



Departamento de Transportes
de los Estados Unidos

Administración Marítima

INFORME SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

**El contrabando de cocaína de América del Sur a Europa
y Estados Unidos por transporte marítimo comercial
y otras modalidades de transporte aumentó en el año 2000**

Septiembre de 2001



INFORME SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

Septiembre de 2001

Preparado por:

**Office of Ports and Domestic Shipping
Room 7201, 400 Seventh Street, SW
Washington, DC 20590
Tel.: (202) 366-4357, Fax: (202) 366-6988**

PREFACIO

El Informe sobre Seguridad Marítima es una publicación periódica no confidencial que se prepara para informar a la industria marítima comercial, a los altos funcionarios de la Administración Marítima, a la Oficina de Inteligencia y Seguridad del Secretario de Transportes y al Subcomité de Seguridad del Comité Interinstitucional sobre el Sistema de Transporte Marítimo. El informe se concentra en cuestiones relacionadas con las actividades delictivas y la seguridad a nivel internacional que podrían plantear una amenaza para los intereses marítimos comerciales y el movimiento de cargas civiles estadounidenses en el comercio exterior.

El carácter mundial del comercio estadounidense significa que los transportistas marítimos con pabellón de Estados Unidos hacen escala en puertos de casi todos los países del mundo y las cargas de mercancías de empresas estadounidenses pueden embarcarse en buques de transporte marítimo de cualquier pabellón o en cualquier puerto del mundo. Los intereses estadounidenses, por lo tanto, pueden verse comprometidos mundialmente debido a toda una serie de actividades ilícitas que afecta desfavorablemente su competitividad.

El objeto del *Informe sobre Seguridad Marítima* es promover una toma de conciencia sobre la dimensión y la gravedad del delito económico que afecta al comercio marítimo de los Estados Unidos. Esta mayor toma de conciencia constituye un factor vital para mejorar la seguridad de los puertos y cargamentos dentro de los corredores del comercio marítimo internacional. La Administración Marítima confía en que esta mayor toma de conciencia contribuirá a disuadir la explotación criminal del sistema de transporte marítimo, sus usuarios y proveedores.

El Informe sobre Seguridad Marítima se ha producido con la autorización de Margaret D. Blum, Administradora Adjunta Encargada de las Actividades Portuarias, Intermodales y Ambientales. La información del informe se basa en nuestra investigación y análisis de factores importantes recientes y se ha recopilado de fuentes comerciales e informes del Gobierno de los Estados Unidos.

Cualquier pregunta y comentario sobre la información de este informe podrá dirigirse a: Thomas Morelli, Program Manager, Port and Cargo Security, o a: Raymond Barberesi, Director, Office of Ports and Domestic Shipping, Maritime Administration, U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590, o bien llamando al número de teléfono (202) 366-5473, o por fax: (202) 366-6988.

Publicaciones anteriores del *Informe sobre Seguridad Marítima*

Nota: La fecha de la publicación precedente del *Informe sobre Seguridad Marítima* es noviembre de 2000. Las fechas de las publicaciones anteriores fueron: mayo de 2000, junio de 1999, octubre de 1998, octubre de 1997, abril de 1997, enero de 1997, septiembre de 1996, abril de 1996, enero de 1996 y agosto de 1995 (que fue la primera publicación del informe). Se pueden obtener números de publicaciones anteriores en forma impresa o en forma electrónica. Visite el sitio web de MARAD en la dirección <http://www.marad.dot.gov> para ver ediciones específicas o para obtener información adicional.

INFORME SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

Septiembre de 2001

El contrabando de cocaína de América del Sur a Europa
y Estados Unidos por transporte marítimo comercial
y otras modalidades de transporte aumentó en el año 2000

ÍNDICE

	Página
Resumen Ejecutivo	iv
El movimiento de cocaína por transporte marítimo comercial a Europa se calcula posiblemente en 200 toneladas	1
Contrabando de drogas por transporte marítimo comercial desde América del Sur	2
Cargas de productos químicos precursores procedentes de Estados Unidos	3
Países productores y de tránsito	3
Mejora de los servicios de inteligencia sobre las actividades del contrabando comercial de drogas en el extranjero	8
El <i>Plan General de Inteligencia Antidrogas</i> de los Estados Unidos	9
Programa del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en el Hemisferio Occidental	10
La DEA: Principal organismo de represión	11
Departamento de Estado de los Estados Unidos	11
Coordinación de la política	12
Punto de vista internacional de la INTERPOL	12
Comentario: Repercusiones para la estabilidad regional	13
Bibliografía	15

RESUMEN EJECUTIVO

El contrabando de cocaína de América del Sur a Europa y Estados Unidos por transporte marítimo comercial y otras modalidades de transporte aumentó en el año 2000

En el año 2000, según informe de la Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (ONDCP) de los Estados Unidos, se registró un aumento del tráfico transatlántico detectado y estimado de contrabando de cocaína desde América del Sur a Estados Unidos y Europa. De acuerdo con la *Evaluación Anual del Movimiento de Cocaína – 2000* de la ONDCP, se calcula que posiblemente llegaron a los Estados Unidos unas 515 toneladas por varias modalidades de transporte, o sea, una cifra muy superior a la de 382 toneladas métricas que se registró en 1999. El tonelaje de cocaína detectado procedente de América del Sur en tránsito directo a Europa aumentó en un 39 por ciento en el año 2000 a 104 toneladas. Casi todo este tráfico de cocaína se hizo en buques de transporte marítimo comercial con destino principalmente a la Península Ibérica, el punto de entrada principal para los cargamentos de cocaína con destino a Europa. Dicha *Evaluación* calcula que, debido a la dificultad de detectar los cargamentos de cocaína por vía marítima comercial, sobre todo cuando se trata de cargas en contenedores, “el volumen real de cocaína transportada a Europa pudo haber alcanzado una cifra de hasta 200 toneladas”.

Las tendencias del contrabando de cocaína por medio del transporte marítimo comercial que identificó dicha *Evaluación Anual del Movimiento de Cocaína* son, entre otras, las siguientes:

- “Los traficantes (de cocaína) probablemente van a continuar, y quizás hasta aumentar, su explotación de los puertos marítimos de contenedores por toda Europa, incluidos los puertos marítimos del Mar Mediterráneo y de la Europa Oriental”.
- “La complejidad de la planificación de rutas y reasignación de un destino final en tránsito será una característica distintiva del contrabando marítimo comercial en contenedores”.
- “La cocaína continuará entrando en los Estados Unidos oculta en buques comerciales de transporte marítimo, incluida la modalidad de carga en contenedores”.

En un informe separado, la actual *Evaluación de la Amenaza del Delito Internacional* de los Estados Unidos indica que las características que facilitan el comercio del transporte marítimo intermodal, incluidos los contenedores de cargas normalizados, el seguimiento computadorizado de cargas y el equipo automatizado de transferencia de cargas, son inintencionadamente ventajosas tanto para los delincuentes como para los transportistas legales. Las organizaciones narcotraficantes prevén menos vigilancia utilizando el medio de transporte marítimo comercial para pasar el contrabando, debido a las presiones del sector comercial y los gobiernos de facilitar las transacciones comerciales y financieras y agilizar el transporte de mercancías. Las tendencias de las actividades de contrabando de drogas por el transporte marítimo comercial en América del Sur en el año 2000, presentadas en el *Informe sobre Estrategia Internacional para el Control de Estupefacientes* del Departamento de Estado de los Estados Unidos, corroboran la amenaza que esto representa para el comercio marítimo con destino a Europa y los Estados Unidos.

El contrabando de cocaína de América del Sur a Europa y Estados Unidos por transporte marítimo comercial y otras modalidades de transporte aumentó en el año 2000

En el año 2000, según informe de la Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (ONDCP) de los Estados Unidos, se registró un aumento del tráfico transatlántico detectado y estimado de contrabando de cocaína desde América del Sur a Estados Unidos y Europa. Las organizaciones traficantes de drogas explotan el alcance mundial del comercio marítimo, especialmente las cargas en contenedores, y utilizan rutas indirectas con el fin de eludir los métodos de vigilancia relativos al rastreo, seguimiento e interceptación de cargamentos marítimos. En consecuencia, cualquiera de los puertos marítimos del mundo son destinos potenciales para los envíos de drogas ilícitas expedidos por transporte marítimo comercial. Estas circunstancias plantean una amenaza directa a la industria marítima comercial y la integridad de los corredores del comercio marítimo internacional legítimo de los Estados Unidos.

De acuerdo con una evaluación interinstitucional norteamericana reciente publicada por la ONDCP, el tráfico de cocaína, las incautaciones y la demanda de consumo en el año 2000 continuaron demostrando la capacidad de la industria del tráfico de cocaína de aprovecharse de la integración cada vez mayor de la economía mundial. De acuerdo con la *Annual Assessment of Cocaine Movement – 2000* (AACM)¹ [*Evaluación Anual del Movimiento de Cocaína*] de la ONDCP, las organizaciones de narcotráfico han diversificado sus sistemas de distribución mundial, utilizando “infraestructura de transportes y comunicaciones más sofisticada, cambiando las rutas de contrabando, los calendarios y las técnicas de ocultamiento”. Dicha *Evaluación*, que es una publicación no confidencial, ha informado que en el año 2000 grandes cantidades de cocaína continuaron saliendo de América del Sur con destino a los Estados Unidos, de las cuales el 31 por ciento se transportó por el corredor de la Región del Caribe. Se calcula que posiblemente llegaron a los Estados Unidos unas 515 toneladas métricas por diversas modalidades de transporte, o sea, una cifra muy superior a la de 382 toneladas que se registró en 1999. Al mismo tiempo, las organizaciones traficantes de drogas pasaron de contrabando mayores cantidades de cocaína en los mercados europeos, principalmente por medio del transporte marítimo comercial.

El movimiento de cocaína por transporte marítimo comercial a Europa se calcula posiblemente en 200 toneladas. La AACM ha informado que en el año 2000 el movimiento total de cocaína detectado procedente de América del Sur con destino primordialmente a los Estados Unidos y, en segundo lugar, a Europa fue de 749 toneladas. El volumen de cocaína detectado procedente de América del Sur en tránsito directo a Europa fue de alrededor de 104 toneladas, de acuerdo con la AACM, lo que representa un aumento del 39 por ciento desde 1999. Asimismo, se detectaron 12 toneladas adicionales de cocaína con destino a Europa en movimientos secundarios que partieron del corredor del Caribe después de su tránsito hacia el norte desde América del Sur. Casi “todo este movimiento de cocaína se hizo en buques

¹ (AACM) *Evaluación Anual del Movimiento de Cocaína*, ONDCP-01-01, Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (ONDCP) de los Estados Unidos, febrero de 2001.

comerciales de transporte marítimo con destino principalmente a la Península Ibérica², el principal punto de entrada para los cargamentos de cocaína destinados a Europa”. El AACM ha indicado que “gran parte de ese aumento refleja un mayor conocimiento como consecuencia del acceso a fuentes adicionales de información”. La *Evaluación Anual del Movimiento de Cocaína (AACM)* calcula que, debido a la dificultad de detectar los cargamentos marítimos comerciales de cocaína, sobre todo, cuando se trata de cargas en contenedores, “el volumen real de cocaína transportada a Europa pudo haber alcanzado una cifra de hasta 200 toneladas”³.

Las tendencias del contrabando de cocaína por medio del transporte marítimo comercial que identificó la AACM son, entre otras, las siguientes⁴:

- “Los traficantes (de cocaína) probablemente van a continuar, y quizás hasta aumentar, su explotación de los puertos marítimos de contenedores por toda Europa, incluidos los puertos marítimos del Mar Mediterráneo y de la Europa Oriental.”
- “La complejidad de la planificación de rutas y la reasignación de un destino final en tránsito será una característica distintiva del contrabando marítimo comercial en contenedores.”
- “La cocaína continuará entrando en los Estados Unidos oculta en buques comerciales de transporte marítimo, incluida la modalidad de carga en contenedores.”

Contrabando de drogas por transporte marítimo comercial desde América del Sur

Las organizaciones traficantes de drogas, sin restricciones de fronteras o soberanías nacionales, están aprovechando al máximo el crecimiento de los enlaces sofisticados mundiales del comercio, el transporte, las comunicaciones y las finanzas. A medida que se reducen las barreras al comercio y los viajes y los volúmenes de cargas de mercancías y pasajeros internacionales continúan creciendo, aumentan también las oportunidades de contrabando para la explotación del comercio marítimo por las organizaciones narcotraficantes. La *International Crime Threat Assessment (ICTA) [Evaluación de la Amenaza del Delito Internacional]*⁵ que produjo en diciembre de 2000 un grupo de trabajo interinstitucional del gobierno de los Estados Unidos es un producto de la *Estrategia Interinstitucional para el Control del Delito* de los Estados Unidos. De acuerdo con la EACI, esta nueva situación ha permitido a los delincuentes ampliar sus redes y aumentar su cooperación. Entre los factores contribuyentes figuran la mayor promoción del comercio y el transporte de mercancías internacionales, la relajación de los controles fronterizos y la libertad de movimiento transnacional adoptada por un mayor número de países, especialmente dentro de los bloques comerciales regionales.

² AACM, pág. 4.

³ AACM, pág. 5.

⁴ AACM, pág. 5.

⁵ (ICTA) *International Crime Threat Assessment*, producida por un grupo de trabajo interinstitucional de los Estados Unidos, Oficina del Presidente de los Estados Unidos; Diciembre de 2000.

Las características que facilitan el comercio del transporte marítimo intermodal, incluidos los contenedores de cargas normalizados, el seguimiento computadorizado de cargas y el equipo automatizado de transferencia de cargas, son inintencionadamente ventajosas tanto para los delincuentes como para los transportistas legales. De acuerdo con la EACI, las organizaciones narcotraficantes prevén menos vigilancia o control, utilizando el medio del comercio marítimo comercial para pasar el contrabando. Las mismas tienen previsto que prevalecerán las presiones del sector comercial y los gobiernos por facilitar las transacciones comerciales y financieras y agilizar el transporte de mercancías.⁶

Cargas de productos químicos precursores procedentes de Estados Unidos. Un factor fundamental en el tráfico de drogas ilícitas es las grandes cantidades de productos químicos precursores requeridas para la fabricación y el refinado de la cocaína y heroína. De acuerdo con la ICTA, las organizaciones traficantes de drogas pueden obtener los productos químicos precursores en varios países industrializados. La distancia más corta de transporte a las refinerías de cocaína y heroína sudamericanas explica la preferencia por los Estados Unidos como fuente de suministro de estos productos químicos frecuentemente inestables sobre otros países productores.⁷

El *Informe Anual de 2001 de la Estrategia Nacional para el Control de Drogas*, publicado por la Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (ONDCP), explica que en respuesta a los controles internacionales más estrictos las organizaciones traficantes de drogas se han visto forzadas cada vez más a desviar los productos químicos precursores de sus fuentes comerciales legítimas. Estos productos químicos esenciales para la producción de cocaína se importan en la región andina de América del Sur comprándolos legalmente a compañías que están registradas y licenciadas como importadoras de productos químicos. Una vez en el país, los productos químicos se desvían ya sea directamente de importadores corrompidos o por medio de coerción por parte de los narcotraficantes. Los métodos de desviación de los productos químicos son, entre otros, la colocación de etiquetas falsas en los contenedores de transporte, la falsificación de documentos, la creación de compañías ficticias o de fachada, el establecimiento de rutas indirectas y el robo de cargamentos, el soborno de funcionarios o el contrabando de productos por las fronteras terrestres desde países vecinos. El Gobierno de los Estados Unidos, por mediación de la Administración de la Ejecución de las Leyes sobre Drogas (DEA), desempeña un papel de importancia vital en la coordinación de las operaciones de represión del tráfico ilegal de estos productos químicos en los países latinoamericanos que producen cocaína o que sirven de puntos de tránsito para los productos químicos precursores.⁸

Países productores y de tránsito. El *International Narcotics Control Strategy Report*, INCSR [*Informe sobre la Estrategia Internacional de Control de Narcóticos*], publicado por la Oficina de Asuntos Internacionales sobre Narcóticos y Control del Departamento de Estado de los

⁶ ICTA, pág. 4.

⁷ ICTA, pág. 119.

⁸ *Informe Anual del 2001 de la Estrategia Nacional para el Control de Drogas*, Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (ONDCP); Oficina Ejecutiva del Presidente de los Estados Unidos, 2001, pág. 109.

Estados Unidos, ofrece anualmente una recopilación a nivel mundial de noticias o novedades relacionadas con el control de las drogas. A continuación se ofrecen unas reseñas de actividades de contrabando de drogas por transporte marítimo comercial en ciertos países sudamericanos en el año 2000. Éstas fueron publicadas en el informe sobre la INCSR⁹ y corroboran la amenaza que representan para el comercio marítimo con destino a Europa y los Estados Unidos.

COLOMBIA. Los traficantes continúan explotando los medios de transporte marítimo comercial y los puertos marítimos en el año 2000 y han recurrido a utilizar países fronterizos con Colombia, entre otros, Venezuela, como puntos de salida de los cargamentos de drogas. Como resultado de un programa de asistencia sobre seguridad portuaria patrocinado por los Estados Unidos y facilitado por la Sección de Asuntos de Narcóticos de la Embajada Estadounidense en Bogotá, en el período comprendido entre finales de 1998 y todo el año 2000, las autoridades portuarias colombianas han desempeñado un papel importante en la incautación y el decomiso de más de 31 toneladas de cocaína y de 60 toneladas de marihuana. El éxito del programa de seguridad portuaria es resultado de una asociación de los sectores público y privado, en la que policías de narcotráfico especialmente entrenados realizan operaciones de inspección e interceptación, y todo esto a muy poco costo para el Gobierno de Estados Unidos. Las mejoras de la seguridad portuaria y el consiguiente éxito en las operaciones de interceptación han impulsado a las organizaciones traficantes a adoptar medidas más complejas y costosas para ocultar la cocaína dentro de maquinaria, sobornar a funcionarios y eludir los puertos comerciales de Colombia, utilizando lanchas rápidas para transportar las drogas fuera de la costa.

VENEZUELA. Venezuela es una importante ruta de tránsito para las drogas ilegales destinadas a los Estados Unidos y Europa. De acuerdo con ciertas estimaciones del Gobierno de los Estados Unidos, más de 100 toneladas de cocaína pasan en tránsito por Venezuela anualmente. La mayor parte de este tonelaje, según informes recibidos, es pasado de contrabando por vía terrestre a Venezuela y luego se oculta en cargamentos comerciales y salen de los principales puertos venezolanos. La gran parte de este tráfico consiste en cocaína y heroína procedente del país vecino de Colombia. Las organizaciones traficantes de drogas utilizan también Venezuela como punto de tránsito para desviar productos químicos precursores empleados en los países productores de drogas. En el año 2000, unas investigaciones descubrieron pruebas de un mayor número de cargamentos de cocaína a gran escala con destino a Europa a través de Venezuela. Las autoridades venezolanas, el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos, la DEA y organismos de policía europeos cooperaron en la desarticulación de una importante organización colombiana de contrabando de drogas que operaba en Venezuela. La organización estaba encargada de enviar cargas de varias toneladas de cocaína transportadas en fletadores a los Estados Unidos y Europa. La policía decomisó casi nueve toneladas de cocaína con destino a varios lugares junto a la costa en la parte oriental de Venezuela y arrestó a más de 10 participantes en la conspiración.

(INCSR) *Informe sobre la Estrategia Internacional para el Control de Narcóticos – 2000*, Oficina de Asuntos Internacionales sobre Narcóticos y Control, Departamento de Estado de los Estados Unidos; marzo de 2001. Las páginas de la versión en Internet no están numeradas, pero los países aparecen en orden alfabético por región. www.usinfo.state.gov/topical/global/drugs/01030110.htm

GUYANA. Aunque, según se dice, es una fuente menor de suministro de cocaína que entra en los Estados Unidos, Guyana sirve como punto de trasbordo para cantidades más importantes de cocaína sudamericana en su camino a Europa. Las autoridades del Gobierno de Guyana creen que los organismos encargados de la represión de las drogas del país solamente interceptan un pequeño porcentaje de las cantidades considerables de cargamentos de cocaína que pasan en tránsito por Guyana procedente de Colombia o Perú. El carácter penetrable de las fronteras de Guyana y sin patrullar en su gran parte permite que los cargamentos de drogas entren en el país por carretera o por vía fluvial. Los cargamentos de cocaína se exportan principalmente desde Georgetown. Se utiliza el transporte por buque mercante y puede incluir paradas intermedias en el Caribe o, cada vez más frecuentemente, el tránsito directo a los Estados Unidos y Europa. En el año 2000, los organismos de policía de Guyana recibieron asistencia de la DEA, que cubre el país desde su oficina en Caracas, Venezuela.

SURINAME. Suriname, un conducto para el trasbordo de cocaína de América del Sur a Europa y los Estados Unidos, carece de la infraestructura necesaria y el control fronterizo para detectar eficazmente los cargamentos de drogas. El interior en su mayor parte sin vigilar comprende el 90 por ciento del país. Los cargamentos de cocaína se han destinado tradicionalmente a Europa, pero las autoridades gubernamentales de Suriname han notificado un aumento en la cantidad de cocaína interceptada de camino a los Estados Unidos. La Embajada Estadounidense continúa trabajando para establecer una presencia permanente de la DEA en Suriname.

PARAGUAY. Paraguay es un país de tránsito para cocaína procedente principalmente de Bolivia y, en cierta cantidad, de Colombia, que se pasa de contrabando a Argentina, Brasil, Estados Unidos, Europa y África. La cocaína peruana se pasa también de contrabando a Paraguay. Si bien resulta difícil determinar con precisión el volumen de contrabando de drogas, las autoridades antidrogas del Gobierno de los Estados Unidos calculan que aproximadamente 10 toneladas de cocaína en su mayor parte boliviana pasan anualmente por el Paraguay. Éste carece de medios operativos y de investigación eficaces contra el tráfico de drogas y la delincuencia organizada, lo que se debe en parte a las restricciones legales impuestas sobre el empleo de informantes por la policía, las entregas de drogas controladas y las operaciones secretas.

BRASIL. Brasil continúa siendo un importante país de tránsito de cocaína, que se transporta desde Colombia y otros países fronterizos, y continúa también siendo un importante fabricante de productos químicos precursores. Manaus y Belém figuran entre los puertos marítimos brasileños que, según informes recibidos, sirven como puntos de trasbordo para las drogas enviadas a los Estados Unidos y Europa. Las iniciativas de política antidrogas de los Estados Unidos en el Brasil se concentran en una asistencia bilateral para identificar y desarticular a las organizaciones traficantes de drogas internacionales que operan en el Brasil. En el año 2000, esto incluyó un mayor intercambio de datos de inteligencia de la policía con organismos estadounidenses y la participación de observadores de la DEA en importantes operaciones de la policía federal brasileña.

URUGUAY. Si bien Uruguay no es un país importante de tránsito de drogas, la gran cantidad de cargas en contenedores que pasa por el Puerto de Montevideo podría ser susceptible a envíos de drogas. La penetrabilidad de la frontera norte del país con el Brasil es el punto de cruce principal para la entrada de drogas en el Uruguay con destino a la exportación, principalmente a Europa.

ARGENTINA. Los puertos marítimos de Argentina proporcionan el principal medio de transporte para sacar de contrabando cargamentos de drogas fuera del país por transporte marítimo de cargas a granel y posiblemente de cargas en contenedores. Aunque ha sido difícil cuantificar con cierto grado de exactitud el movimiento de drogas ilegales transportadas a través del país, Argentina continúa siendo un país de tránsito para la cocaína, principalmente procedente del país vecino de Bolivia. Cantidades indeterminadas de cocaína pasan a través de Argentina en tránsito internacional desde Perú y Colombia, y algunas drogas, como la marihuana, entran en Argentina por Paraguay y Brasil. El transporte fluvial desde Paraguay y Brasil es un método probable para transportar drogas dentro a la Argentina y a través de ella. La mayoría de las autoridades argentinas están de acuerdo en que las drogas que pasan en tránsito por Argentina constituyen un problema. La Embajada Estadounidense ha pedido al Gobierno de Argentina que determine el alcance del tráfico marítimo de drogas en el Atlántico Sur.

El Mercado Común del Sur (MERCOSUR), integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay como miembros y por Bolivia y Chile como miembros asociados, se creó en 1991 para fomentar la cooperación económica regional. Como miembro del MERCOSUR, Argentina no puede abrir e inspeccionar contenedores sellados procedentes de otro estado miembro que pasen por el país en tránsito. Estos contenedores sellados y sin inspeccionar se consideran vulnerables a la amenaza planteada por el contrabando de drogas.

Argentina posee una industria química comercial legítima importante y bastante desarrollada, que fabrica muchos de los disolventes, ácidos y productos químicos oxidantes empleados como precursores en la elaboración ilegal de cocaína. En el año 2000, las autoridades argentinas incautaron más de 2.700 litros de productos químicos que habían sido desviados para fines ilícitos. Los controles del gobierno de los precursores y productos químicos esenciales requieren que toda la fabricación, importación o exportación de productos químicos precursores sea registrada con las autoridades argentinas. Sin embargo, hasta recientemente, poco se ha hecho para certificar las transacciones de productos químicos o investigar transferencias de productos químicos sospechosos. Argentina está reconstruyendo una base de datos nacional de productores y distribuidores para conocer mejor el alcance del problema y apoyar una unidad de investigación de productos químicos.

Argentina ha propuesto a sus países vecinos trabajar con una mayor colaboración para seguir los movimientos de productos químicos en la región. La Embajada Estadounidense continúa trabajando con Argentina para desarrollar controles eficaces de productos químicos e identificar la desviación ilegal de productos químicos precursores. Las autoridades argentinas encargadas del control de las drogas han expresado su interés y capacidad para intercambiar registros de la industria química con las autoridades estadounidenses.

CHILE. Los contrabandistas de países productores de cocaína utilizan eficazmente las extensas instalaciones de cargas en contenedores de 10 puertos marítimos de Chile, lo que ha contribuido a su clasificación en el año 2000 como un país de trasbordo de nivel medio para la cocaína refinada exportada a los Estados Unidos y Europa. Asimismo, Chile continúa siendo también una fuente de productos químicos precursores ilegalmente desviados a países sudamericanos para utilizarlos en la elaboración de cocaína. Los productos de cocaína entran en Chile principalmente

procedentes de Perú y Bolivia a través de sus fronteras terrestres y son transportados a lo largo de la Carretera Panamericana a los puertos marítimos del país para tránsito de exportación. Las estipulaciones de tratados obligan a las autoridades chilenas a proporcionar exportación sin inspección de cargas comerciales en tránsito originarias de Bolivia o Perú.

En el año 2000, las autoridades chilenas cooperaron con la DEA en la incautación de un cargamento marítimo comercial de nueve toneladas de cocaína ocultas en un buque de carga registrado con pabellón panameño que había hecho escala en el puerto chileno de Arica, cerca de la frontera norte del país con Perú. Las autoridades chilenas participaron también en la desarticulación de una operación de desviación de productos químicos precursores relacionada con 11.000 toneladas de ácido sulfúrico fabricado en Chile y destinado para la elaboración de cocaína en Bolivia. El apoyo de los Estados Unidos a Chile consolidó las prioridades bilaterales en curso, entre ellas las relacionadas con la desviación de productos químicos precursores y el trasbordo de sustancias ilegales utilizando cargas en contenedores. La Embajada Estadounidense hizo las gestiones para un curso de capacitación del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos (USCS), financiado por el Departamento de Estado, que tenía como objetivo compartir técnicas y estrategias de los Estados Unidos para detectar y contrarrestar los métodos más recientes de alteración de contenedores para el transporte de drogas ilegales. El Departamento de Estado prevé que el USCS y la DEA van a ofrecer más capacitación para el personal chileno sobre cargas en contenedores y desviación de productos químicos precursores, respectivamente.

PERÚ. Las organizaciones traficantes en el Perú han aumentado considerablemente la utilización del transporte marítimo en el ejercicio del 2000, con un porcentaje creciente de cargamentos de drogas destinados a Europa. El Puerto de Callao y otros puertos marítimos peruanos se utilizaron para exportar grandes cargamentos de productos de cocaína, incluidos cargamentos de varias toneladas de cocaína con destino a los Estados Unidos, México y Europa. Las compañías de transporte marítimo del sector privado, sin embargo, hicieron progresos en su capacidad de vigilar sus envíos de cargas en contenedores por transporte marítimo. Éstas han contribuido de manera significativa, proporcionando a la Policía Nacional Peruana datos de inteligencia para apoyar importantes investigaciones en curso de organizaciones traficantes de drogas peruanas e internacionales que tratan de transportar cargamentos de varias toneladas de cocaína enviados en contenedores marítimos a los Estados Unidos, México y Europa. El Gobierno del Perú cooperó también con la DEA y las autoridades chilenas en la incautación de nueve toneladas de cocaína ocultas en un cargamento marítimo comercial desde el puerto marítimo chileno de Arica.

ECUADOR. Ecuador es un punto de estacionamiento importante y la ruta de tránsito principal para las expediciones de cocaína que se transportan desde Colombia pasando por puertos marítimos del Ecuador a los mercados de los Estados Unidos y Europa. La cocaína introducida de contrabando en el Ecuador para agruparlas en cargas para la exportación llega principalmente en camión, oculta en grandes cargamentos de productos legales por la Carretera Panamericana. Los cargamentos de drogas exportados a los Estados Unidos y Europa salen de los puertos marítimos ecuatorianos de Guayaquil y Manta. Los cargamentos de cocaína de salida se esconden en compartimentos de buques transatlánticos o se ocultan dentro de cargas lícitas en contenedores o a granel o en productos perecederos como, por ejemplo, mariscos, bananas y flores. Ecuador es también un país de tránsito importante para productos químicos esenciales y precursores que se pasan de contrabando a Colombia y al Perú para la elaboración de cocaína.

El servicio de coordinación de información sobre cargas marítimas de la policía del Ecuador (SIPA) en Guayaquil inició sus operaciones en el año 2000. La Policía Nacional del Ecuador (PNE) ha establecido enlaces de comunicación de datos entre su centro de inteligencia de la división antidrogas en Quito, SIPA y la dirección de aduanas del Ecuador. Esto ha contribuido a la mejora del intercambio de información sobre los cargamentos de entrada y salida. Las incautaciones realizadas por la policía ecuatoriana en el año 2000, que incluyó más de 3 toneladas de productos de cocaína y 18 toneladas de marihuana, se atribuyeron en parte al empleo más eficaz de los servicios de inteligencia y de equipos caninos de detección en los puertos marítimos del Ecuador.

La Embajada Estadounidense, por conducto de la Sección de Asuntos sobre Narcóticos, ha creado un puesto asesor en el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos para prestar asistencia técnica a la PNE y a la dirección nacional del servicio de aduanas con miras a mejorar el control de los puertos. La PNE planea también la creación de nuevas unidades de inspección de cargas en los puertos marítimos que proporcionarán datos de inteligencia adicionales al SIPA, también con la asistencia del gobierno de los Estados Unidos. A pesar de las mejoras logradas, el Departamento de Estado de los Estados Unidos es partidario de una mayor presencia policial en todos principales puertos marítimos ecuatorianos. La Marina Ecuatoriana controla los puertos del país y la cooperación con la policía varía grandemente de un puerto a otro y continúa siendo un problema grave.

Mejora de los servicios de inteligencia sobre las actividades del contrabando comercial de drogas en el extranjero

Un servicio de inteligencia previsible y específico para la acción de una calidad que proporcione información explícita es de suma importancia para el éxito de las investigaciones de contrabando marítimo de drogas, especialmente de las relacionadas con contenedores de cargas o fletes. Las expediciones de drogas por medios de transporte marítimo comercial complican las investigaciones de operaciones de contrabando porque ocultan las conexiones entre el cargamento ilegal y los traficantes. En consecuencia, los perfiles o informes deductivos son menos eficaces para distinguir el contrabando de drogas enviado por transporte marítimo mercantil y por rutas comerciales. Se calcula que más de siete millones de contenedores comerciales se transportan a nivel mundial en el comercio marítimo e intermodal en un momento dado, con un promedio de 2,5 envíos por contenedor. Por lo tanto, los contrabandistas, al utilizar el medio de transporte marítimo comercial, afrontan de esta manera un riesgo de detección estadísticamente bajo. Aparte de esta favorable probabilidad, el contrabando de drogas por transporte marítimo comercial está frecuentemente facilitado por conspiraciones internas relacionadas con la infiltración de cómplices en los varios aspectos del ciclo del transporte marítimo. Tales investigaciones tienen necesariamente que depender de informantes de la policía para obtener datos de inteligencia explícitos.

La División de Inteligencia del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos sostiene que un servicio de inteligencia previsible y específico para la acción que proporcione una información explícita tiene múltiples aplicaciones. Y lo más importante, podría utilizarse para notificaciones de señales y alertas para prevenir amenazas perjudiciales a puertos marítimos estadounidenses.

Como servicio de inteligencia actual, apoya tácticamente esfuerzos eficaces de investigación e interceptación. El servicio de inteligencia procesable, sobre todo, aplicado al contrabando de drogas por transporte marítimo comercial, es esencial para una represión eficaz. A medida que aumentan los volúmenes del tráfico marítimo de contenedores, las inspecciones realizadas en los puertos marítimos son estadísticamente menos probables sin un servicio de inteligencia eficaz. Con el fin de lograr esa concentración específica y minimizar el impacto sobre las operaciones comerciales de los puertos marítimos y sus usuarios, la recopilación de información transfronteriza que produzca datos de inteligencia específicos para la acción reviste crucial importancia.¹⁰

El Plan General de Inteligencia Antidrogas de los Estados Unidos. Las actividades nacionales e internacionales de las organizaciones de narcotráfico que dirigen el movimiento de drogas a los Estados Unidos están inextricablemente integradas. Como respuesta, los organismos policiales estadounidenses tratan de crear un “puente” investigador que establezca la conexión de las actividades de esas organizaciones en otros países con las de los Estados Unidos, con el fin de efectuar su desmantelamiento total. Un grupo especial del gobierno estadounidense formuló un marco de planificación estratégica para mejorar el apoyo en materia de inteligencia de la estrategia nacional antidrogas.

El *Plan General de Inteligencia Antidrogas* de los Estados Unidos (GCIP) es el resultado del trabajo de un Grupo Especial Presidencial, *Examen de los Centros y Actividades de Inteligencia de los Estados Unidos*. El informe del GCIP, publicado en el año 2000, establece las directrices y orientaciones para los organismos pertinentes del gobierno de los Estados Unidos. Este informe subraya la necesidad de un mayor esfuerzo internacional para combatir el tráfico de drogas por parte de las misiones de las embajadas estadounidenses y entre los Estados Unidos y sus socios extranjeros en la lucha contra las drogas, que sea compatible con la autoridad de cada Jefe de Misión. Un resultado previsto es la mejora del liderazgo y la coordinación de los componentes antidrogas en las misiones de las embajadas de los Estados Unidos y una mejor diseminación de la información de inteligencia antidrogas a los países anfitriones.¹¹ Dicho *Plan General de Inteligencia Antidrogas* contiene también medidas específicas para combatir el contrabando de drogas por transporte marítimo comercial.

Al tratar la necesidad de mejorar el servicio de inteligencia sobre las actividades internacionales de contrabando de drogas en el transporte comercial, el plan GCIP¹² subraya la necesidad de:

- Aumentar la capacidad técnica en la recopilación y explotación estadística de los datos de inteligencia en el extranjero relacionados con el contrabando de drogas en los medios de transporte comercial.

¹⁰ Oficina Central de la División de Inteligencia del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos.

¹¹ (GCIP) *Plan General de Inteligencia Antidrogas* de los Estados Unidos, Oficina del Presidente de los Estados Unidos; Febrero de 2000; Coordinación Exterior, pág. 41.

¹² GCIP; Mejora del servicio de inteligencia sobre las actividades internacionales de contrabando comercial de drogas, pág. 43.

- Asignar niveles suficientes de personal del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en el extranjero para asegurar la recopilación de datos de inteligencia sobre las actividades internacionales de contrabando de drogas en el transporte comercial.

Programa del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en el Hemisferio Occidental. El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos (USCS) coordina investigaciones antidrogas internacionales con la DEA y el Departamento de Estado por mediación de sus oficinas de agregados en las Embajadas Estadounidenses que cubren América Central y América del Sur. Estas actividades comprenden esfuerzos exteriores de recopilación de datos de inteligencia antidrogas coordinados con los Agregados de Países de la DEA y los Jefes de Misión de los Estados Unidos y bajo sus auspicios.¹³

En una declaración testimonial preparada para un comité de asignación de fondos del Congreso a finales de marzo de 2001, el Comisario de Aduanas explicó que el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos (USCS) había iniciado el Programa de Recopilación de Datos Antidrogas Exterior de conformidad con el *Plan General de Inteligencia Antidrogas* y en asociación con la DEA. Este programa del Servicio de Aduanas se creó para satisfacer las necesidades que tenía el organismo de un servicio de inteligencia táctico para apoyar su misión de interceptación. El programa comprende la recopilación proactiva de datos de inteligencia sobre el contrabando de drogas en los medios del transporte comercial en países productores y de tránsito de drogas seleccionados por equipos del Servicio de Aduanas. Este producto de información de inteligencia apoyará la misión de interceptación del USCS en las fronteras estadounidenses, será compartido con las misiones de las embajadas estadounidenses y otros miembros de los servicios antidrogas y ayudará también los esfuerzos de inspección e interceptación de las aduanas de los países anfitriones. Este programa está dirigido por la División de Inteligencia del Servicio de Aduanas y se coordina y comparte completamente con los Agregados de Países de la DEA.

Intercambios bilaterales de datos de inteligencia comerciales. Los protocolos y mecanismos para el intercambio de datos e información de inteligencia comerciales entre el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos y sus contrapartidas extranjeras son elementos esenciales para lograr una mayor transparencia de los flujos de cargas. El resultado mejora la integridad y el movimiento de los flujos de cargas y contribuye a combatir el contrabando de drogas en el transporte marítimo comercial en los países productores, de tránsito y de llegada.

El *Trade Intelligence Development Exchange/Numerically Integrated Profiling System* [Sistema de Perfiles Numéricamente Integrados e Intercambios para el Desarrollo de Datos de Inteligencia Comerciales] del USCS es un instrumento analítico que ha sido desarrollado por la División de Inteligencia del USCS, de acuerdo con la declaración testimonial ante el Congreso del Comisario de Aduanas. Este sistema se utiliza para integrar datos comerciales que han sido facilitados por gobiernos extranjeros mediante un acuerdo de cooperación. El sistema utiliza datos de gobiernos extranjeros facilitados al amparo de un acuerdo bilateral, que se comparan con registros de los Estados Unidos y sirven para analizar movimientos transnacionales de personas, capitales y mercancías para detectar actividades delictivas en ambos países. El Comisario declaró también que este programa de inteligencia del Servicio de Aduanas ha sido aplicado con éxito en el caso

³ GCIP, pág. 43.

del Gobierno de Colombia. Bajo los auspicios del Plan Colombia, este esfuerzo analítico internacional se está ampliando para incluir los gobiernos de Panamá, Venezuela, Aruba, Costa Rica, Ecuador, Bolivia y Perú.

La DEA: Principal organismo de represión. La Administración de Ejecución de las Leyes sobre Drogas (DEA) es el principal organismo estadounidense en la lucha contra las drogas. Debido a que la DEA carece de autoridad para aplicar la ley en otros países, la cooperación con organismos de policía extranjeros en investigaciones bilaterales es esencial para el cumplimiento de su misión. La estrategia y operaciones internacionales del organismo dependen, en su mayor parte, de esta cooperación y el compromiso de sus contrapartidas en todo el mundo. En el extranjero la DEA lleva a cabo contacto exterior, capacitación de funcionarios de países anfitriones, investigaciones bilaterales y recopilación de datos de inteligencia. Mantiene 78 oficinas en el extranjero en 57 países para apoyar sus investigaciones nacionales. La DEA presta también asistencia a sus contrapartidas extranjeras, desarrollando fuentes de información pertinentes en casos relacionados con el tráfico de drogas que afectan a los Estados Unidos.

En la declaración testimonial ante el Congreso en el año 2001, el Administrador de la DEA habló sobre la utilización por parte del organismo de un enfoque estratégico para concentrarse en importantes organizaciones de narcotráfico a nivel mundial. Esto comprendería una combinación de información de inteligencia, apoyo de tecnología de investigación y esfuerzos de investigación coordinados de sus contrapartidas en el ámbito de la aplicación de la ley a nivel federal, estatal, local y exterior. El Administrador de la DEA explicó que el organismo ha tenido un papel importante en lo que se refiere a convencer a una serie de países para que lleven a cabo investigaciones y operaciones al otro lado de sus fronteras comunes, lo que ha producido unos resultados a nivel regional. La dedicación de la DEA a promover su estrategia por todo el Hemisferio Occidental y sus esfuerzos de cooperación con estos países han tenido como resultado el desarrollo de programas de represión y control más autosuficientes y eficaces. Por ejemplo, la DEA presta asistencia en la ejecución del programa de Centros Conjuntos de Coordinación Informativa, principalmente en países del Hemisferio Occidental, que permitan la creación de sus propias instalaciones para elaborar los datos de inteligencia antidrogas.

Los componentes de inteligencia de la DEA proporcionan asistencia y apoyo que incluyen informes estratégicos y de investigación sobre cuestiones relacionadas con las drogas a niveles internacional y nacional, mejoras innovadoras de bases de datos y un mejor sistema de intercambio y difusión de información. Asimismo, la DEA prepara programas para mejorar la cooperación entre los organismos y permitir que los efectivos y recursos de cada organismo apoyen de la manera más eficaz los esfuerzos antidrogas de los Estados Unidos.¹⁴

Departamento de Estado de los Estados Unidos. El Departamento de Estado es el organismo principal para el control de estupefacientes y la formulación y aplicación de la política contra el delito a nivel internacional. Está encargado de coordinar las actividades internacionales de asistencia contra el delito y de control de estupefacientes de todos los organismos del Gobierno de los Estados Unidos que operan en el extranjero. El Secretario de Estado ha designado al Subsecretario del *Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs*, INL

¹⁴ GCIP, pág. A-8.

(Oficina de Asuntos Internacionales de Narcóticos y Control) como principal centro de coordinación para todos los asuntos internacionales relacionados con los estupefacientes y el delito. El papel del Departamento de Estado, desempeñado por mediación de la INL, es de carácter tanto diplomático como programático. La dependencia del Departamento de Estado principalmente encargada de llevar a cabo estos cometidos en el extranjero es la Sección de Asuntos de Estupefacientes de la Embajada Estadounidense. Las oficinas regionales, tales como la Oficina de Asuntos Interamericanos y la Oficina de Asuntos Europeos, están encargadas de dirigir la operación de los establecimientos diplomáticos de los Estados Unidos en sus respectivas zonas geográficas. Y la Oficina de Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado trabaja con la INL para coordinar la participación con los organismos del sistema de las Naciones Unidas en cuestiones relacionadas con el control de las drogas o la lucha contra el delito.¹⁵

Coordinación de la política. La Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (ONDCP) coordina los programas y políticas internacionales y nacionales de todos los organismos gubernamentales de los Estados Unidos dedicados a actividades de control de drogas. La ONDCP está también encargada de preparar una estrategia nacional anual para el control de drogas y su correspondiente presupuesto. El *Informe Anual de 2001 de la Estrategia Nacional para el Control de Drogas* de la ONDCP explica que el carácter transnacional de la amenaza del narcotráfico internacional impide que ningún país solo pueda combatirlo con éxito unilateralmente. La ONDCP considera la cooperación y asistencia internacionales como un aspecto esencial de una estrategia integral para combatir el tráfico de drogas. La ONDCP promueve una serie de acuerdos bilaterales, multilaterales, subregionales, regionales y mundiales para crear una red para aplicar medidas eficaces antidrogas.¹⁶

Punto de vista internacional de la INTERPOL. De acuerdo con la Organización Internacional de Policía Criminal de las Naciones Unidas (INTERPOL), unos mejores mecanismos de cooperación internacional para aplicar un método de inteligencia más integrado son esenciales para combatir la delincuencia organizada transnacional. La recolección, el intercambio y el análisis de datos de inteligencia debieran incluirse en ese esfuerzo. En un testimonio escrito presentado ante el Comité Judicial de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos en diciembre del año 2000, un oficial superior de la Dirección de Inteligencia Criminal de la INTERPOL urgió la creación de una base de datos común con los datos disponibles de diferentes organismos y países. Los mecanismos de consulta entre los distintos especialistas de todos los campos deben proporcionar una plataforma adecuada para evaluar mejor la amenaza del tráfico de drogas, la delincuencia organizada y el terrorismo. El oficial de la INTERPOL declaró también que muchos países necesitan apoyo internacional en materia de capacitación en inteligencia, asistencia y conocimientos técnicos antes de abordar la cuestión de las deficiencias de datos de inteligencia anteriormente mencionadas. La creación y el intercambio de bases de

¹⁵ Hoja Informativa: Control de Narcóticos y del Delito – Papel de los Organismos Gubernamentales de los Estados Unidos, Agencia de Información de los Estados Unidos, Departamento de Estado; 2001. www.usinfo.state.gov/topical/global/drugs/control.htm

¹⁶ *National Drug Control Strategy: 2001 Annual Rerpot [Estrategia Nacional para el Control de Drogas: Informe Anual de 2001]*, Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas, Oficina Ejecutiva del Presidente de los Estados Unidos; 2001.

datos constituyen factores clave para el éxito. Sin embargo, ellos dependen de infraestructuras de informática adecuadas. Con miras a obtener unos resultados prácticos, la capacitación en inteligencia debiera concentrarse en las técnicas del tratamiento de la información y el desarrollo de competencias analíticas.¹⁷

COMENTARIO: Repercusiones para la estabilidad regional

El contrabando de drogas en el comercio marítimo plantea una amenaza directa a los intereses económicos y comerciales de los Estados Unidos y su alianza económica mundial. Socava la integridad de los corredores comerciales internacionales, la competitividad económica del comercio del mercado libre y constituye un factor disuasivo para el comercio y la inversión. Las enormes sumas obtenidas en ganancias ilícitas permiten a las organizaciones de narcotráfico poner en peligro y penetrar los mercados comerciales, adquirir compañías legítimas y corromper a los gobiernos de la administración pública. Las organizaciones criminales más poderosas podrían lograr una influencia enorme o incluso ejercer un control de monopolio sobre ciertos sectores esenciales de la economía nacional de algunos países. Estas circunstancias podrían disuadir la iniciativa comercial de los intereses comerciales legítimos en los países afectados, disminuir los esfuerzos multilaterales para promover más soluciones de cooperación a los problemas comerciales nacionales y regionales y podrían constituir un obstáculo para la implantación de sistemas económicos dignos de crédito.

En el caso de algunos países, las organizaciones de tráfico de drogas podrían tratar de influir el proceso político, formando alianzas financieras con guerrillas antigubernamentales o grupos terroristas. El resultado podría agravar las tensiones regionales, contribuir a la inestabilidad política, derribar las instituciones democráticas e incluso desestabilizar la autoridad del gobierno central. Esto podría ocasionar conflictos civiles, violencia o perturbaciones económicas y contribuir a la inestabilidad regional.

De acuerdo con la *Evaluación de la Amenaza del Delito Internacional (ICTA)* de los Estados Unidos, sin una aplicación de la ley en toda la comunidad internacional, los delincuentes transnacionales continuarán amenazando los intereses de los Estados Unidos y de otros países democráticos y de mercado libre. El informe de la EACI contiene proyecciones para el año 2010 de escenarios de amenaza, entre otros, los relacionados con la explotación criminal del transporte marítimo comercial. Algunos de estos escenarios ya están apareciendo, como los que se indican a continuación:¹⁸

¹⁷ “La Amenaza planteada por la convergencia de la delincuencia organizada, el tráfico de drogas y el terrorismo”, extracto del testimonio escrito al Congreso sobre la delincuencia internacional por R. Mutschke, Dirección de Inteligencia Criminal de la INTERPOL, ante el Comité Judicial de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, Subcomité sobre el Delito, Servicio de Información de los Estados Unidos, Departamento de Estado; 13 de diciembre de 2000.

¹⁸ *Evaluación de la Amenaza de la Delincuencia Internacional*, grupo de trabajo interinstitucional de los EE.UU., Oficina del Presidente de los Estados Unidos; diciembre de 2000; pág. 128.

- **La mayor integración regional y la interdependencia mundial de las economías nacionales harán más fácil para las organizaciones criminales operar a escala internacional y encubrir sus operaciones en actividades económicas legales.**
- **Las mejoras de las infraestructuras y modalidades del transporte para facilitar el comercio internacional podrían aumentar el volumen, la velocidad y la eficiencia de las operaciones comerciales y de contrabando realizadas por los grupos de delincuentes internacionales.**
- **Es probable que muchos países corran el riesgo de que grupos de delincuencia organizada logren una gran influencia o incluso el control de sus sistemas políticos y económicos.**

REFERENCES

"U.S.-MERCOSUR Trade Ministers Meeting to Aim at Opening Markets", B. Odessey, U.S. Information Service, Department of State; 22 Aug 2001.

"Foreign Officers Train Under U.S. Customs", *Washington Times*, J. Seper; 24 Aug 2001.

"State Department Official Cites Importance of Andean Regional Initiative" [text: Congressional testimony of R. Beers, before Senate Committee on Appropriations, Subcommittee on Foreign Operations], U.S. Information Service, Department of State; 11 Jul 2001.

"Court Indicts Ex-President of Argentina: Menem Accused of Leading Conspiracy to Sell Weapons", *Washington Post*, A. Faiola; 5 Jul 2001.

"U.S. Customs Seizes \$2.6 Million in Cocaine, Four Arrested in Chesapeake Bay", USCS Press Release, U.S. Customs Service; 20 Jun 2001.
www.customs.treas.gov/hot-new/pressrel/2001/0620-00.htm

"International Port Security Standards", *U.S. Naval Institute Proceedings*, LCDR M.A. Edgerton; Jun 2001.

"Adapting U.S. Defense Relations: Facing Strategic Realities in the Western Hemisphere", Presentation Conference, Western Hemisphere Team, Institute for National Strategic Studies, National Defense University; 28-29 Jun 2001.

DEA Congressional Testimony: "FY 2002 Budget Request of the Drug Enforcement Administration", by Administrator D. R. Marshall, U.S. Drug Enforcement Administration, before the U.S. House of Representatives Committee on Appropriations; 17 May 2001.
www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct051701.htm

DEA Congressional Testimony: "DEA's Strategy and Role in Combating Drugs Moving Through the Transit Zone Destined for the United States", by Administrator D. R. Marshall, U.S. Drug Enforcement Administration, before the U.S. Senate Caucus on International Narcotics Control; 15 May 2001.
www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct051501.htm

Operation Juno, report on the 1996 investigation, U.S. Drug Enforcement Administration; 15 May 2001.
www.usdoj.gov/dea/major/juno.htm

"Enterprise Theory of Investigation", *FBI Law Enforcement Bulletin*, R.A. McFeely; May 2001.

The Crisis of Democratic Governance in the Andes, Report on the Americas No. 2, Latin America Program, Woodrow Wilson International Center for Scholars, C. Arnson, Ed.; May 2001.

OAS Port Newsletter, Organization of American States, Inter-American Committee on Ports; Jan, Mar, May 2001.
www.oas.org/cip

"Drugs Infiltrate Peruvian Shipping", *Fairplay*, 5 April 2001.
www.fairplay.co.uk

"CCM Report Shows Increased Trafficking Through Caribbean", *Focus on Drugs*, Caribbean Regional Office, United Nations International Drug Control Programme, May 2001.

DEA Congressional Testimony: "Drug Trafficking on the Southwest Border", by Administrator D. R. Marshall, U.S. Drug Enforcement Administration, before the U.S. House of Representatives Committee on the Judiciary, Subcommittee on Crime; 29 Mar 2001.
www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct032901.htm

Prepared testimony by Acting Commissioner of Customs, Charles Winwood, U.S. Customs Service, before the House Appropriations Committee on USCS counterdrug activities; 29 Mar 2001.

DEA Congressional Testimony: "Plan Colombia: The Road Ahead", by Administrator D.R. Marshall, U.S. Drug Enforcement Administration, before the U.S. House of Representatives Committee on Government Reform, Subcommittee on Criminal Justice/Drug Policy; 02 Mar 2001.
www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct030201.htm

International Narcotics Control Strategy Report - 2000, Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, U.S. Department of State; Mar 2001.
www.usinfo.state.gov/topical/global/drugs/01030110.htm

DEA Congressional Testimony: "International Drug Trafficking Organizations Headquartered in Colombia", by Administrator D.R. Marshall, U.S. Drug Enforcement Administration, before the U.S. Senate Caucus on International Narcotics Control; 28 Feb 2001.
www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct022801.htm

"CIA's Tenet on Narcotics Trafficking and Global Security" [excerpt], U.S. Information Service, Department of State; 7 Feb 2001.

2000 Annual Assessment of Cocaine Movement, ONDCP-01-01, U.S. Office of National Drug Control Policy; Feb 2001.

DEA Congressional Testimony: "Drug Trafficking in the Caribbean (sec.: Trafficking Through the Caribbean to Europe)", by W. E. Ledwith, Chief, International Operations, U.S. Drug Enforcement Administration, before the U.S. House Government Reform Committee; 4 Jan 2000.

www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct010400_01.htm

"DEA Officials Testify on Drug Trafficking in Caribbean" [text], U.S. Information Service, Department of State; 4 Jan 2000.

Technical Advisory Groups on Port Security, *Inter-American Port Newsletter*, Organization of American States; Jan 2001.

National Drug Control Strategy: 2001 Annual Report, U.S. Office of National Drug Control Policy, Executive Office of the President of the United States; 2001.

www.whitehousedrugpolicy.gov/publications/policy/ndcs01/index.html

Fact Sheet: Narcotics and Crime Control - The Role of United States Government Agencies, U.S. Information Agency, Department of State; 2001.

www.usinfo.state.gov/topical/global/drugs/control.htm

International Crime Threat Assessment Fact Sheet, Office of the Press Secretary for the President of the United States; 18 Dec 2000.

www.state.gov/www/global/narcotics_law/001218_wh_crime.html

"Clarke Cites Release of International Crime Assessment", U.S. Information Service, Department of State; 15 Dec 2000.

Statement by the President on International Crime Threats, Office of the Press Secretary for the President of the United States; 15 Dec 2000.

www.state.gov/www/global/narcotics_law/001215_wh_clinton.html

"The Threat Posed by the Convergence of Organized Crime, Drugs Trafficking, and Terrorism", excerpts of written Congressional testimony on international crime by R. Mutschke, INTERPOL Criminal Intelligence Directorate, before U.S. House Judiciary Committee, Subcommittee on Crime, U.S. Information Service, Department of State; 13 Dec 2000.

"DEA Testifies on Convergence of International Crime, Drugs, Terrorism", U.S. Information Service, Department of State; 13 Dec 2000.

www.usinfo.state.gov/topical/pol/terror/00121301.htm

"Perl Warns that Globalization Facilitates Criminal Activities", Congressional Research Service testimony before U.S. House Judiciary Committee, Subcommittee on Crime, U.S. Information Service, Department of State; 13 Dec 2000.

www.usinfo.state.gov/topical/pol/terror/00121300.htm

International Crime Threat Assessment, U.S. interagency working group, Office of the President of the United States; Dec 2000.

"Report: Ports Will Top 500 Million TEUs in 2015", *American Shipper*, Dec 2000.

"Transportation Security Agenda For the 21st Century", *TR News*, S.E. Flynn; Nov/Dec 2000.

"Colombian Port Security Improvements Are Beginning to Achieve Results in Countering Commercial Maritime Drug Smuggling and To Impact the Transportation Methods Used by Trafficking Organizations", *Maritime Security Report*, U.S. Maritime Administration, T. Morelli; Nov 2000.

Foreign Cooperative Investigations, *DEA Briefing Book*, U.S. Drug Enforcement Administration; Oct 2000.

www.usdoj.gov/dea/briefingbook/index.html

National Drug Threat Assessment 2001: The Domestic Perspective [Product No. 2001-Q0317-001], National Drug Intelligence Center, U.S. Department of Justice; Oct 2000.
www.usdoj.gov/ndic/products.htm

United States Security Strategy for the Americas, Inter-American Affairs, Office of the Secretary of Defense, U.S. Department of Defense; Oct 2000.

Statewide Security Assessment of Florida Seaports, Camber Corporation, prepared for the Director, Office of Drug Control, Executive Office of the Governor, State of Florida; Sep 2000.

<http://explorer.camber.com:81/florida/FLORIDA.home>

Operation Journey, report on the 2000 investigation, U.S. Drug Enforcement Administration; Sep 2000.

www.usdoj.gov/dea/major/journey.htm

"Operation Journey Dismantles Colombian Organization that Shipped Cocaine to 12 Nations: More than 16 Tons of Cocaine Seized During the Operation", DEA Press Release, U.S. Drug Enforcement Administration; 26 Aug 2000.

www.usdoj.gov/dea/pubs/pressrel/pr082600.htm

"Lax Border Controls Threaten Development in the Caribbean", *Trinidad Guardian*; 7 Aug 2000.

Report of the Interagency Commission on Crime and Security in U.S. Seaports, Office of the President of the United States; Aug 2000.

www.seaportcommission.gov

The Multilateral Evaluation Mechanism (MEM), Inter-American Drug Abuse Control Commission, Organization of American States; Aug 2000.

"Exporting Port Security to Latin America and the Caribbean", Dr. S. Flynn, a presentation of the plenary session on *Infrastructure Protection and Port Security Issues*, at the Transportation Research Board's 25th Annual Summer Ports, Waterways, Freight, & International Trade Conference, Norfolk, VA; 16-19 Jul 2000.

"World Ports Reach 201 Million TEUs: Drewry Shipping Reports More Volume, Greater Penetration of Container Shipping", *American Shipper*, Jul 2000.

The Americas Counter Smuggling Initiative, U.S. Customs Service; Jul 2000.
www.customs.ustreas.gov/text/enforce/hardline/acsinfo

"Cartagena - A Port Focus for Drug Free Trading", *Ports and Harbors*, J. Raven; Jun 2000.

"Former DEA Chief Says Menem Ignored Drug Trade", *The Americas (Argentina)*, U.S. Foreign Broadcast Information Service; 6 May 2000.

Adapting Border Control to Support Caribbean Trade and Development, workshop program and paper prepared by Dr. S. Flynn for University of West Indies, Port of Spain, Trinidad; 4-5 May 2000.

"OAS Technical Advisory Group on Port Security (TAG/PS): A Multilateral Initiative to Develop a Common Strategy and Devise Basic Guidelines and Minimum Standards to Improve Port Security in the Western Hemisphere", *Maritime Security Report*, U.S. Maritime Administration, T. Morelli; May 2000.

Operations Conquistador and Columbus, report on the 2000 investigations, U.S. Drug Enforcement Administration; Apr 2000.

www.usdoj.gov/dea/major/conquistador.htm

"Policing In a Global Society", *FBI Law Enforcement Bulletin*, J. Patterson; Apr 2000.

Drug Control: U.S. Efforts in Latin America and the Caribbean, NSIAD-00-90R (B-284626), U.S. General Accounting Office; 18 Feb 2000.

U.S. General Counterdrug Intelligence Plan, Office of the President of the United States; Feb 2000.

www.whitehousedrugpolicy.gov/publications/gcip/index.html

"Chilean Police Seize 6000-7000 Kilos of Cocaine in Arica", U.S. Foreign Broadcast Information Service; Americas - 17 Jan 2000.

The World Factbook, U.S. Central Intelligence Agency; 2000.
www.cia.gov/cia/publications/factbook/index.html

Foreign Chemical Diversion, *The Diversion of Drugs and Chemicals*, Diversion Control Program, U.S. Drug Enforcement Administration; 2000.
www.deadiversion.usdoj.gov/pubs/program/activities/foreign.htm

Guide To Port Entry, Shipping Guides, Ltd.; 2000.

Globalization and Eroding Border Control: Developing a New U.S.-Caribbean Regime to Meet the Challenge, Dr. S. Flynn, a paper prepared for the Council on Foreign Relations' Study Group Meeting, Dante B. Fascell North-South Center, University of Miami, Florida; 17 Nov 1999.

Globalization and the Future of Border Control, Dr. S. Flynn, a paper prepared for the Council on Foreign Relations' Study Group Meeting at The Brookings Institution, Washington, D.C.; 26 Oct 1999.

A Strategic Approach for Substantially Improving Security in Caribbean Seaports and Reducing Cargo Crime in the International Maritime Trade Corridors, presentation by T. Morelli, U.S. Maritime Administration, before the Annual General Meeting of the Caribbean Shipping Association, St. Georges, Grenada; 19 Oct 1999.

Port Security in an Era of Open Economies and Open Societies, Dr. S. Flynn, a paper presented as part of the U.S. Delegation, led by the Maritime Administration, to the First Meeting of the Inter-American Committee on Ports, Organization of American States, Guatemala City, Guatemala; 12-14 Oct 1999.

An Assessment of the U.S. Marine Transportation System: A Report to Congress, U.S. Department of Transportation; Sep 1999.
www.marad.dot.gov/publications/MTSreport/index.html

"Inter-American Port Security Training Program: A U.S./OAS Initiative Resulting in Transfer of Technical Expertise, Development of Recommendations for Strategic Regional Approaches to Counter Seaport Crime, and Enhanced International Cooperation", *Maritime Security Report*, U.S. Maritime Administration, T. Morelli; Jun 1999.

A Strategic Approach for Substantially Improving the Security of International Maritime Trade Corridors in the Hemisphere and Reducing Cargo Crime, presentation by Clyde Hart, Jr., Maritime Administrator, U.S. Maritime Administration, at the Western Hemisphere Transport Ministerial; 15 December 1998.

"INTERPOL: Extending Law Enforcement's Reach Around the World", J. Imhoff and S. Cutler, *FBI Law Enforcement Bulletin*; Dec 1998.

DEA Congressional Testimony: "Drug Trafficking and the Flow of Illegal Drugs Into South Florida", by W. Mitchell, U.S. Drug Enforcement Administration, before the

U.S. Senate Caucus on International Narcotics Control; 22 Jun 1998.
www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct980622.htm

An Overview Of U.S. Counterdrug Intelligence Activities, GAO/NSIAD-98-142,
U.S. General Accounting Office; Jun 1998.

International Crime Control Strategy, Office of the President of the United States;
May 1998.

Transportation Transaction Analysis: A Handbook for Analysts, Civil Maritime Analysis
Department, U.S. Office of Naval Intelligence; 1998.

"Cocaine Smuggling From Bolivia To Atlantic Ports May Exploit Commercial Trade On
Mercosur Hidrovia, Lacking A Waterways Management Strategy", *Maritime Security
Report*, U.S. Maritime Administration, T. Morelli; Oct 1997.

The Marijuana Trade in Colombia, Intelligence Bulletin DEA-97038, Strategic Latin
America Unit, Intelligence Division, U.S. Drug Enforcement Administration; Aug 1997.

DEA Congressional Testimony: "Drug Trafficking in the Caribbean Theater and South
Florida", by Acting Deputy Administrator J. Milford, U.S. Drug Enforcement
Administration, before the U.S. House of Representatives Committee on Government
Reform, Subcommittee on National Security, International Affairs, and Criminal Justice;
17 Jul 1997.

www.usdoj.gov/dea/pubs/cngrtest/ct970717.htm

Bridgetown Declaration of Principles, Caribbean/United States Summit, Bridgetown,
Barbados; 10 May 1997.

"Haiti - Maritime Smuggling of Drugs and Contraband Goods Adversely Impacting
Legitimate Commerce and Development", T. Morelli, *Maritime Security Report*, U.S.
Maritime Administration; Apr 1997.

"Increased Drug Smuggling Via Lesser Antilles Threatens Growing Maritime Container
Trade", T. Morelli, *Maritime Security Report*, U.S. Maritime Administration; Jan 1997.

Port Security: A National Planning Guide, U.S. Department of Transportation, Jan 1997.

A Commercial Approach To Maritime Intelligence, (video, 4 modules), Civil Maritime
Analysis Department, CAPT E. Robinson, U.S. Office of Naval Intelligence; Jan 1996.

"Colombia Port Privatization Boosts Profits, Productivity, and Port Security Concerns",
T. Morelli, *Maritime Security Report*, U.S. Maritime Administration; Aug 1995.