEMOCRÁTICA

A las Fuerzas Militares específicamente a la Armada Nacional, el Dr. Álvaro Uribe Presidente de Colombia, le encomendó la tarea específica de “efectuar operaciones de interdicción marítima, fluvial y aérea, con el objetivo claro de capturar y no permitir la salida de las fronteras de embarcaciones y semisumergibles con insumos químicos, materiales bases, droga, tráfico de armamento, municiones, explosivos o mercancía ilegal” (Presidencia de la República, 2007, p.39). Así como garantizar la seguridad de los comerciantes, embarcaciones de turismo y de pescadores en el mar. Igualmente en tierra identificar y destruir la infraestructura para la producción, procesamiento, almacenamiento y redes de distribución de las drogas.

Todas estas acciones ordenadas a la institución son complementadas por el Plan Colombia, que las apoya logísticamente para el eficiente cumplimiento de la misión y

cumplimiento de los objetivos emitidos por el gobierno nacional. Así como impulsado por el Plan de Guerra “Consolidación” por parte del Comando General de las Fuerzas Militares, con sus fuerzas institucionales manteniendo como centro de gravedad estratégico La Legitimidad, y con los Comandos Conjuntos, con las Fuerzas de Tarea Conjunta y en el caso del tema que se trata con las Fuerzas Navales para combatir las amenazas que se presentan en el escenario marítimo, en el litoral, en las costas, y en la porción terrestre asignada.

4.3 CERRANDO ESPACIOS

La misión de la Armada Nacional, es contribuir a la defensa de la nación a través del empleo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y a la protección de los intereses de los colombianos (Armada Nacional, s.f.).

Dentro de las estrategias de la Armada Nacional se encuentra la estrategia Cerrando Espacios Rumbo al Futuro, diseñada para combatir el narcotráfico, la piratería y toda amenaza que use el medio marítimo para delinquir. Esta estrategia entró en vigencia en el año de 2003 mediante la optimización de los medios Navales, de Guardacostas, de Aviación Naval y de Infantería de Marina, con el objetivo de cerrar espacios en las costas de los litorales Pacífico y Caribe, en los mares, ríos y manteniendo un efectivo control del mar con el fin de integrar los esfuerzos institucionales para combatir estas amenazas transnacionales, desarticular sus estructuras logísticas, líneas de transporte y capturar a sus mandos.

4.4 RESULTADOS OPERACIONALES

El esfuerzo entre el gobierno nacional y la Armada Nacional ha sido bastante eficiente ya que los resultados operacionales han sido bastante notorios y positivos donde en los mares Caribe y Pacífico, se han incautado desde la puesta en marcha del Plan Colombia en el año 2002, gran cantidad de estupefacientes en el continente y en los mares colombianos como base de coca, insumos químicos, dinero en varias monedas y cocaína. Así mismo se han interceptado y capturado lanchas tipo *go fast* y sumergibles, los cuales se mantienen en las unidades de Guardacostas de la Fuerza Naval del Caribe en Cartagena y Guardacostas de La Fuerza Naval del Pacífico en Bahía Málaga en las respectivas Bases Navales.

De los US\$2.930 millones que Estados Unidos proporcionó al Plan Colombia, se le asignaron al cuarto componente de ayuda del Plan, “Intensificación de las actividades de Interdicción” US\$129.4 millones (DOS, 2001), en donde la Armada Nacional ha dado los siguientes resultados en las operaciones de control marítimo, control fluvial y en las operaciones de interdicción marítima en los mares colombianos desde el año 2002 con el apoyo del Plan Colombia. “Información reservada suministrada por la Dirección de Operaciones Navales de la Jefatura de Operaciones Navales de la Armada Nacional de Colombia”:

PESCA ILEGAL	PESCA ILEGAL EN KILOS
2002	1.950
2003	5.400
2004	3.237
2005	771
2006	61.891
2007	3.152

2008	3.974
2009	2.327
2010	20.119
2011	12.145
2012	26.643
2013	22.363
2014	7.741
2015 (31-Oct)	12.063
TOTAL	183.776

EMBARCACIONES NARCOTRÁFICO	UNIDADES
2002	39
2003	36
2004	79
2005	163
2006	135
2007	121
2008	166
2009	180
2010	127
2011	140
2012	165
2013	320
2014	237
2015 (31-Oct)	397
TOTAL	2.305

SEMISUMERGIBLES	CANTIDAD
2006	1
2007	2
2008	3
2009	6
2010	2
2011	6
2012	5
2013	1
2014	1
2015 (31-Oct)	2
TOTAL	29

SUMERGIBLES	CANTIDAD
2007	1
2011	1
2014	1
2015	0
TOTAL	3

COCAÍNA	CANTIDAD EN KILOS
2002	57.135
2003	71.299
2004	77.060
2005	97.354
2006	76.975
2007	71.445
2008	74.685
2009	97.406
2010	67.322
2011	72.375
2012	89.713
2013	64.283
2014	59.278
2015 (31-Oct)	77.973
TOTAL	1.054.303

MARIHUANA	CANTIDAD EN KILOS
2002	1.693
2003	2.579
2004	12.708
2005	15.384
2006	5.922
2007	7.260
2008	13.782
2009	12.837
2010	13.190
2011	5.182
2012	6.984
2013	5.772
2014	3.800
2015 (31-Oct)	9.190
TOTAL	116.283

INSUMOS SÓLIDOS	CANTIDAD EN KILOS
2002	184.916
2003	90.191
2004	133.111
2005	288.634
2006	260.884
2007	352.615
2008	511.648
2009	394.295
2010	227.572
2011	102.828
2012	150.052
2013	877.408
2014	124.604
2015 (31-Oct)	152.314
TOTAL	3.851.072

INSUMOS LÍQUIDOS	CANTIDAD EN GALONES
2002	158.948
2003	38.381
2004	151.215
2005	279.385
2006	174.050
2007	440.624
2008	353.928
2009	249.776
2010	269.275
2011	208.020
2012	364.528
2013	266.285
2014	36.640
2015 (31-Oct)	111.395
TOTAL	3.102.450

COMBUSTIBLE CONTRABANDO	CANTIDAD EN GALONES
2002	128.067
2003	190.744
2004	169.118
2005	165.615
2006	117.215
2007	343.786

2008	311.057
2009	293.509
2010	195.507
2011	150.150
2012	289.026
2013	229.676
2014	156.656
2015 (31-Oct)	196.835
TOTAL	3.936.961

Así mismo, gracias a los esfuerzos realizados por la Armada Nacional con entidades del Estado, con su estrategia Cerrando Espacios y con los acuerdos realizados con otros países, se ha logrado mantener los mares colombianos alejados de la piratería marítima, ejerciendo un control del mar efectivo combatiendo diariamente la delincuencia común que ataca las embarcaciones comerciales y privadas en las costas colombianas.

CAPITULO 5

5. LA ESTRATEGIA

Es imperante reconocer que se tienen falencias para poder tener un control del mar bien adecuado para combatir eficientemente las amenazas marítimas transnacionales y aunque el control del mar es relativo, no es absoluto e imperfecto, se pueden establecer medios diferentes al presencial como métodos tecnológicos para controlarlo en su mayoría de espacio.

Se puede establecer un sistema de vigilancia por radar flotante, el cual constaría de estaciones radar flotantes ubicadas a lo largo de los límites marítimos nacionales, así como en islas, cayos o islotes, donde se enlazarían entre sí para que emitan señal de vigilancia constante a

centrales de control establecidas en las ciudades donde se puedan tomar las decisiones más adecuadas para que al presentarse un evento marítimo o costero, se pueda tomar acción en el menor tiempo disponible.

Estas estaciones radar, serian permanente mente vigiladas por las unidades de la Armada Nacional a flote, submarinas y aéreas, ubicadas estratégicamente para que al recibir instrucciones del mando superior, puedan acudir de inmediato a la verificación de la embarcación o motonave que esta siendo monitoreada por el sistema de vigilancia.

Este modelo de vigilancia por radar marítimo, está siendo implementado por Costa Rica, iniciando con la instalación de un radar en la isla del Coco de los 13 que tiene proyectados, como herramienta para controlar el narcotráfico, la piratería y la pesca ilegal, dentro de la Estrategia Nacional de Control y Vigilancia Marítima, que tiene como objetivo, asegurar la cobertura marítima en un 100% (Otálora, 2015)



Fuente: Costa Rica Nacion.com

Otros países que también están implementando este sistema de vigilancia marítima son España, Hong Kong, Letonia, Rumania, Portugal, Reino Unido, Polonia, Marruecos, España (SIVE, 2013), y países como Rusia y Estados Unidos lo integran con sistemas de radares aéreos.

Adicionalmente, todas las embarcaciones y motonaves colombianas, serian equipadas con chips de identificación, los cuales permitirían un mejor monitoreo, con datos específicos como quien va al mando, tripulación, equipamiento, misión y para que esta autorizada la embarcación.

6. RECOMENDACIONES

Que la Armada Nacional por medio de empresas como la Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la industria marítima y fluvial (COTECMAR), por medio de la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC) y con Armadores externos, fabriquen o adquieran un sistema de vigilancia radar marítimo flotante, el cual se pueda ubicar a lo largo de los límites marítimos nacionales, islas e islotes, que se enlacen entre si y envíen la información en tiempo real a una central de vigilancia, así como la creación de unidades de superficie y equipos especiales a bordo de unidades aeronavales con tecnología de punta para poder enlazarlos con este sistema y mantener vigilancia permanente en todo el territorio marítimo nacional y así continuar cerrando espacios a los grupos narcoterroristas y prevenir el desarrollo de la amenaza de la piratería marítima.

Realizar acercamientos con países como Cuba, Jamaica, Haití, Trinidad y Tobago, Granada, Barbados, Santa Lucía, Dominica, Antigua y Barbuda, San Cristóbal y Nieves, con el fin de efectuar tratados bilaterales para compartir información estratégica para el control marítimo y brindar capacitaciones, entrenamientos y ejercicios bilaterales en el campo marítimo.

Articular la doctrina marítima colombiana con los demás países del hemisferio en lo referente a los procedimientos en interdicción marítima realizando un manual para operaciones combinadas que en común acuerdo lo apliquen los países que integran los acuerdos binacionales en la interdicción marítima y crear un Centro de Comando Control Comunicaciones e Información con miembros de los países del área geográfica.

Implementar a bordo de los aviones patrulleros marítimos tipo CN-235, nuevos equipos especiales, como radares de búsqueda y escáneres de localización con mayor tecnología, con el fin de que sea mayor su efectividad para el correcto uso en las operaciones de control del mar y de interdicción marítima.

Con Guardacostas de los Estados Unidos de Norteamérica, efectuar intercambio o enviar en comisión del servicio a tripulantes Navales, de Guardacostas y de Aviación Naval, con el fin de mantener constante aprendizaje de los procedimientos que allí se realizan para mejorar cada vez más los procedimientos de la marina colombiana y actualizar la doctrina.

7. CONCLUSIONES

Se relacionaron los antecedentes del narcotráfico y de la piratería en el mar determinando cuales han sido las mayores amenazas que han afectado al país en sus mares, concluyendo que se deben mejorar los medios existentes para un efectivo control del mar.

Se analizó la información disponible sobre los procedimientos que se efectuaban para el control de las amenazas en el escenario marítimo desde la primera acción antidrogas en la costa Caribe en la década de 1970, hasta la implementación de la interdicción marítima con el apoyo del Plan Colombia, la cual fue efectiva para los resultados en las operaciones en las operaciones marítimas.

Se efectuó la comparación de los procedimientos de interdicción marítima que ha venido realizando la institución desde que se inició su aplicación en la neutralización de las nuevas amenazas mencionadas, con otras marinas del Caribe con la decisiva intención de adoptar y mejorar cada vez más los procedimientos más adecuados para la interdicción marítima.

La interdicción marítima a partir del surgimiento del Plan Colombia, ha sido bien efectiva para combatir el narcotráfico y la amenaza transnacional de la piratería, demostrando que la inversión que se ha efectuado a las Fuerzas Militares colombianas no ha sido en vano y que por el contrario se han capturado un número considerable de embarcaciones rápidas y semi sumergibles ilegales, incautación de coca e insumos, así como no dejar llegar la piratería

marítima a los mares colombianos y combatir efectivamente la delincuencia en las costas colombianas.

Se evidenció como en las últimas décadas los mares de Colombia se han visto inmersos en una serie de eventos ilícitos y de criminalidad, que aumentaron significativamente en las décadas de los años 80 y 90, que atentaban contra la seguridad de la Nación, orientando al gobierno nacional a tomar medidas contundentes contra estas organizaciones y amenazas, iniciando a finales de los años 90 y en la década del 2000 tratados y acuerdos para aumentar la cooperación y operatividad marítima en los océanos del Caribe y del Pacífico.

Se mostró como el Estado Colombiano por medio de la Armada Nacional, desde un comienzo se ha visto obligado a implementar herramientas fundamentales en las operaciones marítimas, desde el control y patrullaje de los mares hasta la implementación de la interdicción marítima para combatir el narcotráfico y la amenaza transnacional de la piratería.

Se evidenció como la interdicción marítima y los resultados operacionales, aumentaron notablemente desde la firma del Plan Colombia, demostrando que la inversión realizada a las Fuerzas Militares apoyando la misión de la Armada Nacional, ha arrojado resultados muy positivos contra el narcotráfico y contra la amenaza de la piratería.

A través de la monografía se relacionó la gran importancia para determinar como ha sido la evolución de la operación de la interdicción marítima y la trascendencia que le implica a las organizaciones gubernamentales encargadas de la defensa de la nación, donde se relacionaron

puntos fundamentales que evidenciaron claramente la necesidad de mejorar objetivamente los medios que se tienen.

La comparación que se efectuó con los países de la región, pudo determinar las similitudes y diferencias que existen en los procedimientos navales de interdicción marítima con los de Colombia, relacionando modelos a seguir para efectuar las mejoras en cuanto a entrenamiento, capacitación y equipos requeridos para combatir de la mejor manera y más eficiente las nuevas amenazas en el territorio continental, costero y marítimo nacional, creando una estrategia para mejorar la seguridad y defensa del territorio marítimo colombiano.

La interdicción marítima en Colombia, sí ha sido una herramienta esencial desde la firma del Plan Colombia para apoyar la defensa de los mares y de los intereses del país contra el narcotráfico y contra la amenaza transnacional de la piratería.

REFERENCIAS

- Afrocolombianidad, (2005). Conspiración por negros franceses esclavos”. Archivo General de Indias. Estado 53. Santafé, No. 77. Biblioteca Luis Ángel Arando
- Armada del Ecuador fortalece controles contra la ‘piratería’ en alta mar. (2014. Feb, 12). *Ecuavisa*. Revisado el 20 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/actualidad/53257-armada-del-ecuador-fortalece-controles-contra-pirateria-alta-mar>
- Armada Nacional. (s.f.). *Misión Institucional de la Armada Nacional de Colombia*. Revisado el 27 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.armada.mil.co/es/content/mision-armada-nacional>
- Armada Nacional. (2012). *Colombia y Estados Unidos adelantaran ejercicios de entrenamiento naval contra el narcotráfico en el mar Caribe*. Revisado el 21 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.armada.mil.co/es/content/colombia-y-estados-unidos-adelantaran-ejercicios-de-entrenamiento-naval-contra-el#sthash.txcF6MH9.dpuf>
- Benítez, R. (2005). *Seguridad Hemisférica, Debates y Desafíos*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. I Edición. Pp. 8.
- Cartagena, (2009). Hechos Históricos Durante la Independencia. Revisado el 11 de noviembre de 2014. Recuperado de <http://www.cartagenacaibe.com>
- Castillo, F. (2001). *Los Jinetes de la Cocaína*. Bogotá: Editorial Documentos periodísticos.

Chávez, L. (2004). Acuerdo Entre Los Gobiernos De Colombia y Estados Unidos De América Para Suprimir El Tráfico Ilícito Por El Mar De 1997. Monografía para Título de Abogado de la Universidad La Gran Colombia. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Bogotá, Colombia.

CPC. (1991). Capítulo VII. De la Fuerza Pública. *Constitución Política de Colombia*.

Convemar. (1982). *Convención de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del mar*. Revisado el 07 de agosto de 2014. Recuperado de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Corsarios. (2006). *Inglaterra y la Piratería: Piratas y Corsarios Ingleses. 200 años atacando barcos y colonias Españolas*. el 13 de agosto de 2014, de <http://www.corsarios.net/depiratas/pi-piratas-ingleses.2006.php>

Corsarios. (2014). *La Piratería: Una forma violenta de vivir*. Revisado el 13 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.corsarios.net/cs0tipopiratas.php>

Costa Rica: Radar asiste en la lucha contra el narcotráfico y la pesca ilegal. (2014. Abr 30). *Diálogo*. Revisado el 25 de agosto de 2014. Recuperado de <http://dialogo-americas.com/es/articles/saii/features/main/2014/04/30/feature-01>

Costa Rica, (2014). Límites Políticos de Costa Rica. Ministerio de Relaciones Exteriores de Costa Rica. 2011. Revisado el 12 de noviembre de 2014. Recuperado de <http://www.rree.go.cr>

- Cuaichar, J. (2009). Conflicto Socioeconómico y Cultural en el Desarrollo de las Políticas de Erradicación de Cultivos Ilícitos. Trabajo para optar el Título de Sicólogo de la Universidad de Nariño, Facultad de Ciencias Humanas. Pasto, Nariño
- Dallanegra, L. (2012). Claves de la política Exterior de Colombia. Revista de Estudios Latinoamericanos Scielo. Ed. No. 54.
- Decreto 908. (1997). Por el cual se promulga el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar”. Bogotá: *Ministerio de Relaciones Exteriores*.
- Decreto 2324. (1984). Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. Bogotá: 18 Septiembre de 1984. Ministerio de Defensa Nacional, Secretaría General.
- DIMAR, (2010). Manual de Funciones *Dirección General Marítima*.
- DIRAE. (2013). *Diccionario Inverso de la Real Academia Española*. Revisado el 01 de agosto de 2014. Recuperado de www.dirae.es
- DOS. (2001). Departamento de Estado de Estados Unidos. El Plan Colombia. Informativo Dirección de Asuntos del Hemisferio Occidental. Washington, D.C. 2001. Revisado el 19 de noviembre de 2015. Recuperado de <http://dosfan.lib.uic.edu/ERC/spanish/ti/pas/co/pc/37951.htm>.
- Dunas, Z. (2007). Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de la piratería. [reporte] *OMI*.

- El Tiempo, (2011). “Piratas” tienen azotados a los viajeros en el Pacífico colombiano. 25 Septiembre de 2011. Revisado el 11 de noviembre de 2014. Recuperado de <http://www.eltiempo.com>
- Encina, F. (2013). *Historia de Chile. La Independencia que viene*. Revisado el 13 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-692.html>
- Estados Unidos infiltró a bandas narcotraficantes mexicanas. (2011. Oct, 25). *Univisión*. Revisado el 21 de agosto de 2014. Recuperado de <http://noticias.univision.com/article/705848/2011-10-25/narcotrafico/reportajes/narco-mexicano-infiltrado-estados-unidos>
- Gómez, F. (2009. Mar, 01). Piratería, el otro frente del narco. *EL Universal*.
- Guilfoyle, D. (2009). Shipping Interdiction and the Law of the Sea. *Cambridge Studies in International and Comparative Law*. Cambridge University. Pp. 1-20, 263-362.
- Inzuna, A. (2014. Abr, 08). Piratería y Narcotráfico: El Triángulo México – Colombia – Ecuador. *Universal*.
- La cacería de los narco-submarinos. (2013. Mar, 10). *El Nuevo Siglo*. Revisado el 24 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/3-2013-la-cacer%C3%ADa-de-los-narco-submarinos.html>

- Lesmes, J. (2005). *Eficacia de las Operaciones de Interdicción Marítima Frente al Tráfico de Cocaína por mar desde Colombia hacia los Estados Unidos*. Washington D.C.: Colegio Interamericano de Defensa. Pp. 113.
- López, J. (2006). Etimología de la Patente de Corso. *Hispanoteca, Lengua y Cultura*. Revisado el 13 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.hispanoteca.eu/Foro-preguntas/ARCHIVO-Foro/Patente%20de%2006corso.htm>
- Marín, L. (2010). Otra Vez el Delito de Piratería Marítima en Torno a La Reforma del Código Penal Español De 2010. *Revista de Estudios Jurídicos 12 España*: Universidad de Jaén. Revisado el 15 de agosto de 2014. Recuperado de revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rej/article/download/840/743
- Márquez, J. (2011). Doctrina Operacional de Protección Puertos, Buques e Instalaciones Portuarias. Cartagena: *Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla*.
- Mathiasen, B. (2013. Sep, 01). ‘Una adicción no se debe tratar con otra’. [Entrevista]. *El Espectador*. Revisado el 01 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/una-adiccion-no-se-debe-tratar-otra-articulo-443811>
- Melo, J. (2014). *Narcotráfico y Democracia: La Experiencia Colombiana*. Pg. 4. Febrero de 2014. Bogotá, Colombia.

- Méndez, J. (2009). Análisis del riesgo operacional en las operaciones de interdicción marítima en tiempo de paz. [Trabajo de Fuerza]. Bogotá: *Escuela Superior de Guerra*. Pp.16
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2000). *Plan Colombia: Plan para la paz, la prosperidad y el fortalecimiento del Estado*. Revisado el 11 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.derechos.net/cedhu/plancolombia/cartilla.html>
- Mody, C. (2007). Estudio de Ataques Piratas. . *CNN*. Revisado el 13 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi>
- Naím, M. (2005). *Ilícito. Cómo Traficantes, Contrabandistas y Piratas, están cambiando el mundo*. New York: Ed. Doubleday. I Edición. Pp. 211- 212.
- Nordenstahl, G. (2011). Piratería en el Mar. Investigación y Recopiación. Septiembre 2011. Revisado el 11 de noviembre de 2014. Recuperado de http://www.nuestromar.org/PIRATERIA_EN_EL_MAR/pdf
- OEA, (2003. Oct, 28). Conferencia Especial de Seguridad. Declaración Sobre la Seguridad en las Américas. *Organización de los Estados Americanos*. Tercera Sesión Plenaria. Pg.2.
- ONU, (2009). Centro de Noticias ONU. Revisado el 01 de diciembre de 2015. Recuperado de <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?newsID=14690&criteria1=piratas>

Otálora. (2015). Artículo Revista Gobierno de Costa Rica. Susan Otálora, 21 Septiembre de 2015. Revisado el 19 de noviembre de 2015. Recuperado de <http://gobierno.cr/isla-del-coco-con-radar-para-vigilancia/>

Pinzón – Ambrosio. (2013. Oct) Acuerdo de Cooperación Marítima, contra amenazas transnacionales. *El Universal*. Revisado el 15 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/colombia/colombia-y-guatemala-firman-acuerdo-de-cooperacion-maritima-136871>

Presidencia de la República. (2007). *Política de Consolidación de Defensa y Seguridad Democrática*. Bogotá.

Rivera, H. (2007). Aporte de Oriente a las Empresas de Occidente. Sun Tzu un Clásico de la Estrategia. Pg. 137. Bogotá, Colombia.

Rodríguez, G. (2005). *Elites, conflicto y narcotráfico en Colombia*. Pg. 3. Revisado el 08 de agosto de 2014. Recuperado de http://otramiradadelconflicto.wikispaces.com/file/view/ELITES_CONFLICTO_Y_NARCOTRAFICO_EN_COLOMBIA.pdf

Salazar, C. (2012. Sep, 05). Costa Rica da permiso a la Armada de EE.UU. para el ingreso de 17 buques artillados. *El País*. Revisado el 25 de agosto de 2014. Recuperado de http://www.elpais.cr/frontend/noticia_detalle/1/72101

Santos, M. (2004). Terrorismo de Estado y Narcotráfico en Colombia. Revisado el 10 de agosto de 2014 Recuperado de <http://rcci.net/globalizacion/2004/fg309.htm>

Semarnat, (2005). Ecosistemas Mexicanos. Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental. Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros. INEGI, México.

Sentencia C-239. (2012). *Corte Constitucional*. República de Colombia.

SIVE. (2013). Sistema de Vigilancia Costera. Madrid – España. Revisado el 19 de noviembre de 2015. Recuperado de www.indracompany.com/.../indra-sistema_de_vigilancia_costera_css_0_0.pdf

Sun Tzu, (2013). *El Arte de la Guerra*. Bogotá: Ed. Panamericana Ltda.

Tickner, A. (2001). Las relaciones de Colombia y Estados Unidos durante la administración Pastrana. En *La guerra contra las drogas*. Revisado el 21 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.mamacoca.org/ed-especial1/tcap10.htm>

Tratado internacional, Definición. Recuperado el 02 de agosto de 2014, de <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/Ministerio/Historia/TratadosInternacionales/Paginas/inicio.aspx>

Treviño, J. (2010). La Seguridad Marítima y La Piratería. Pg.3. Real Instituto Elcano. 17 de marzo de 2010. España. Recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/6ec9508041c8aa19a03fb6c7b690140f/ARI51-2010_Trevi%C3%B1o_seguridad_maritima_pirateria.pdf?MOD=AJPERES

- Universidad Complutense. (2012). El Nuevo Panorama de Seguridad y Defensa en la Era de la Globalización. Pg. 67. Dossier de apoyo organizado por la Universidad Complutense de Madrid y el Instituto Español de Estudios Estratégicos. San Lorenzo de El Escorial. 13 Julio de 2012. Madrid, España.
- U.S. Navy. (1995). Naval Doctrine Command, Multinational Maritime Operations Manual. Center of Naval Analyses, Pg. 16. Cab 95-95/September 1995. Virginia, EE.UU.
- U.S. Navy. (1997). Doctrine for Joint Interdiction Operations. Joint pub 3-03. Pg. 5, *U.S. Navy*. Washington, EE.UU.
- Vega, A. (2012. Oct, 22). La Marina se encarga de interceptar a narcos y piratas. *Excelsior*. Revisado el 20 de agosto de 2014. Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/2012/10/22/nacional/865580>

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"



201001128