



La legalización de captura en las operaciones de interdicción marítima que realiza la Armada de la Republica de Colombia

**Sandra Irene Mora Morantes**

Trabajo de grado para optar al título profesional:  
**Maestría en Derechos Humanos y Derecho Internacional de los Conflictos Armados**

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

2021

040  
E. 2

**Monografía de Grado**

**La Legalización de Captura en las Operaciones de Interdicción Marítima que Realiza la Armada de la República de Colombia**

**Sandra Irene Mora Morantes**

**Maestría en Derechos Humanos y Derecho Internacional de los Conflictos Armados de la Escuela Superior de Guerra**

**“General Rafael Reyes Prieto”- [ESDEG]-**

**Bogotá, D.C.**

**Junio 2021**

**La Legalización de captura en las operaciones de interdicción marítima que realiza la  
armada de la República de Colombia <sup>1</sup>**

**Legalization of Capture in Maritime Interdiction Operations Carried Out By The Navy of  
the Republic of Colombia**

*Sandra Irene Mora Morantes <sup>2</sup>*

**Resumen**

El presente artículo se enfoca en la problemática que se presenta a nivel nacional, que debido a las capturas efectuadas en las operaciones de interdicción marítima que realiza la Armada de la República de Colombia en el mar territorial y en aguas internacionales. Constituye un producto de investigación cualitativa y descriptiva de tipo jurídico ya que se analiza el tratamiento del Estado por medio de la norma y la jurisprudencia y doctrina. Por tal razón el objetivo general es analizar la viabilidad de la legalización de captura teniendo en cuenta el habeas corpus, la garantía del debido proceso de los capturados y la posición garante de los funcionarios de la Armada, con énfasis en los derechos humanos y constitucionales así como las dificultades que presenta la Armada de la República de Colombia para tener un control absoluto, a fin de brindar seguridad en el mar, ya que al momento de efectuar una captura debe desplazarse a puerto, dejando el área descubierta y a merced de los traficantes de drogas, permitiéndose innovar en línea propositiva en la judicialización la incorporación a través del uso de la videoconferencia del sistema de la cadena criminal.

**Palabras Clave:** Interdicción, Operación, Cooperación Internacional, ARC Marítima.

---

<sup>1</sup> El presente artículo de investigación es presentado como opción de grado para optar al título de Magister en Derechos Humanos y Derecho Internacional de los Conflictos Armados de la Escuela Superior de Guerra, "General Rafael Reyes Prieto" [ESDEG]. Siendo producto resultado del proyecto de Investigación. Asesor temático: Orlando Enrique Grisales Franceschi y aprobado por el Comité de Investigación vinculado al grupo de investigación respectivo inscrito en Min ciencias.

<sup>2</sup> Abogada egresada de la Universidad Santo Tomás, Especialista en Derecho Laboral y Seguridad Social egresada de la Universidad Libre de Colombia. Estudiante de la Maestría en Derechos Humanos y Derecho Internacional de los Conflictos Armados de la Escuela Superior de Guerra. "General Rafael Reyes Prieto" [ESDEG].



## Abstract

This article focuses on the problems that arise at the national level due to captures made in maritime interdiction operations carried out by the Navy of the Republic of Colombia in the territorial sea and in international waters. It constitutes a qualitative and descriptive research product of legal type since it analyzes the treatment of the State by means of the norm and the jurisprudence and doctrine. For this reason, the general objective is to analyze the viability of the legalization of capture taking into account habeas corpus, the guarantee of due process of the captured and the guarantor position of the Navy officials, with emphasis on human and constitutional rights as well as the difficulties presented by the Navy of the Republic of Colombia to have absolute control, The difficulties of the Colombian Navy to have absolute control in order to provide security at sea, since at the time of a capture it must travel to port, leaving the area uncovered and at the mercy of drug traffickers, allowing the incorporation of the criminal chain system through the use of videoconferencing to innovate in the judicialization process.

**Key words:** Interdiction, Operation, International Cooperation, ARC Maritime.



## Introducción

Colombia es un Estado Social de Derecho, que otorga protección a la dignidad de las personas y los derechos fundamentales y humanos, concediendo de esta manera la aplicación inmediata y respeto por las normas internacionales tales como Pactos, Convenios o Tratados ratificados por Colombia. en prevalencia para el contexto de este escrito de acciones marítimas negando la comisión de delitos y violaciones de la seguridad de la vida humana en el mar, igualmente, frente a la privación de la libertad y legalización de captura con ocasión de actividades marítimas como consecuencia de delitos de narcotráfico. El Estado adopta en sentido estricto estas normas internacionales en el ordenamiento jurídico interno, con el fin de brindar seguridad jurídica y garantías a los ciudadanos en cuanto al libre ejercicio de sus derechos.

Así las cosas, la finalidad de las Fuerzas Militares (FF.MM.) es defender la soberanía nacional, la independencia, la integridad territorial y del orden constitucional, de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de Colombia de 1991. En este sentido, el Estado colombiano en su lucha contra la producción, porte, tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y ante la demanda de esta, que estaba siendo acogida en la sociedad y los nexos con otras actividades delictivas que pudieran ser adoptadas por organizaciones ilegales, suscribió la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas que se introdujo en el ordenamiento jurídico colombiano a través de la Ley 67 del 23 de agosto de 1993, actividades ilícitas que se atacan a través de la cooperación internacional que buscaba reprimir y prevenir actividades delictivas en el tráfico ilícito por mar.

Bajo este precepto, a nivel internacional y en aras de desarrollar la Convención de Viena, (1988) existe una gran normatividad conforme y es el tercero desarrollado en regulación al tráfico de drogas y teniendo en cuenta que el Estado colombiano tiene como obligación la



persecución del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, igualmente suscribe en 20 de febrero de 1997 “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”, es conocido con el nombre de “Acuerdo de Interdicción Marítima” (Comando General Fuerzas Militares de Colombia, 2019).

Es así, como el Gobierno nacional a través de la Armada de la República de Colombia (ARC) y el Gobierno de Estados Unidos de América mediante el Servicio de Guardacostas, adelantan permanentes actividades de georreferenciación y ubicación de las embarcaciones dudosas que se encuentran en territorio nacional de cada Estado, a fin de realizar las respectivas operaciones utilizando dispositivos con tecnología de punta con el propósito de obtener una comunicación idónea y eficaz con los comandos operacionales de cada Estado e informar las novedades con respecto a las embarcaciones dudosas que ingresan o salen eventualmente del territorio nacional de cada Estado (Sentencia C-239, 2012).

Así entonces y según lo expuesto por la Corte Constitucional, el Convenio referido tiene como fundamento el respeto por la soberanía de los Estados y los principios de la Carta de las Naciones Unidas. En el interés por parte del Estado colombiano de tener un control del mar, a través de la Armada Nacional, realiza operaciones de interdicción marítima, con el fin de detectar y capturar a traficantes de estupefacientes, hidrocarburos, tráfico de migrantes y armas, entre otros, cuando existan sospechas razonables para estimar que una nave se dedica al tráfico ilícito por el mar. Según el lugar del hallazgo y el pabellón de la embarcación, en estas situaciones se permite la detención de las máquinas, visita, inspección y disposición ante las autoridades por parte de los Estados de Colombia y Estados Unidos; en esta maniobra se hace uso del



[...] trinomio operacional: una unidad de superficie —por ejemplo, una fragata—, una unidad de reacción rápida —una lancha de guardacostas con la velocidad para la interdicción— y plataformas aéreas como helicópteros o aviones del Gobierno Colombiano o de Estados Unidos [...] (Mendoza, 2017).

Por su parte, la Corte Constitucional en la Sentencia C -239 de 2012, dicha Corporación concluyó que la interdicción marítima es un procedimiento realizado exclusivamente por la Armada Nacional, el cual está contemplado en el ordenamiento jurídico interno, tiene fundamento constitucional en defensa de la soberanía e integridad nacional (C.P.1991, Art.217,Colom.), estipulado sobre la captura en el Código Penal (Ley 906 de 2004, Art.298,Colom.), de igual forma está regulado en otros países, estas operaciones pueden efectuarse en el mar territorial o en aguas internacionales, respecto de personas de nacionalidad colombiana o extranjera, así mismo a las embarcaciones nacionales o de otra nacionalidad, podrá ordenarse apagar los motores de las embarcaciones, ingresar a la nave, realizar la inspección y si se encuentra material probatorio que conlleve a la sospecha alguna relacionada con el tráfico ilícito de drogas se realizará el desvío inmediato a puerto para posteriormente poner a disposición de las autoridades judiciales.

Sobre el particular, es pertinente realizar las siguientes precisiones con respecto a los conceptos de mar territorial, zona económica exclusiva, zona económica continua, alta mar y conocido por costumbre como aguas internacionales, los cuales definen el territorio de un Estado y sus límites; así pues, tenemos que el *mar territorial* es una porción del mar que extiende el territorio de un Estado hasta una anchura marina determinada en las “12 millas náuticas” (CONVEMAR, Sección 2, Art.3, 1982, p.31), comprendidas desde la línea base de la Costa de



un Estado; en esta zona el Estado ejerce soberanía absoluta. Seguidamente, se encuentra la *zona económica exclusiva* que no es otra cosa que otra porción del mar que tiene una extensión de 200 millas náuticas comprendidas a partir de la línea base de la costa, en esta zona del mar el Estado ejerce su soberanía, (CONVEMAR, Sección 5, Art.57, 1982, p.52), aunque esta no es absoluta y además, puede llevar a cabo exploraciones de los ecosistemas marinos y recursos marítimos.

Ahora bien, la extensión de mar adyacente franja que abarca de 12 hasta 24 millas desde la línea base “límite de mar territorial”, se mide e indica que el Estado tiene derecho a la explotación y exploración y se le da el reconocimiento y el nombre de *zona económica contigua* donde “El Estado Rivereño no tiene soberanía, sino que sus derechos están determinados en materia ambiental, aduanera, sanitaria, fiscal y migratoria”. (CONVEMAR, Art.33.1.1y b).

Posteriormente, se ubica *altamar* por costumbre se denomina *aguas internacionales*, es el mar que no tiene soberanía ningún Estado y todos pueden hacer uso, exploración, explotación, tránsito, pesca, investigación científica, entre otras, (CONVEMAR, Sección 7, Art.87, 1982, p.67), es decir que existe libertad por parte de todos los Estados sobre este.

Esto es, que la Armada debe realizar un procedimiento en la persecución y posterior captura preventiva de los traficantes sean protagonistas en Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, contagiada o en Alta Mar, indica el Fondo de Comisión del Océano en correspondencia con las entidades comprometidas “Policía Judicial, Fiscalía General de la Nación, Migración Colombia y Capitanía de Puerto” (Montes, 2019), frente ( a aquellas personas que estén realizando actividades ilícitas o hayan cometido un hecho punible, sean aguardados en Flagrancia (C.C. Sentencia C-239/12, Colom); consecutivamente los funcionarios de la Armada Nacional (Náutica, La Infantería de Marina y Guardacostas) cuando realizan la interdicción marítima efectúan un trabajo coordinado en la inspección de las naves y en caso de presunción



de una actividad ilícita, proceden al puerto más cercano a fin de poner a disposición de las autoridades competentes y así legalizar la captura, dicha presunción es con base a la experiencia que orienta la acción a seguir.

De acuerdo con lo planteado por la Corte Constitucional en la Sentencia C-239 de 2012, la Armada Nacional podría según el caso tardarse varios días en llegar a puerto, debido a condiciones meteorológicas propias del mar que pudiesen presentarse, así como a la distancia existente desde el lugar en el cual se realiza la interdicción hasta el puerto de desembarque. En consecuencia, y de conformidad con lo establecido en la Ley 1453 (2011, parágrafo 2, artículo 56), el término de 36 horas para proceder a efectuar la legalización de captura, imputación de cargos y medida de aseguramiento de los presuntos sindicados comienzan a contar una vez están en puerto.

Por lo anterior, dichas situaciones y condiciones como las planteadas podrían conllevar el retraso del respectivo procedimiento, prolongando el tiempo de privación de la libertad del capturado y en consecuencia se estaría incurriendo por parte de las autoridades marítimas en una posible vulneración de los Derechos Humanos del capturado de conformidad con lo establecido en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ratificado mediante la Ley 74 (1968, artículo 9:1), donde se establece que a ninguna persona se le privará de su derecho intangible e inalienable como es el derecho a la libertad ni estará privado de forma arbitraria, excepto los preceptos jurídicos en materia penal estipulados en el ordenamiento jurídico de cada Estado.

Ahora bien, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Numeral 2 y 3 del artículo 9, establece que a toda persona que es privada de su libertad debe comunicársele de forma inmediata y personalmente las razones de su detención y los cargos en su contra, finalmente debe ser puesta a disposición del procedimiento judicial quien decidirá el caso



conforme se verifique y este acorde al derecho e interdicción marítima ya demarcado en ilícitos de narcotráfico en el tráfico ilícito en el mar.

A propósito, de manera indirecta, para realizar el procedimiento, si la unidad *abandona* el área de operaciones, casos en que se da, lo cual, es aprovechado por las organizaciones criminales narcotraficantes para utilizar la ruta en una o dos lanchas rápidas tipo *go fast* y/u otras embarcaciones para así recuperar la pérdida del alcaloide, partiendo de observación realizada a organizaciones criminales. (Mansilla, 2008).

En este sentido es necesario surge el interrogante a determinar ¿cuál es el alcance respecto del pronunciamiento de la Corte Constitucional -Sentencia C-239 de 2012- frente a la legalización de captura conforme a los parámetros del derecho operacional en la interdicción marítima y el cumplimiento de los derechos constitucionales del Hábeas Corpus y el debido proceso?

Por ende, el verificar si se garantizan los derechos constitucionales al Hábeas Corpus y al debido proceso de las personas capturadas en aguas jurisdiccionales o internacionales, producto de las operaciones de interdicción marítima que realiza la Armada Nacional.

Bajo este precepto, y con el fin de desarticular las estructuras criminales del narcotráfico que operan en el mar, el objetivo de este trabajo de investigación es analizar la viabilidad de la realización de la legalización de captura en tanto es en desarrollo del debido proceso, el habeas corpus y con énfasis en la seguridad y los derechos humanos de forma tal, que se realice la judicialización a través de incorporar a videoconferencia del sistema de la cadena criminal, además, de tener el control y la capacidad de detección y vigilancia del mar.

Existen operaciones de seguridad, defensa y soberanía en el marco de la integridad territorial, que son realizadas por la Armada en el mar territorial, zona económica exclusiva,



inclusiva y disposiciones en alta mar, las cuales fueron otorgadas por la Constitución Política de Colombia de 1991, y en cumplimiento de este mandato que cuenta con potestades de “defensa de la nación a través del empleo de un poder naval flexible en los espacios marítimo fluvial y terrestre bajo su jurisdicción” (Armada Nacional, 2018, p.7) proceden a capturar a aquellas personas que están realizando actividades ilegales en flagrancia, presenten amenazas y afectan la defensa y Seguridad Nacional, fenómeno en el ámbito de escenarios de los Convenios de Ginebra (I-II-III-IV) de 1949, que regula el Derecho Internacional Humanitario.

Sin embargo, mientras la Armada Nacional de la República de Colombia, ahora en adelante –( ARC), está trasladando a los presuntos delincuentes al puerto más cercano para llevar a cabo la legalización de captura y garantizar sus derechos, las organizaciones del narcotráfico aprovechan esta ocasión para trasladar varias lanchas tipo *go fast* a fin de beneficiarse del tiempo en el que no hay presencia de la Armada en la zona y de esa manera, logran transportar más cargamentos de cocaína u otras drogas, además de avanzar en la entrega a otros países de Centroamérica para llegar al destino final, los Estados Unidos de América.

Cabe mencionar que, si los funcionarios de la ARC tuvieran la posibilidad de contar con un funcionario de policía judicial a bordo del buque se adelantarían los procedimientos correspondientes, por ejemplo, presentar el informe ejecutivo, hacer el arraigo, verificar la identidad del capturado, hacer la Prueba de Identificación Preliminar Homologada en adelante (PIPH), recolectar la evidencia, someterla a cadena de custodia y enviarla a los peritos para analizarla; lo anterior, con el fin de salvaguardar los derechos de los capturados, así como, optimizar los recursos y los medios del Estado (buques, lanchas de la Armada de la República de Colombia) además, se lograría tener mayor control del mar y brindar seguridad nacional en esta zona, ya que se tendría presencia permanente de la Armada.



Al respecto, es preciso indicar que la “Armada Nacional” está presente sobre el Mar Caribe y el Océano Pacífico, y ejerce la respectiva soberanía sobre este territorio marítimo, con el único objetivo de proteger la integridad del territorio nacional, conservar el orden constitucional y contribuir al desarrollo de las capacidades navales y aeronavales, por ende, a la protección de todos los intereses del Estado.

Así las cosas, la Armada Nacional ejerce el control del mar a través de las Fuerzas Navales y Batallones Fluviales, así pues:

[...] bajo el mando operacional de las Fuerzas Navales del Caribe (540.876 km<sup>2</sup>) y del Pacífico (339.500 Km<sup>2</sup>), sus dos Brigadas cubren 40.835 km<sup>2</sup> de territorio, que abarcan ocho departamentos de la Costa Caribe y Pacífica. La Brigada Fluvial, con sus seis Batallones Fluviales y con el apoyo del componente naval, cumple la misión de ejercer el control fluvial de los principales ríos navegables del territorio colombiano [...] (Ministerio de Defensa, 2019)

En síntesis, la Armada, en lo que respecta a la protección de las vertientes fluviales del territorio nacional, ejerce el control a través de los Puestos Fluviales, estos Puestos están ubicados sobre los ríos más importantes de Colombia, a fin de salvaguardar la navegabilidad y tránsito permanente de los mismos, de igual forma se realiza la vigilancia para evitar el tráfico de drogas alucinógenas, sustancias psicoactivas, sustancias químicas, el tráfico de armas y la pesca ilegal, por tanto, la protección de los recursos naturales.

De manera que, el presente trabajo de investigación se realiza por ser un tema de relevancia para la revisión al acceso de la justicia, frente del debido proceso, el habeas corpus en tanto sea preventivo para evitar la ilegalidad de forma genérica en lucha contra la impunidad y



las desigualdades en el disfrute de los derechos humanos y los derechos fundamentales del capturado en una jurisdicción que limita con otros Estados, al momento que los funcionarios de la Armada se encuentran ejecutando operaciones militares para salvaguardar la seguridad, defensa y soberanía del país.

Igualmente, es importante estudiar este tema desde el marco aplicable del Derecho Internacional de los Derechos Humanos (DIDH), porque permite evidenciar y estudiar las falencias del Estado colombiano frente a la protección de los Derechos Humanos.

Por esta razón, se tendrá que buscar un mecanismo que pueda brindar las garantías a las personas que fueron capturadas conllevando con esto a una solución, la cual deberá ser articulada entre la Armada, Ministerio de Defensa, Fiscalía General de la Nación, y la Defensoría del Pueblo; bajo los parámetros de los estándares del DIDH, sin que con ello se vaya a desvirtuar o ir en contra de la actuación militar.

En el primer capítulo se estudiará el concepto de interdicción marítima, el segundo capítulo abordará las operaciones de interdicción marítima en Colombia, la legalización de captura y aspectos del derecho al debido proceso y/o Hábeas Corpus conforme a la normatividad jurídica de Colombia en las operaciones de interdicción marítima, posteriormente en el capítulo tercero, se tratará el tema de la cooperación de los demás Estados para atacar las estructuras criminales transnacionales, así como los acuerdos de cooperación marítima.

Cabe resaltar, que para llevar a cabo los objetivos propuestos se hace un breve estudio de las operaciones de interdicción marítima y los convenios realizados con otros países en materia de interdicción, así como la legalización de captura de los procesados. Se tiene en cuenta la metodología de tipo jurídico o legislativo, ya que se analizará el tratamiento del Estado por medio de la norma y la jurisprudencia. Es fundamental realizar un análisis doctrinal para



entender los conceptos en el marco de la interdicción marítima, derecho operacional, y principios de los derechos humanos.

Finalmente, esta es una investigación de tipo documental, descriptiva, enfoque cualitativo y propositivo donde se tiene en cuenta diferentes artículos investigativos, monografías, tesis, legislación nacional e internacional y todo tipo de documentos que traten del tema objeto de estudio.

## **Capítulo I. Interdicción Marítima**

Ripoll, (2012) considera que la Armada tiene un rol importante en el desarrollo de las operaciones contra el tráfico de estupefacientes y sustancias alucinógenas, en razón a su poder y arsenal naval, que permite realizar maniobras de ataque y contraataque, así como movimientos tácticos en el mar.

De igual forma Lesmes (2005), sostiene que en las operaciones de interdicción marítima se desarrollan diferentes procedimientos, maniobras o movimientos tácticos marítimos, empleando de embarcaciones del Gobierno Nacional a través de su Fuerza Naval, para efectuar con las garantías propias constitucionales la detección, el seguimiento, la detención, el abordaje, la inspección de la nave, y en caso de encontrarse abordo alguna clase de actividad ilícita, efectuar la incautación de la embarcación y la captura de los tripulantes, y posterior presentación ante la autoridad judicial.

Es importante resaltar, que la Armada de la República de Colombia no tiene funciones de policía judicial ni es autoridad competente para establecer o determinar si una sustancia es ilícita, ya que esta potestad solo pueden realizarla los funcionarios revestidos con funciones de policía judicial, Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación y Policía Nacional de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico colombiano.



No obstante, la política criminal y las diversas formas de realización del tráfico ilícito de estupefacientes conllevan a que este delito ya no sea solo un tema de interés para el Estado sino también de los demás Estados, por tanto, se hace necesaria su articulación para realizar acciones conjuntas, con el fin de combatir y disminuir este flagelo, a través de operaciones de interdicción marítima (Dos Santos, 2008).

Por su parte, Chadid (2012) contempla que las operaciones de interdicción marítima son operaciones llevadas a cabo en los espacios marítimos y estas son ejecutadas por fuerzas de seguridad de los Estados, desarrolladas, con el objetivo de proteger la seguridad marítima contra las amenazas de los delitos transnacionales.

Adicionalmente, las operaciones de interdicción marítima son acciones militares realizadas por organismos de seguridad del Estado, con la finalidad de contrarrestar y atacar las amenazas latentes en el mar dirigidas por las estructuras criminales organizadas. De igual forma, Santillán (2015) considera que con las operaciones de interdicción marítima se busca disminuir y desarticular las estructuras criminales organizadas dedicadas al tráfico ilícito de estupefacientes (p.77).

Por otra parte, es preciso indicar que la figura de la interdicción marítima, en el marco de las normas internacionales, según se estipula en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), tiene como finalidad constituir la paz y la justicia para todos los pueblos, para ello establece los derechos y obligaciones de los Estados ribereños, archipiélagos o sin litoral, además, establece la territorialidad en el mar, entre otros, con el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y alta mar, tránsito de buques y libertad de navegación, soberanía de los Estados, así como el tráfico ilícito por mar y el derecho de persecución estableciendo los escenarios en los cuales procede éste; en su articulado, establece el



derecho de visita (Art.110), inspección (Art.226) y apresamiento (Art.73), así como, la iniciación de procedimientos judiciales en ejecución de la ley y reglamentos del Estado ribereño, es decir, que, aunque Colombia no le es jurídicamente vinculante porque no ha ratificado este tratado contempla y ubica la atención de estas acciones de interdicción marítima en atención a la comunidad internacional (Vega, Serebrenik y Aponte, 2018).

Así mismo, la comunidad internacional en la lucha contra los delitos transnacionales, que constantemente estaban representando una amenaza latente para la región, consideró necesario regular las actividades ilícitas y unirse multilateralmente para contrarrestarlos y reducir a las estructuras criminales, fue a través de la Convención de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (1988), específicamente en lo que atañe señalado del artículo 17, que contempla el tráfico ilícito por mar, en particular, la pesca ilegal, la piratería, o delitos transnacionales como el lavado de dinero, tráfico de personas, tráfico de drogas, tráfico de armas, tráfico de órganos humanos, tráfico de tecnología y material nuclear.

Ahora bien, al abordar el tema de la interdicción marítima en el ámbito nacional podemos encontrar en la Constitución Política de Colombia (1991, art. 217) que “[...] Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial lo establecido de manera internacional y de la ley colombiana en la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional [...]”; así mismo, en el artículo 101 de la Carta Magna, Capítulo 4 “Del Territorio” se menciona como parte del territorio nacional el Subsuelo, el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Plataforma Continental, la Zona Económica Exclusiva, resaltando a su vez, como extensión del territorio la Zona Contigua. (C.P. 1991, art.101,Colom.).

Es decir que, por mandato constitucional, las Fuerzas Militares y específicamente la Armada Nacional de la República de Colombia debe velar por la seguridad y soberanía del



Estado, atacando a cualquier estructura criminal, por consiguiente, la desarticulación, incautación y captura de los delincuentes en el contexto del delito y seguridad aplica en la órbita y defensa de los delitos cometidos en alta mar.

Antes de abordar el tema de las operaciones de interdicción marítima en el ámbito nacional es importante mencionar que el gobierno de Colombia, a lo largo de los años, ha intensificado la lucha contra el narcotráfico y ha implementado en su ordenamiento jurídico diferentes normas en las cuales regula la producción, tráfico y porte de estupefacientes, para tal efecto, a continuación, se relacionan las diferentes normas.

La Ley 10 de 1978, establece las disposiciones sobre el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental así mismo, se establecen el derecho de paso inocente de los buques de otros Estados, de igual forma, se determinan los derechos de explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos, así como la investigación científica marina y la preservación del medio marino y sus especies.

Por su parte, el Estado colombiano en su constante lucha contra el flagelo del narcotráfico suscribió la convención de las Naciones Unidas, Convención única sobre Estupefacientes de 1961, el “Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971”, suscrita en la “Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas” de Viena en 1988 que incorpora en su normatividad de Tratado Multilateral.

Posteriormente, se creó el Decreto N°. 1874 del 2 de agosto de 1979, a través de esta normatividad surgió y se reglamentó el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, así mismo, se asignaron funciones de defensa de la Soberanía Nacional, el control de actividades de pesca, el tráfico ilícito de mercancías, la prevención y represión a las acciones criminales, así como la protección de buques y sus tripulaciones y rescate en el mar.



Continua esta labor el Estado Colombiano con el Decreto-Ley 2324 de 1984 se expidió con el fin de crear la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR), como dependencia del Ministerio de Defensa, agregada al Comando de la Armada Nacional y con jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva. De igual forma, se establece que los comandantes de buques de la Armada Nacional pueden practicar visitas a todas aquellas embarcaciones que se encuentren en aguas jurisdiccionales habida cuenta de sospecha por infracción al ordenamiento jurídico o eventual intento de infracción.

Mediante el Decreto 2272 de 1991 se autoriza a los buques del Ministerio de Defensa Nacional a que porten signos claros e identificables como buques de servicio del Gobierno Nacional, así como el derecho de efectuar visitas a todos los buques de bandera colombiana o de cualquier otro Estado, que se encuentren transitando en ejercicio del derecho de paso inocente dentro del mar territorial colombiano. Al respecto, se señala que el derecho de visita de conformidad con la Convención del Mar se realizará en los casos en que se tenga sospecha que las motonaves o buques están transitando dentro del territorio nacional con materiales propios para el procesamiento y producción de clorhidrato de cocaína.

En la Resolución 520 del 10 de diciembre de 1999, proferida por la Dirección General Marítima, se buscaba adoptar los procedimientos para ejercer el control y vigilancia (derecho de visita), respecto de las motonaves o buques en aguas marítimas y fluviales.

El legislador buscaba introducir en el ordenamiento jurídico lo contemplado en la Convención del Mar y en la Convención de las Naciones Unidas contra las drogas y el delito, para contrarrestar y atacar las acciones criminales. Así pues, con la tipificación de este delito el Gobierno de Colombia, a través de sus Fuerzas Militares busca controlar y contrarrestar los delitos de tráfico y narcotráfico, al igual que a las estructuras criminales.



Por otra parte, el Código Penal, (Ley 599, 2000, art. 376), que trata del tráfico, fabricación o porte de estupefacientes, establece que aquella persona que ingrese transite el territorio nacional, saque, acaudale, venda, compre o comercie sustancias alucinógenas o sus derivadas será sometido a prisión y multas económicas.

Acto seguido, en la Ley 906 (2004, art. 298), vigente, se establece el Código de Procedimiento Penal, de ahí que, si llegare a existir una duda respecto de una embarcación que permita deducir que está atacando a las organizaciones criminales dedicadas al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias derivadas, donde proceden los oficiales de la Armada Nacional realizar las operaciones de interdicción marítima que permiten negar el uso a la comisión de delitos en el mar en sus distintas fases de verificar e integración del planeamiento y desplazamiento en el área de operación luego entonces accionar la interdicción marítima y maniobras del procedimiento de acuerdo con la situación presentada y o sospecha que permita que una embarcación este siendo usada o utilizado en el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, así hacer uso de la fuerza siendo caso particular si existe oposición y no es cooperativo , la Fuerza Armada en garantía y protección debe aplica el procedimiento de interdicción marítima, permitiéndose inspeccionar, vigilar, controlar, e interceptar tanto a los tripulantes a bordo de la embarcación como los elementos encontrados en esta, y seguir el procedimiento de conducirles y desviar la “nave, buques o en general embarcaciones de origen nacional o extranjero” e “individuos de origen nacional o extranjero” (C.C. Sentencia C-239/12,Colom.). al puerto más cercano para dar la verificación del carácter ilícito.

En el ordenamiento jurídico nacional de Colombia sea consentido e incorpora normas internacionales de la Convención del Mar y en la Convención de las Naciones Unidas para



estructurar la defensa en la regulación penal en contra del ilícito de las drogas y sustancias psicotrópicas, así para contrarrestar y el delito de tráfico y narcotráfico en la Ley 906 de 2004, del Código de Procedimiento Penal, artículo 201, determina que los Órganos de Policía Judicial Permanente, son aquellos funcionarios que están investidos con funciones de Policía Judicial pertenecientes al Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación y a la Policía Nacional.

Igualmente, se encuentra en la regulación de los procedimientos realizados por las Fuerzas Armadas, el Manual de Derecho Operacional de las FF.MM. capítulo I, el cual tiene como fin guiar durante la ejecución, el seguimiento de las operaciones, operativos y tomando e incorporar como fundamento de protección y garantía y en defensa de la seguridad marítima, siempre las normas de carácter supranacional contempladas en estos tratados internacionales suscritos y ratificados por el Estado colombiano, que hacen alusión a los Derechos Humanos y al Derecho Internacional Humanitario en operaciones de paz y de guerra, las cuales fueron integradas al ordenamiento jurídico nacional.

De manera que, en la Ley 1801 de 2016, Código Nacional de Policía y Convivencia, se establece solo excepcionalmente podrá ser la entidad de la Policía Nacional implicada en el procedimiento de interdicción marítima. previa articulación y a través de gestiones de coordinación realizar actividades simultáneamente en la fase buque-puerto en que sea realizada la operación de interdicción marítima está solo podrá ser realizada por la Armada Nacional y su Cuerpo de Guardacostas.



## Capítulo II. Operaciones de Interdicción Marítima en Colombia y la Legalización de Captura

En este capítulo se aborda que encuentra pronunciado por la Corte Constitucional, de las circunstancias que ocasionan la dilación de la puesta a disposición de la autoridad judicial de los tripulantes de la embarcación interdicto, relacionadas con las operaciones de Interdicción Marítima (C.C: Sentencia C-239/12), por la cual debe legalizar la captura a llegada de los individuos y naves al puerto más cercano, estas dilaciones encontradas, son relacionadas con la comunicación y coordinación con las autoridades competentes, llámese Fiscalía o el Juez de Control de garantías, teniendo en cuenta la protección de los derechos fundamentales como el debido proceso, el habeas corpus frente a los capturados y encontrar la viabilidad en la realización de la legalización de captura a través de la videoconferencia.

De conformidad con lo expuesto, podemos entrar a estudiar las operaciones de interdicción marítima que realiza, en el contexto nacional, la Armada de la República de Colombia (ARC), para ello, utiliza los medios navales entre los que se destacan las unidades tipo Fragata, que sirven como centro de comando y control operacional en el mar, además tienen la capacidad de detección electrónica por medio de radares, de igual forma, cuentan con el apoyo helicoportado, ya que por su dimensión pueden transportar abordo un helicóptero naval, aumentando de esta forma su capacidad para ejecutar labores de persecución y de detección.

Adicionalmente, la ARC cuenta con el apoyo de unidades tipo patrullera de mar, cuya función es realizar los patrullajes de vigilancia en intermediaciones de la ubicación del buque tipo fragata y las lanchas interceptoras (que se ubican en áreas muy cercanas a la costa) son unidades que tienen la capacidad de interdicción, pues llegan a desarrollar velocidades similares a las lanchas tipo *go fast* (Lesmes, 2005).



La Armada Nacional, con el fin de atacar a las organizaciones criminales a través de la herramienta de interdicción marítima cambió el esquema de *cerrando espacios* a la estrategia *Red Naval* de forma tal, que se aumentaran los resultados en interdicción marítima por medio del empleo de inteligencia dominante y la implementación de mecanismos para la generación y entrega de la información, al tiempo que incrementaba la cooperación internacional y los niveles de interoperabilidad (Rincón, 2017).

La Administración para el Control de Drogas, *por sus siglas en inglés*, (DEA), y los servicios de inteligencia de Colombia estiman que anualmente se transportan 500 embarques en lanchas tipo *go fast* con aproximadamente (1) tonelada y media de clorhidrato de cocaína en el mar Pacífico y mar Caribe cada una con destino Estados Unidos. Teniendo en cuenta que ese tipo de lanchas son difíciles de detectar por los radares, también se utilizan como corredores el Caribe y el corredor México – América Central (Armada de la República de Colombia, 2004).

Por lo anterior y atendiendo esta situación, en los procedimientos de interdicción marítima es de gran importancia poder contar con los medios aéreos y navales para su desarrollo, habida cuenta de lograr resultados satisfactorios y debilitar las organizaciones del narcotráfico. Para citar un ejemplo, el área de búsqueda de un buque de guerra corresponde a 150 millas náuticas por 75 millas náuticas siendo su detección de una lancha tipo *go fast* del 9%; sin embargo, si el buque acompaña su búsqueda con un helicóptero, su detección aumenta en un 20%; además, si cuenta con un avión con capacidad radar, la detección se amplía hasta un 70% (Chadid, 2012).

Bajo este contexto, aquellas naves que sean sospechosas será necesario abordarlas y registrarlas, y en caso de que estén realizando actividades ilícitas, estas deberán ser *desviadas*, por tanto, los procedimientos de interdicción deben ser empleados eficientemente. Ahora bien,



dado el caso en que los navíos que sean sospechosos y se ordene desviarse a puerto, y no acaten la instrucción de la ARC, ésta a través de las unidades navales podrán hacer uso de las armas en dos modalidades: primero, *tiros de advertencia*, son disparos al aire que advierten la presencia de la autoridad, es decir, que debe parar la máquina; segundo, *tiros de inmovilización*, una vez agotados todos los mecanismos para que la parada de la embarcación se realizara voluntariamente, se realizan disparos al sistema de propulsión para obligar su detención.

En otras palabras, es pertinente destacar que en el desarrollo de las distintas fases de las operaciones de interdicción marítima se debe contar con la presencia de un asesor jurídico operacional en aras de brindar asesoría en las maniobras de ataque y contraataque a la luz del Derecho Internacional Humanitario.

Adicionalmente, el Ministerio de Defensa Nacional, con el fin de continuar trabajando en su lucha contra el narcotráfico expidió un acto administrativo (Resolución N°. 3080, 2016) con el propósito de robustecer las acciones estratégicas como la interdicción marítima, fluvial, aérea y terrestre de manera que las capacidades navales y aeronavales aumenten y en general las operaciones militares de las Fuerzas, priorizando, de esta manera las operaciones en corredores estratégicos, así como la detección oportuna de los centros de acopio y producción para reducir la utilización de medios de narcotráfico y rutas marinas, fluviales, terrestres y aéreas.

Igualmente, es menester fortalecer la información de inteligencia, el uso de tecnología y medios.

En resumen, con lo establecido por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-239 de 2012, respecto de las operaciones de interdicción marítima los funcionarios de la Armada de la República de Colombia deberán realizar el desvío de la embarcación interdicta, garantizar la protección de los derechos fundamentales de los capturados, realizar el procedimiento de interdicción marítima regulado en el ordenamiento jurídico colombiano, así como la oportuna



comunicación y articulación con la Fiscalía General de la Nación a fin de que esté disponible con el material o equipos tecnológicos necesarios en puerto a la espera del arribo del buque.

La Fiscalía por su parte, de acuerdo con lo establecido en la Sentencia C-591 de 2005 con relación al artículo 302 del C.P.P. debe realizar las gestiones necesarias a fin de recibir en puerto a los miembros de la tripulación capturados, así como el cargamento incautado y la embarcación; posteriormente deberá examinar si las sustancias incautadas son ilícitas e igualmente estudiar si el procedimiento de la captura realizada se ejecutó conforme a lo estipulado en los preceptos jurídicos.

Asimismo, el examinar y verificar conforme a lo estipulado en la Ley 1453 de 2011 (pará. 2, art.56), si la droga incautada y analizada era ilícita, también se verificará si el procedimiento de las operaciones de interdicción marítima fue realizado conforme a lo contemplado en el ordenamiento jurídico interno; además se investigará si los funcionarios de la Armada en su posición de garante respetaron los derechos de los tripulantes capturados.

Luego entonces, en caso de que se hubiesen presentado irregularidades en el procedimiento de interdicción marítima y la captura, deberá la Fiscalía General de la Nación realizar las gestiones necesarias tendientes a dejar en libertad a las personas capturadas, debido a que podría ser una captura ilegal, ahora bien, de no hacerse lo mencionado podría incurrirse en un abuso de poder o, incluso, en una prolongación ilícita de la privación de la libertad. Al respecto, señala el artículo 302, inciso 3 del C.P.P. que la persona puesta en libertad deberá comprometerse a comparecer cuando el ente acusador así lo requiera.

Dicho de otro modo, lo que se busca con los preceptos jurídicos enunciados es que no se vulnere el derecho a la libertad de las personas (Const.,1991), y en los casos en que se realice la



captura en flagrancia, en las operaciones de interdicción marítima, deberá en el término de la distancia proceder a realizar las gestiones correspondientes tendientes a poner a disposición de un Juez de la República dentro de las 36 horas siguientes a su llegada a puerto, en aras de proteger el derecho intangible e inalienable y fundamental a la libertad individual, conforme lo indica la Ley 906 (2004, art.297).

En este sentido, la Corte Constitucional si bien intenta dar un margen de maniobra a las labores realizadas por la Armada y en aras de no terminar con un trabajo realizado, arduamente, durante un largo tiempo (en ocasiones de manera articulada con la Armada de otros países), dio cabida a realizar la legalización de captura, imputación de cargos y solicitud de medida de aseguramiento a partir de la llegada a puerto de la embarcación con los capturados y las pruebas incautadas en flagrancia, es en este momento que comienzan a contar las 36 horas, so pena de interponer el recurso al Hábeas Corpus. De esta forma, habría agilidad en la legalización de captura, si se propone la video conferencia para así agilizar y dejar en libertad a las personas detenidas, si no se logra probar su responsabilidad en materia penal, y éstas podrán trasladarse en las embarcaciones en las que se transportaban. En este sentido, la Armada tendría mayor presencia en el mar, por lo tanto, no habría cabida a la constante actividad ilícita de los narcotraficantes.

Al respecto, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966, art. 9) establece los casos en los que es procedente la detención, así mismo la ley señala que ésta debe ponerse a disposición del Juez o de la autoridad competente que tenga funciones judiciales para su judicialización, además expone las instancias judiciales a las que puede acudir el procesado en cuanto a la legalidad de la detención.



En ese sentido, la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969, art. 7), regula el derecho a la libertad que tienen las personas, además, señala los derechos del capturado y hace especial énfasis en que el proceso de judicialización debe realizarse sin demoras.

Por lo anterior, y entendiendo que el derecho a la libertad es un derecho intangible, un bien estrictamente protegido tanto por las normas internacionales como nacionales, entonces establece las pautas para que no se presente un exceso de autoridad y se vean vulnerados los derechos fundamentales de las personas capturadas en las operaciones de interdicción marítima ampliamente aquí expuesto; también es necesario analizar si durante el trascurso del tiempo de la captura hasta la llegada al puerto más cercano no se está frente a una vulneración de los derechos humanos.

Colombia se enfrenta a valorar una existencia de política internacional en pro de la cadena de delitos endémicos en alta mar, propuesta de que, en el particular y garantía de los derechos fundamentales, el debido proceso en protección de la población incluyendo la defensa de los derechos en acción de amparo para aquellas circunstancias o eventos en los cuales se presente una verdadera conculcación de un derecho fundamental, lo cual suele traducirse en actuaciones ostensiblemente opuestas al ordenamiento jurídico, al punto de requerirse la intervención de un ente Fiscal con función de operador policial, como única vía para su restablecimiento, pues de otra forma ese instrumento consagrado como debido proceso se vería vulnerado y habría de convertirse en un mecanismo especial de enmienda de las decisiones judiciales, interpretación que resulta por completo ajena a la especial naturaleza con la cual ha sido concebida la interdicción marítima esta transgresión puede ocurrir de la misma impuesta en esta acción procesal propia de cada caso donde prospere la iniciativa para el establecimiento e implementación efectiva a este sistema de alerta de accionar la interdicción marítima, en



presuntas violaciones por que en reiteradas ocasiones no brindan la asistencia judicial oportuna y atentan contra la libertad y siendo capturado, habida cuenta de las situaciones meteorológicas marítimas que se puedan presentar y las maniobras que deban realizar los funcionarios de la Armada, llegando incluso a poner en riesgo la vida e integridad de las personas capturadas, presuntamente por haber cometido una actividad ilícita, que están a bordo del buque. Empero, si al llegar a puerto la ARC entrega a los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación el capturado y todo el material probatorio incautado en la operación de interdicción marítima, y luego de la realización de la prueba se verifique y de PIPH, entando se evidencia que la sustancia encontrada no corresponde a ninguna droga ilícita, como se presumía inicialmente, se estaría en presencia de una vulneración al derecho a la libertad e incluso podría estarse en presencia de una prolongación ilícita de la privación de la libertad, un exceso ya que el tiempo de en qué al presunto, individuo procesado lo llevan o transportan al Puerto para que verifiquen si hay ilícito es un estacionamiento de tiempo, una demora mientras entra a la interacción del proceso de judicialización en que el proceso de registro y control determinan la modalidad del ilícito.

Tal como lo menciona Cabanas, (2015), la persona que ha sido capturada tiene derecho a conocer los cargos en su contra antes de la imputación, asimismo, debe ser presentado ante una autoridad judicial a fin de que defina su situación jurídica, además de contar con el principio procesal de la doble instancia para que estudie el caso en concreto y se pronuncie sobre la detención realizada.

A propósito, es importante mencionar el derecho al debido proceso consagrado en la (Const.,1991, art. 29) como un derecho fundamental, inalienable e intangible, de primera generación, el cual establece que las personas deberán ser procesadas conforme al ordenamiento



jurídico colombiano, respetando las etapas procesales, aplicando el principio procesal de legalidad, favorabilidad, retroactividad y ultraactividad en materia penal.

En tanto que la Corte Constitucional sea pronunciado sobre el debido proceso como:

La transgresión que pueda ocurrir de aquellas normas mínimas que la Constitución o la ley establecen para las actuaciones procesales, como formas propias de cada juicio, atenta contra el debido proceso y desconoce la garantía de los derechos e intereses de las personas que intervienen en el mismo. De esta manera, logra ignorar el fin esencial del Estado social de derecho que pretende brindar a todas las personas la efectividad de los principios y derechos constitucionalmente consagrados, con el fin de alcanzar la convivencia pacífica ciudadana y la vigencia de un orden justo. Sin embargo, la violación del derecho al debido proceso no sólo puede predicarse del incumplimiento de una determinada regla procesal; también ocurre por virtud de la ineficacia de esta para alcanzar el propósito para el que fue concebida.

Así, en la medida en que el derecho sustancial prevalece sobre las formas procesales, como mandato que irradia todo el ordenamiento jurídico y, muy especialmente, las actuaciones destinadas a cumplir con la actividad judicial en procedimientos de alta mar, es que las formas procesales que la rijan deben propender al cumplimiento de los propósitos de protección y realización del derecho material de las personas y a la verdadera garantía de acceso a la administración de justicia. Con ello no se quiere significar que las reglas de procedimiento, legalmente establecidas, puedan resultar inobservadas sin discriminación por los funcionarios encargados de conducir el respectivo proceso; por el contrario, éstas deben aplicarse con estricto rigor en la medida de su eficacia para realizar los derechos e intereses de las personas, so pena de convertir en ilegítimos los actos efectuados sin su reconocimiento. (C.C. Sentencia C-383/00, Colom.).



Por consiguiente, el debido proceso garantiza el cumplimiento de los principios y derechos inmersos en este precepto jurídico, el cual además de estar consagrado en el ordenamiento jurídico interno colombiano se encuentra regulado en la Convención Americana de los Derechos Humanos (1968, art. 8) así pues, con este derecho se busca aplicar correctamente las leyes preexistentes, teniendo como partida el derecho a la dignidad de las personas procesadas.

Del mismo modo, el Hábeas Corpus es un derecho fundamental, por tanto, es una acción constitucional consagrada (Const., 1991, art. 8) y en la Ley 1095 (2006, art. 30) que protege el derecho a la libertad de las personas; esta acción constitucional se invoca o procede en aquellos casos en que alguna persona es privada de la libertad de manera arbitraria o con violación a las leyes colombianas y preceptos jurídicos.

Adicionalmente, el Hábeas Corpus, también está regulado en la Convención Americana sobre los Derechos Humanos (1968, art. 7, N°. 6) en el que se establece que aquellas personas que hayan sido privadas de la libertad deben ser puestas inmediatamente a disposición de la autoridad judicial en aras de que se defina su situación judicial y la legalidad de la captura efectuada; también indica que en los casos en que las personas consideren que pueden estar inmersas en situaciones que pongan en riesgo el derecho a la libertad, pueden acudir ante un juez o tribunal respectivo para que decida de fondo sobre la solicitud de Hábeas Corpus.

En otras palabras, tanto el derecho al debido proceso como el derecho al Hábeas Corpus protegen las garantías fundamentales de las personas, además evitan los abusos de poder, así como las detenciones arbitrarias contrarias a derecho.

Por su parte, De la Cuadra Pijul (2013) sostiene que en cuanto a la legalidad de las operaciones el principio a la libertad no debe ser tan exegético, pues debe analizarse en casos concretos e individualizados, toda vez que en las operaciones de interdicción marítima la



legalidad de la captura e incautación de estupefacientes es más compleja y extensa, además, concuerda con Pérez (2016), es así como La Armada Nacional, debe luchar contra el flagelo del narcotráfico en escalas más avanzadas, esto teniendo en cuenta que las organizaciones criminales constantemente están innovando rutas, modalidades de cargamentos y medios para su transporte (p.20).

En este sentido, debe entenderse que el desplazamiento de los fiscales, así como el desvío de las embarcaciones a puerto en algunas ocasiones puede ser demorado en razón a las condiciones meteorológicas o bien sea que existan enfrentamientos entre los tripulantes de la embarcación y los miembros de la ARC.

Por lo anterior, los criterios que se deben tener en cuenta para la judicialización de capturados en el marco de las operaciones en tierra deben ser diferentes a aquellos que se realizan en el marco de operaciones marítimas en cuanto a las 36 horas establecidas por la ley penal colombiano si comienza a partir de la verificación de la prueba obtenida por una flagrancia presunta y así poner a disposición del juez al capturado, ya que las condiciones para su desplazamiento pueden resultar lo suficientemente adversas, que impidan la sujeción de este término legal ya establecido.

Como consecuencia de lo anterior, en las operaciones de interdicción marítima reguladas en el ordenamiento jurídico interno existe una posible vulneración a los derechos de los capturados, toda vez que por condiciones meteorológicas pueden trascurrir varios días en llegar a puerto más cercano, y la verificación de los hechos debiera realizarse de manera inmediata, por ende es necesario trabajar articuladamente con la Fiscalía General de la Nación de manera tal que pueda ir incorporado a bordo del buque de la Armada un funcionario del CTI con funciones de Policía Judicial para que realicen los procedimientos técnicos respectivos y posteriormente, si



se comprueba positiva la sustancia encontrada, podrá efectuarse, con el Juez en tierra y el Fiscal a través de videoconferencia (conectando por medio de enlaces web al despacho judicial) haciendo uso de la tecnología y los sistemas satelitales del buque para de esta manera legalizar la captura dentro de los términos de Ley.

### **Capítulo III Operaciones de Interdicción Marítima y la Cooperación Internacional**

En este capítulo se tratará el fundamento de Derechos Humanos frente al tema de la cooperación de los demás Estados y la operación de interdicción para atacar las estructuras criminales transnacionales, las cuales tienen como objetivos, delitos como el tráfico de estupefacientes y de armas, así como la trata de personas entre otros delitos transnacionales.

Es preciso indicar que el delito transnacional más utilizado por las organizaciones criminales es el tráfico de estupefacientes debido a las ganancias que arroja esta actividad ilícita. De ahí que los organismos de inteligencia nacional detectaron en la costa Atlántica colombiana cinco zonas principales de acopio y zarpe de embarcaciones que transportan clorhidrato de cocaína, dichas zonas son: la zona de La Guajira; la zona del Golfo de Urabá; la zona de la Sierra Nevada de Santa Marta; zona del Golfo de Morrosquillo y Cartagena. Dichas zonas, en la presencia institucional y gracias a su ubicación geoestratégica son de gran interés para las organizaciones del narcotráfico, ya que representan rutas directas a mercados internacionales. Cabe resaltar, que el alcaloide, principalmente, es transportado en lanchas rápidas o *go-fast* (Dirección Nacional de Estupefacientes, 2003).

En este orden de ideas, en la costa Pacífica colombiana, los organismos de inteligencia nacional, han detectado tres zonas principales de acopio y zarpe de embarcaciones que transportan clorhidrato de cocaína, dichas zonas son: Pacífico Norte, comprende alrededor de



156 millas náuticas que corresponden en su mayoría a jurisdicción departamento del Chocó, es utilizada por las organizaciones del narcotráfico para la exportación del alcaloide debido a su cercanía con Panamá; la costa pacífica centro, comprende alrededor de 244 millas náuticas que corresponden en su mayoría al sur de las costas del departamento del Chocó; y en la costa pacífico sur, las costas del departamento de Valle del Cauca.

Generalmente la cocaína es acopiada en las desembocaduras del río San Juan y transportada en embarcaciones de tipo artesanal (Policía,2017, párra 1, Colom.) . El puerto de Buenaventura es considerado como el mayor puerto de embarque, ya que los buques comerciales son usados por las organizaciones del narcotráfico para transportar el alcaloide, para ello, camuflan y encaletan la cocaína en los productos comerciales. (Legixxomex.com, 2014). De igual forma, desde el puerto de Buenaventura, los organismos de inteligencia del Estado colombiano han identificado “punto neurálgico” que, desde este puerto zarpan buques pesqueros que tienen como fin reabastecer de combustible a las lanchas tipo *go fast* (Fiscalía General de la Nación,2020, p.40).

La costa pacífica centro, comprende alrededor de 234 millas náuticas que corresponden en su mayoría a las costas del departamento de Cauca y Nariño. Las organizaciones del narcotráfico aprovechan el poco desarrollo de la zona y su población escasa (Dirección Nacional de Estupefacientes, 2003)

Según antecedente de las Fuerzas Armadas de Colombia (2004) y según Mantilla (2011) es si que las rutas en el mar Caribe tienen como destino principal la isla de Jamaica, Haití, República Dominicana, Islas Vírgenes, Puerto Rico y las Antillas menores. En estas islas los cargamentos de clorhidrato de cocaína son recibidos y posteriormente reembarcados en una lancha tipo *go fast* la cual cuenta con dos o tres motores fuera de borda de 200 caballos de fuerza



de combustión a gasolina lo que le permite navegar hasta 250 millas náuticas sin retanqueo, fácilmente cubriendo una ruta final con destino a Estados Unidos.

Sin embargo, la ruta marítima por el Océano Pacífico al ser la más extensa requiere de varios puntos de retanqueo, por ello los buques pesqueros que cumplen las funciones de apoyo logístico zarpan desde los puertos de Tumaco o Buenaventura y recibiendo el trasbordo del cargamento ilícito en el mar.

Emerge entonces según el Ministerio de Transporte (2021), que es indispensable el trabajo articulado con la Fuerza Naval de otros Estados y el conectarse los Puertos, en la actualidad la coordinación operativa de las autoridades marítimas, así como el intercambio de información de inteligencia para poner en funcionamiento todo el poder naval de cada Estado para perseguir a las embarcaciones sospechosas, actuando siempre en el marco de los derechos humanos.

La Armada de la República de Colombia, a finales del año 2014, en su lucha contra el narcotráfico, cambió de estrategia y adoptó la *Red Naval* con el fin de aumentar los resultados en interdicción empleo de la inteligencia dominante, además implementó mecanismos para la generación y entrega de la información, igualmente incrementó la cooperación internacional y su interoperabilidad (Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico, 2017).

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, suscrito por los dos Estados en la ciudad de Bogotá el 20 de febrero de 1997, establece la cooperación bilateral en lo atinente a realizar operaciones de interdicción marítima en aguas jurisdiccionales y en alta mar, teniendo como premisa contrarrestar el tráfico ilícito por mar y fortalecer las operaciones de interdicción marítima que requieran la visita e inspección de motonaves sospechosas en el tráfico ilícito de



estupefacientes vía marítima. Se exceptúan de esta maniobra el área que comprende el mar territorial y aguas interiores de cada país.

Los gobiernos de Colombia y Francia suscribieron un convenio de cooperación, con el fin de combatir el delito transnacional del narcotráfico, el convenio permite el intercambio de información de inteligencia, así como el entrenamiento tecnológico en procedimientos para la Armada Nacional, y para su personal de Infantería Marina. (Martínez, 2014)

La Armada de Colombia y Francia de manera articulada orientan sus esfuerzos en la generación de inteligencia en áreas de influencia de la producción de droga y la detección de esta. Por lo anterior, la Armada de Francia modernizó sus helicópteros tipo *Panther* a fin de mejorar la efectividad; estas aeronaves realizan el acompañamiento de las Fragatas de la Marina de Francia que operan en el Caribe. La adquisición de los mismos es una Re-potencialización De la Armada de Colombia en el Plan de Modernizar y adquirió dos submarinos, “Colombia adquirió dos submarinos alemanes tipo 206A, para reemplazar igual número de unidades navales que ya fueron retiradas luego de varios años de labores en el mar Caribe” (Armada de Colombia, 2015, párra.1) con el fin de usarlos en la lucha contra el narcotráfico y tener los mejores resultados.

Como bien se ha mencionado toda acción debe realizarse respetando el marco jurídico de los Estados, por lo tanto, cuando se realiza la interdicción de una nave en aguas internacionales debe respetarse el principio de legalidad y contemplado en derecho es el desviarse a puerto, situación que muchas veces desvía el objetivo o misión principal, por tal motivo Francia está en la búsqueda de implementar una estrategia en su ordenamiento jurídico “el principio de disociación”, el cual consistiría en apartar en la misma casuística la droga ilícita incautada de los medios navales manipulados, en consecuencia, el



buque destinado a la operación de interdicción permanecería en el mar continuando en el área de la operación y a bordo de este los detenidos por tráfico ilícito de estupefacientes,

En este sentido, esta cooperación con el Gobierno de Francia ha permitido la incautación de toneladas de cocaína, por ejemplo, luego de realizar la persecución a una nave sospechosa se pudo agrupar los esfuerzos y los medios navales simultáneamente cuyo fin era la interdicción marítima, realizándose la misma aproximadamente a 60 millas náuticas de la Alta Guajira, así se logró incautar en cargamento de droga 500 kilos con destino Centro América, capturar a los tripulantes de la embarcación, así como medios de comunicación (Martínez, 2014).

El comandante de la Fragata Misilera (ARC-Caldas) Capitán Bernardo Vanegas, aseguró que, con ocasión al trabajo articulado entre ambos países en materia de operaciones de inteligencia, el convenio suscrito admite la permanencia de un funcionario de la Armada de Francia en las embarcaciones navales pertenecientes a la Armada de Colombia, a fin de interconectar las directrices de la operación en misión, igualmente, en las unidades navales de la Armada Francesa también se contará con un funcionario de la Armada de Colombia, esto es lo que se conoce en Colombia como “Shiprider colombiano” en que los funcionarios colombianos deberían ser Guardacostas y/o tener las funciones de Policía judicial.

En el año 1959 se celebró en Panamá la Conferencia Naval Interamericana, con el objetivo de intercambiar información pertinente respecto de las amenazas recurrentes en el mar que inquietaban en su momento a la región, por ende, se hizo necesario aunar esfuerzos entre las Armadas del hemisferio; adicionalmente, a través de esta conferencia (que aún sigue vigente y se realiza cada dos años) se evidenció que era más fácil reducir, contraatacar y/o contrarrestar a estas organizaciones criminales por medio de acuerdos de cooperación entre las Armadas de cada nación que permitieran, por ejemplo, intercambiar información de inteligencia, realizar



capacitaciones, entre otros.

De acuerdo con lo enunciado, a continuación, se refieren los acuerdos realizados por la Armada de Colombia y otros Estados, en materia de cooperación judicial:

Con la República Bolivariana de Venezuela existe un acuerdo de cooperación en temas de operaciones militares, así como en apoyo técnico, logístico y de entrenamiento. No obstante, dicho acuerdo no tiene tanta relevancia actualmente por la situación política suscitada.

Asimismo, se ha celebrado campañas en el marco de la cooperación internacional; es así manifiesta como Colombia celebró con Jamaica un acuerdo en materia de derecho operacional entre las carteras del Ministerio de Defensa de Jamaica y Colombia (2002), con el fin de intercambiar información, garantizar la seguridad marítima, así como la cooperación en las operaciones navales conjuntas.

Del mismo modo, y teniendo en cuenta el Acuerdo suscrito desde 2004 con Costa Rica es una zona estratégicamente utilizada por las organizaciones criminales dedicadas al tráfico de estupefacientes, sea que la usen como ruta o como reaprovisionamiento de combustible, los gobiernos de Colombia y Costa Rica suscribieron una alianza con el cual se permite la cooperación entre ambos países en temas relacionados con el tráfico ilícito de estupefacientes, además, en desarrollo de acciones a realizar entrenamientos militares, la protección de los recursos naturales vivos y no vivos, así mismo el intercambio de información en temas de inteligencia y seguridad,

Análogamente, con México, para la cooperación naval marítima de las actividades ilícitas en tanto que se considera una ruta que frecuentan los traficantes de drogas en razón a su proximidad con los Estados Unidos de América, los gobiernos de Colombia y México suscribieron un acuerdo para atacar y afectar a estas organizaciones criminales, a fin de realizar



de manera coordinada y articulada operaciones de interdicción marítima.

De igual forma, el gobierno de Chile concuerda con el gobierno de México al considerar que las operaciones de interdicción marítima tienen como fin combatir las *amenazas asimétricas*, por ejemplo, los delitos transnacionales: la piratería, el terrorismo, el tráfico de estupefacientes y migrantes. Teniendo en cuenta lo anterior, dichos Estados en su lucha contra el narcotráfico han realizados acuerdos de cooperación para atacar este delito transnacional y por ello realizan entrenamientos de ataque, en los que se realizan ejercicios con el Grupo de Abordaje y Registro de la Armada de Chile y las Fuerzas Especiales de la Armada de México (Revista A buen puerto, 2010).

En el transcurso del año 2005 los gobiernos de Colombia y Honduras suscribieron un acuerdo en materia de cooperación en temas relacionados con el tráfico ilícito de estupefacientes en el mar, el cual tiene como fin obtener asesoría mutua, desarrollar proyectos de investigación, protección y preservación de los recursos marítimos e intercambio de información.

En consecuencia, y de acuerdo con lo establecido en el ordenamiento jurídico de la República de Honduras el Cuerpo de Guardacostas de dicho Estado está autorizado para realizar en sus operaciones de interdicción marítima procedimientos persuasivos, visitas de inspección, cuenta con el derecho de persecución, inmovilización o detención de toda embarcación, siempre y cuando tenga indicios de sospecha a causa de conductas ilegales (Diario Roatán, s.f.).

Acto seguido este mismo año Colombia suscribió el acuerdo interinstitucional para la cooperación marítima con la República Dominicana con el cual se busca obtener un flujo de información y capacitaciones simultáneas, trabajar conjuntamente en proyectos de investigación, seguridad marítima, así como la protección de los ecosistemas marinos y su preservación.

Actualmente, se realizan diversas operaciones de interdicción marítima, debido a que la posición



geopolítica de este país es aprovechada por las organizaciones criminales del tráfico de estupefacientes como ruta para llegar a Estados Unidos.

Después en el año 2013 los gobiernos de Colombia y Guatemala suscribieron un acuerdo de cooperación con el objetivo de atacar y minimizar las actividades ilegales en aguas jurisdiccionales de cada Estado, así pues, se realizan operaciones de intervención marítima, capacitaciones y asesorías relacionadas con la protección y preservación del ecosistema marino, así mismo el intercambio de información es constante.

De momento existe un acuerdo celebrado con Panamá, con el que se busca efectuar operaciones de interdicción marítima de manera conjunta en temas relacionados con el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias derivadas, y el tráfico de armas; por ejemplo, permite que se realicen capacitaciones y entrenamientos, el intercambio de información y la protección y preservación del ecosistema marino; hoy por hoy se llevan a cabo operaciones de interdicción marítima en zonas cercanas al Canal de Panamá en aras de brindar seguridad.

El gobierno de Colombia y el de Reino Unido celebraron un Memorando de Entendimiento en el año 2014, que tiene como finalidad profundizar en temas como: el derecho operacional, de inteligencia, asesoría y entrenamiento naval para atacar y reducir las organizaciones criminales transnacionales, entre otros. Actualmente, la Armada del Reino Unido tiene unidades en el Caribe que apoyan a las operaciones de interdicción marítima que realiza la Armada de Colombia.

Luego en el año 2015 los gobiernos de Colombia y los Países Bajos (Holanda) celebraron un Memorando de Entendimiento, con el propósito no solo de realizar asesorías en temas marítimos, sino también para intercambiar información de inteligencia que permitiera reducir las organizaciones criminales transnacionales que usan como medio el mar.



Cabe resaltar que el Gobierno de Colombia en su lucha contra el narcotráfico ha reiterado que la cooperación internacional es necesaria para atacar el narcotráfico, por ello el 20 de abril de 2018 en Washington, la Ministra de Relaciones Exteriores de Colombia de ese período, María Ángela Holguín, realizó su intervención en la Sesión Extraordinaria del Consejo Permanente de la Organización de Estados Americanos (OEA), en la cual se estudió la zona limítrofe entre Colombia y Ecuador, al respecto invitó a los gobiernos a trabajar de manera articulada y conjunta, ya que es importante para el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima en esta zona. Así mismo afirmó que el esfuerzo que realizan las Armadas de Colombia, Ecuador y Panamá en las operaciones de interdicción marítima tienen un alto porcentaje de cubrimiento, pero no su totalidad, por lo que se hace necesario contar con el compromiso y apoyo de todos los países de Centroamérica a fin de reducir y desarticular las estructuras criminales organizadas (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018).

### **Recomendación y conclusiones**

Bajo este contexto, se determina del análisis de las operaciones de interdicción marítima realizadas por la ARC respecto a las medidas de las embarcaciones sospechosas en aguas territoriales o aguas internacionales y la cooperación judicial internacional en la lucha contra el delito de narcotráfico, y en aras de valorar la labor de los funcionarios de la Armada actual en conjunto con la Armada de otros países, así como los gastos incurridos en las operaciones de interdicción por las Armadas de cada Estado, y con el fin de salvaguardar los derechos humanos de los capturados, habría que darse en incorporar al ordenamiento jurídico vigente la viabilidad de la propuesta de darse el debido proceso, la legalización de captura a través de videoconferencia en aras del principio de eficacia, celeridad y en defensa de la



seguridad, donde concurre principalmente la presencia de los derechos humanos, por qué normativamente no se encuentra esta desviación procesal para realizar el procedimiento de interdicción marítima.

Sobre el particular, se establece que la legalización de captura, a través de videoconferencia es una acción que podría realizarse; primero, llevando a bordo del buque funcionarios del CTI para que realicen las pruebas de PIPH; segundo poner a disposición del aparato judicial las líneas de comunicaciones marítimas necesarias para conectarse por satélite con el despacho del operador judicial a fin de llevar a cabo la audiencia respectiva con el juez y el fiscal en tierra.

De esta forma, habrá agilidad en la legalización de captura, y se podrá dejar en libertad a las personas detenidas, si no se logra probar su responsabilidad en materia penal, y éstas podrán trasladarse en las embarcaciones en las que se transportaban. En este sentido, la Fuerza Armada tendría mayor presencia en el mar, por lo tanto, no habría cabida a la constante actividad ilícita de los narcotraficantes. Los guardacostas con opción o función de Policía Judicial agilizarían la función de captura y se realizaría el procedimiento de interdicción marítima y en prevalencia de los derechos humanos.

Además, el recomendar que, frente a las embarcaciones incautadas, luego de la legalización de captura, puedan destruirse y hundirse en el mar, toda vez que la maniobra del buque para trasladar la unidad marítima es compleja y dadas las situaciones meteomarinas podrían poner en riesgo a la tripulación, incluso a las personas capturadas, situación que sería muy grave dada la posición de garante que ostentan los funcionarios de la Armada Nacional como funcionarios públicos, facultad que es otorgada en la Carta Magna.



Es necesario fortalecer, una vez el juez de control de garantías avale o declare legal la captura del individuo, se podría tener como reclusión temporal la unidad de la Armada evitando el desplazamiento desde el área de operaciones hasta puerto afectando la capacidad de control del mar.

## Referencias Bibliográficas

- Armada de la República de Colombia. (2018). Informe de Gestión 2015-2018. Recuperado de [https://www.armada.mil.co/sites/default/files/informe\\_de\\_gestion\\_arc\\_2015-2018\\_0.pdf](https://www.armada.mil.co/sites/default/files/informe_de_gestion_arc_2015-2018_0.pdf)
- Armada de la República de Colombia. (2004). Rumbo al futuro, combatiendo al narcotráfico, enero 2001-marzo 2004. Análisis de Recursos y Resultados. En Capítulo 2. La estrategia naval contra el narcoterrorismo-cerrando espacios. (pág. 12). Bogotá.
- Armada República de Colombia. (2004). Dirección de Desarrollo Institucional. Rumbo al futuro Combatiendo al narcotráfico enero 2001-marzo 2004. Análisis de recursos y resultados. Capítulo 1. El tráfico marítimo de drogas desde Colombia. Bogotá. Publicaciones Armada Nacional.
- Armada Republica de Colombia. (2015). “Colombia adquiere dos submarinos repotenciados en Alemania” Recuperado de <https://www.armada.mil.co/es/content/colombia-adquiere-dos-submarinos-repotenciados-en-alemania>
- Cabanas, C. (2015). Universidad Politécnica de Cataluña. Tesis de Grado. La Cooperación Internacional en Espacios Marítimos. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/25586/TFG-La%20Cooperaci%C3%B3n%20Internacional%20en%20Espacios%20Mar%C3%ADtim>



os%20para%20la%20lucha%20contra%20el%20Tr%C3%A1fico%20de%20Drogas%20.pdf

Campos, A. (2002). Entrenamiento de fuerzas navales para operaciones de paz. Revista Marina

5. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2002/5/campos.pdf>

Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico. (2017). Interdicción: mayor mecanismo de contención en los mares de la región. CIMCOM. Edición 003. Julio.

Chadid. (2012). Análisis del porcentaje de detección según los medios utilizados, acorde al manual de procedimientos operacionales Armada Nacional de Colombia. . En Prácticas de interdicción marítima como derecho internacional consuetudinario, la interdicción marítima en la doctrina naval de EE.UU. Bogotá.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. [CONVEMAR]. (16 de septiembre de 2011). Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar. Recuperado de

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

Convención Americana sobre DD.HH. (22 de noviembre de 1969). Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos.

Convención de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito, Naciones Unidas, con inclusión del Acta Final y de las resoluciones aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas para la Aprobación de una Convención contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, así como de los cuadros anexos a la Convención. Recuperado de

[https://www.incb.org/documents/PRECURSORS/1988\\_CONVENTION/1988Convention\\_S.pdf](https://www.incb.org/documents/PRECURSORS/1988_CONVENTION/1988Convention_S.pdf)



- Diario Roatán. (s.f.). Diario Roatán. Congreso nacional aprueba la ley de interdicción marítima. Recuperado de <https://diarioroatan.com/congreso-nacional-aprueba-ley-de-interdicion-maritima>
- Dirección Nacional de Estupefacientes. (2003). La lucha de Colombia contra las drogas ilícitas, acciones y resultados. Capítulo 2. Interdicción y control de drogas, sustancias químicas y armas. Numeral 2.2.1. Tendencias del narcotráfico vía marítima. Bogotá: Editorial JL Impresores.
- Dirección Nacional de Estupefacientes. (2003). Observatorio de drogas de Colombia, acciones y resultados. Capítulo 4. Numeral 4.2.1. tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos. Bogotá: Editorial JL Impresores.
- De La Cuadra Pigault De Beau. (2013). *La responsabilidad penal de la persona jurídica respecto de las conductas que atentan contra el medio ambiente*. Recuperado de [https://www.uniagraria.edu.co/wp-content/uploads/2016/03/Responsabilidad\\_Penal\\_Ebook-1.pdf](https://www.uniagraria.edu.co/wp-content/uploads/2016/03/Responsabilidad_Penal_Ebook-1.pdf)
- Dos Santos, S. (2008). Operaciones de interdicción marítima. Passadico, N° 1, Marina de Brasil-Río de Janeiro.
- Fiscalía General de la Nación. (2020). *Estrategia disruptiva contra el narcotráfico. 2.0* Recuperado de <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/wp-content/uploads/Estrategia-disruptiva-contra-el-narcotrafico.pdf>
- García, J. A. (2017). Universidad Militar Nueva Granada. Influencia de las operaciones navales antinarcotráfico en las relaciones internacionales de Colombia con los Estados Unidos de América y los países que conforman la región Caribe. Recuperado de <http://www.unmilitar.edu.co/revistas/revista/2017/2017-impresos>



[https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/16758/GARCIAPULIDOJAI MEALBERTO2017.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/16758/GARCIAPULIDOJAI%20MEALBERTO2017.pdf?sequence=3&isAllowed=y)

Informe Ejecutivo. (1997). Rutas y métodos del tráfico marítimo en las Américas. El tráfico del Caribe y México. Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD. Primera reunión interamericana sobre cooperación marítima antidrogas. Lima-Perú.

Lesmes, J.M. (10 de mayo de 2005) Eficacia de las operaciones de interdicción marítima frente al tráfico de cocaína por mar desde Colombia hacia estados unidos. Tesis Master en Defensa y Seguridad Hemisférica. Colegio Interamericano de Defensa. Washington. Recuperado de

[http://www.mamacoca.org/docs\\_de\\_base/Cifras\\_cuadro\\_mamacoca/lesmes.pdf](http://www.mamacoca.org/docs_de_base/Cifras_cuadro_mamacoca/lesmes.pdf)

Mansilla, M. (2008). *El delito de narcotráfico*. Editorial Bosch. p.352. Barcelona: España.

Mantilla, S. (2011). *Narcotráfico, violencia y crisis social en el Caribe insular colombiano: El caso de la isla de San Andres en el contexto del Gran Caribe*. Estudios Politicos, núm. 38, enero-junio, pp.39-67. Medellin, Colombia.

Martínez, B. (14 de octubre de 2014). La Guajira hoy. Obtenido de Los gobiernos de colombia y Francia suscriben convenio para combatir el narcotráfico. Recuperado de <https://laguajirahoy.com/2014/10/gobiernos-de-colombia-y-francia.html>

Mendoza, P. (13 de diciembre de 2017). El Espectador. La droga que navega en el mar de Colombia. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/judicial/la-droga-que-navega-en-el-mar-de-colombia-articulo-728278>

Ministerio de Defensa. (junio de 2019). Armada Nacional. Descripción General. Recuperado de <https://www.armada.mil.co/es/content/descripci%C3%B3n-general>



- Ministerios de Transporte.(2021). *Pacífico 1, 2 y 3, las autopistas que emergen en las montañas del suroeste antioqueño y el Eje Cafetero*. Recuperado de <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7237/pacifico-1-2-y-3-las-autopistas-que-emergen-en-las-montanas-del-suroeste-antioqueno-y-el-eje-cafetero/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (20 de abril de 2018). Intervención de la Canciller Hólguin en el Consejo Permanente de la Organización de Estados Americanos. Washinton. Recuperado de <https://www.cancilleria.gov.co/en/newsroom/news/intervencion-canciller-holguin-consejo-permanente-organizacion-estados-americanos-oea>
- Montes. T. (2019). Procedimiento de Interdicion Maritina de la Armada Nacional [Agenda en línea].Recuperado de <https://cicad.oas.org/cicaddocs/Document.aspx?Id=4418>
- Organizacion del Tratado de Atalntico Norte. [OTAN]. (1996). Navy Warfare Development Command, extac 1000 Maritime Maneuvering And Tacctical Procedures. Recuperado de NATO: <http://nato.radioscanner.ru/files/article66/1000.pdf>
- Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Resolución 2200 A (XXI) (Naciones Unidad, Derechos Humanos, Oficina Alto Comisionado. 16 de diciembre de 1966).
- Pérez, F. (2016). Judicialización por casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima entre 2010 y 2014, con relación al principio de libertad. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/15485/PerezQuirozFabioArmando2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Policia Nacional. (2017) “Asestamos nuevo golpe al tráfico de estupefacientes en el puerto de Buenaventura”. Recuperado de <https://www.policia.gov.co/noticia/asestamos-nuevo-golpe-al-tr%C3%A1fico-de-estupefacientes-en-el-puerto-de-buenaventura>



Revista A buen puerto. (03 de diciembre de 2010). Revista A buen puerto. Industria Naval.

Obtenido de Ejercicio de interdicción marítima realizaron buques de Chile y México en Exponaval. Recuperado de <http://www.globalports.com.ar/ejercicio-de-interdicion-maritima-realizaron-buques-de-chile-y-mexico-en-exponaval-noti-16797.html>

Revista Semana. (04 de noviembre de 2009). Obtenido de Por fin se conoce el texto del polémico acuerdo militar con EE. UU. Recuperado de

<https://www.semana.com/nacion/articulo/por-fin-conoce-texto-del-polemico-acuerdo-militar-ee-uu/109436-3>

Rincón, G. (2017). Centro internacional marítimo de análisis contra el narcotráfico. CIMCOM.

Ripoll, J. (2012). La fuerza naval y el bloqueo marítimo en operaciones de paz. ISSN 1697-6924, N° 84.1996.

Santillán, William (2015). Los Planes de Interdicción como mecanismo para el control en la lucha contra las drogas ilegales. Pontificia Universidad Católica del Perú, Escuela de Posgrado. Perú. p. 77. Recuperado de

[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6575/SANTILLAN\\_NU%C3%91EZ\\_WILLIAM\\_CESAR\\_PLANES.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6575/SANTILLAN_NU%C3%91EZ_WILLIAM_CESAR_PLANES.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Vega, B. Serebrenik, S y Aponte, M. (2018). *Colombia y la Convencion de Naciones Unidas sobre el derecho del mar: Analisis juridico frente al dilema de la ratificación*. Recuperado de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372018000100105)

[34372018000100105](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372018000100105)



## Normatividad

Constitución Política de Colombia (1991). Recuperado de

[www.secretariasenado.gov.co/index.php/constitucion-politica](http://www.secretariasenado.gov.co/index.php/constitucion-politica)

Ley 599, Artículo 376 (24 de julio de 2000). Colom, Diario Oficial N°. 44.097. Recuperado de

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0599\\_2000.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0599_2000.html)

Ley 74 (26 de diciembre de 1968). Colom. Artículo 9. Numeral [1-3]. Recuperado de

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1622486>

Ley 10 (4 de agosto de 1978), por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones. Recuperado

de [https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/leyes/cb-ley\\_0010\\_1978.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/leyes/cb-ley_0010_1978.pdf)

Ley 67 (23 de agosto de 1993). Diario Oficial N°.41.003, de 24 de agosto de 1993. Recuperado

de [www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0067\\_1993.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0067_1993.html)

Ley 906, (31 de agosto de 2004). Diario Oficial N°. 45.657. Recuperado de:

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_09060\\_204a.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_09060_204a.html)

Ley 1095 (2 de noviembre de 2006) por la cual se reglamenta el artículo 30 de la Constitución Política. Recuperado de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=22087>

Ley 1453 (24 de junio de 2011). Diario Oficial N°. 48.110. Recuperado de:

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1453\\_2011.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1453_2011.html)

Ley 1801 (29 de julio de 2016). Diario Oficial N°. 49.949 de 29 de julio de 2016. Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Recuperado de

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1801\\_2016.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1801_2016.html)



Decreto 1874 DE 1979 por el cual se crea el Cuerpo de Guardacostas y se dictan otras disposiciones. Recuperado de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2016/10/DECRETO-1874-DE-1979.pdf>

Decreto Ley 2324 Del 18 de septiembre de 1984 Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. Recuperado de [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dl2\\_3241984.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dl2_3241984.pdf)

Decreto 2272 del 4 de octubre de 1991, Diario Oficial N°. 40.078, de 4 de octubre de 1991 Por el cual se adoptan como legislación permanente unas disposiciones expedidas en ejercicio de las facultades del estado de sitio. Recuperado de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto\\_2272\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2272_1991.html)

Resolución 520 del 10 de diciembre de 1999 Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res05201999.pdf>

Resolución N°. 3080, (18 de abril de 2016) Por la cual se adopta la estrategia de lucha contra el narcotráfico del Sector Defensa.

## Jurisprudencia

Corte Constitucional.[ C.C]. Sentencia C-591/. (Colom.). M.P. Clara Inés Vargas Hernández

Corte Constitucional.[ C.C]. Sentencia C-239/12. (Colom). M.P. Juan Carlos Henao Perez



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



201004910