

Distr. limitada  
6 de noviembre de 2000  
Español  
Original: inglés

**Grupo de Trabajo oficioso de participación general  
sobre Cooperación Marítima en la lucha contra el  
tráfico ilícito de drogas por mar**  
Viena, 5 a 8 de diciembre de 2000

## **Cooperación multilateral en lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar**

### **Nota de la Secretaría**

### **Índice**

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción .....	1-3	2
II. Métodos y tendencias del tráfico ilícito de drogas por mar .....	4-22	2
A. Tráfico ilícito de grandes volúmenes de drogas por mar .....	5-7	2
B. Tendencias del tráfico de contenedores .....	8-10	3
C. Utilización de buques nodriza y naves locales .....	11-14	3
D. Principales rutas de tráfico marítimo .....	15-22	4
III. Medidas regionales y subregionales de lucha contra el tráfico marítimo de drogas ..	23-29	5
IV. Examen de otras medidas .....	30-51	6
A. Aprobación de disposiciones legislativas pertinentes .....	30-33	6
B. Autoridades nacionales competentes .....	34-47	6
C. Acuerdos bilaterales o regionales modelo .....	48-51	8

## I. Introducción

1. El Grupo de Trabajo oficioso de participación general sobre Cooperación Marítima en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar fue convocado de conformidad con lo dispuesto en la resolución 43/5 de la Comisión de Estupefacientes, titulada “Promoción de una mayor cooperación multilateral en la lucha contra el tráfico ilícito por mar”, en la que la Comisión expresó su apoyo a los esfuerzos del Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID) encaminados a facilitar el examen, por los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988<sup>1</sup>, de medios prácticos de eliminar más eficazmente el tráfico ilícito de drogas por mar.

2. Desde la aprobación de la Convención de 1988, el PNUFID ha realizado una serie de actividades para apoyar y fomentar la cooperación internacional en la aplicación del derecho del mar a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. El Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima definió en las reuniones que celebrara en Viena en septiembre de 1994 y febrero de 1995 un conjunto de principios y directrices en esa esfera que hizo suyos la Comisión en su resolución 8 (XXXVIII). El Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima hizo hincapié en particular en la necesidad de normas comunes para los programas de capacitación destinados a promover un enfoque internacional coherente de la interceptación de las naves que se dedican al tráfico ilícito de drogas por mar. Esto impulsó al PNUFID a elaborar un proyecto experimental sobre capacitación en materia de vigilancia marítima contra la droga en el marco del cual se preparó una guía de capacitación para los oficiales encargados de la visita e inspección de los buques, que se publicó en tres idiomas y se difundió ampliamente.

3. El objetivo del Grupo de Trabajo oficioso de participación general es basarse en los principios y directrices definidos por el Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima, evaluando los progresos realizados hasta la fecha y definiendo medidas concretas para seguir reforzando la cooperación

internacional en el ámbito de la aplicación del derecho del mar a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

## II. Métodos y tendencias del tráfico ilícito de drogas por mar

4. La Comisión, en su resolución 43/5, reconoció la creciente frecuencia del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar. Las cifras correspondientes a las incautaciones realizadas en los puertos y a las facilitadas por el número relativamente pequeño de países que practican visitas, inspecciones e incautaciones en el mar sugieren que el tráfico marítimo constituye una parte importante del tráfico ilícito en general. El aumento del tráfico marítimo puede ser en parte una reacción a fiscalizaciones fronterizas más estrictas y a la intensificación de la represión del tráfico ilícito de drogas en los aeropuertos y en las fronteras terrestres. Tanto las rutas como los métodos del tráfico ilícito evolucionan constantemente, ya que los traficantes se adaptan con mucha facilidad a las medidas adoptadas por las autoridades para combatirlos.

### A. Tráfico ilícito de grandes volúmenes de drogas por mar

5. Los envíos por mar permiten que se transporten grandes volúmenes de drogas con menor riesgo para los traficantes, debido a los obstáculos geográficos y técnicos que dificultan la interceptación del tráfico ilícito de drogas por mar. El transporte marítimo parece ser la modalidad preferida de transporte en el caso de la cocaína<sup>2</sup> y aparentemente se utiliza también ampliamente para el tráfico de la cannabis. Debido a que por mar pueden transportarse mayores volúmenes de drogas, en las distintas operaciones realizadas en puertos o en el mar se incautan cantidades mayores que en incautaciones de las mismas drogas cuando éstas se trafican por tierra o por aire<sup>3</sup>.

6. El tráfico marítimo adopta dos *modus operandi* bien diferenciados. Es necesario distinguir entre el tráfico en contenedores y el tráfico dentro de naves

que a menudo se reconstruyen y adaptan para ocultar las drogas. En el primer caso, el dueño del buque de carga y su tripulación por lo general no están al tanto del tráfico, mientras que en el segundo participan activamente en él.

7. Las medidas de lucha contra los dos tipos de tráfico también difieren. En el caso de los contenedores comerciales, la mayoría de las medidas de fiscalización pueden y deben adoptarse en los puertos (en el mar no pueden inspeccionarse la carga ni los contenedores). En el segundo caso, los traficantes tal vez eviten los puertos establecidos, y por lo tanto es necesario aplicar medidas de represión en el mar.

## B. Tendencias del tráfico de contenedores

8. Se contrabandean grandes volúmenes de drogas por rutas directas o indirectas en contenedores comerciales de los países productores a los países consumidores (principalmente de América del Norte y Europa). La información sobre las incautaciones indica que las drogas se ocultan en contenedores de productos lícitos todo tipo (incluidos *souvenirs*, productos agrícolas, arroz, soda, maquinaria, artículos manufacturados y bananas).

9. La principal dificultad que entraña la interceptación de este tráfico se relaciona con el número de contenedores que se despachan cada día en todo el mundo, transportando en su mayoría mercadería lícita. No obstante, es posible aplicar medidas de fiscalización para identificar contenedores de interés en los puertos, aunque ello implique la introducción de procedimientos específicos y la capacitación de las autoridades encargadas del control de puertos, así como cierto apoyo técnico. Por consiguiente, en varios países<sup>4</sup> una gran proporción de toda la cocaína incautada se encuentra dentro de contenedores en los puertos marítimos.

10. Se informa de que los estupefacientes transportados en contenedores marítimos se envían a través de algunos países africanos de tránsito tanto a Europa como a mercados incipientes en la propia África (según se deduce de las incautaciones realizadas en Europa y de algunas incautaciones

recientes realizadas en África, especialmente en puertos donde los funcionarios portuarios han recibido capacitación). Los puertos de Dar es Salaam (República Unida de Tanzania), Durban (Sudáfrica), Maputo y Mombasa (Kenya) solían ser los principales puntos de tránsito, pero debido a las medidas adoptadas por las autoridades en esos lugares, el tráfico se está trasladando a otros puertos. Algunos puertos de España (por ejemplo, Barcelona y Bilbao), Italia (Génova), los Países Bajos y los Estados del Báltico son puntos de entrada importantes de contenedores con cocaína y hachís destinados a los mercados europeos. También se informa de que la cocaína se introduce de contrabando en cargamentos marítimos provenientes de América del Sur en Israel y el Líbano.

## C. Utilización de buques nodriza y naves locales

11. Dado que se ha intensificado la fiscalización en los puertos de la mayoría de los países consumidores y de muchos países productores o de tránsito, los traficantes están recurriendo a métodos para evitar los controles en los puertos, entre los que cabe mencionar las operaciones con buques nodriza. En las operaciones de esta índole, un buque de gran tamaño que transporta drogas se mantiene alejado de la costa de un país, en aguas internacionales, y naves más pequeñas, más rápidas o menos visibles llevan las drogas a los interesados que esperan en la costa o salen de la costa a encontrar el buque nodriza y recoger las drogas. El buque nodriza permanece generalmente fuera de la jurisdicción territorial del Estado costero a fin de evitar cometer un delito con arreglo al derecho de ese Estado. Estos métodos se utilizan ampliamente para transportar drogas de América Latina hacia el Caribe y a través de éste, así como hacia América del Norte. También se informa de operaciones de esta índole en Australia y Asia relacionadas, por ejemplo, con cargamentos provenientes del Pakistán y destinados a Europa occidental.

12. Según Interpol, el número de operaciones con buques nodriza está aumentando en Europa. El servicio de aduanas de los Países Bajos en Rotterdam informó de la incautación de cuatro toneladas de resina de cannabis en 1999 en una operación de buque nodriza originada en Asia.

España y Portugal informan de la amplia utilización de buques de pesca en Galicia.

13. En las operaciones con buques nodriza en algunas regiones donde se utilizan naves relativamente pequeñas, esas naves tienden también a utilizarse para el transporte directo de drogas a corta distancia. Las naves se adaptan generalmente al entorno local. En el Caribe se emplean a menudo lanchas a motor denominadas lanchas rápidas junto con barcos locales denominados yolas y balajos (Trinidad y Tabago); en otras regiones se utilizan también barcos de pesca, yates y lanchas rápidas locales (Albania). Entre Venezuela y Colombia y entre Colombia y Haití, se informa de que naves oceánicas rápidas completan el viaje de ida y vuelta en un día. Según se informa, en la costa septentrional de Colombia se fabrican naves rápidas de gran potencia que pueden navegar por el Caribe a velocidades de hasta 70 nudos con una carga útil de dos toneladas. De acuerdo con otras informaciones, los traficantes utilizan motos acuáticas, barcos de pesca, yates y lanchas rápidas para transportar cannabis de Marruecos a España.

14. Se informa asimismo de que desde barcos y aviones se lanzan alijos de drogas a boyas frente a las costas, desde donde son recogidos por cómplices.

## **D. Principales rutas de tráfico marítimo**

### **1. Cocaína**

15. Las principales rutas marítimas hacia América del Norte parten de América del Sur y Centroamérica pasan ya sea por el Pacífico oriental o por el Caribe. Existen al parecer cuatro puntos principales de salida: Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela<sup>5</sup>.

16. De acuerdo con la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) el contrabando de cocaína a Europa ha cambiado, en los últimos 10 años, del contrabando directo de los países de origen de la droga al tráfico de drogas provenientes de existencias almacenadas en países secundarios del Caribe que no producen las drogas y que son menos proclives a escrutinios de aduanas.

17. Los principales puntos de entrada a Europa siguen siendo España, Portugal, Italia (la cocaína que se trafica a esos países proviene de la Argentina, el Brasil y Colombia) y los Países Bajos. Las rutas del Mediterráneo oriental y meridional (que pasan a través de puertos marítimos de Grecia, Italia, Bulgaria y Turquía) se están usando cada vez más para transbordar cocaína en contenedores destinados a Europa central, occidental y oriental. El Mar Báltico también se está convirtiendo en una región muy atractiva para los traficantes de drogas, especialmente para los de América del Sur, dado que los numerosos puertos marítimos de la región pueden utilizarse como puntos de entrada para grandes cantidades de drogas destinadas al mercado europeo<sup>6</sup>.

18. Otra ruta que pasa por África meridional (Sudáfrica) y occidental (Ghana y Nigeria) se utiliza para el tráfico marítimo de drogas a los mercados locales y para el ulterior transporte a Europa por otros medios.

### **2. Heroína**

19. La heroína se trafica desde el Afganistán al Pakistán y luego se transporta en transbordadores a buques nodriza que la llevan a Europa occidental, o bien se envía en naves pequeñas a los puertos del Golfo Pérsico (en los Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Omán) donde se aprovechan las grandes instalaciones para contenedores y las zonas francas para transbordar la droga con celeridad. La heroína se consume además localmente y también se trafica por mar desde Asia sudoriental a Australia y América del Norte, entre otros destinos. Malasia y Singapur se utilizan como puntos de tránsito para el tráfico a Australia y Europa. La ruta del Báltico se está utilizando al parecer cada vez más para el tráfico de heroína desde Asia a través de la Federación de Rusia y hacia el resto de Europa.

### **3. Cannabis**

20. Las mismas rutas utilizadas para la heroína se siguen en el tráfico de resina de cannabis desde Asia a África septentrional, Australia y Europa<sup>7</sup>. Para el contrabando de la cannabis desde Colombia y México a los Estados Unidos de América se siguen las mismas rutas que las utilizadas en el caso de la cocaína. La resina se trafica también directamente

desde Marruecos a Europa occidental. Algunos informes indican que los traficantes están tratando de reabrir la ruta que partiendo de Marruecos pasa a través de Argelia hasta llegar a Europa<sup>8</sup>. Desde África occidental, el Caribe y Sudáfrica se envían hojas de cannabis a Europa por mar. En 1999 se realizaron dos incautaciones de 300 y 800 kilogramos en el puerto de Tilbury (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte). También se trafican hojas de cannabis transportándolas a través del Adriático desde Albania hasta la costa de Italia y el resto de Europa.

#### 4. Sustancias sintéticas

21. Según se informa, la anfetamina se trafficaría, probablemente por mar, de Polonia a Escandinavia. La metacualona se contrabandea por mar de la India al África meridional y oriental.

#### 5. Precursores químicos

22. Los precursores químicos desviados ilegalmente necesarios para la fabricación de estupefacientes se movilizan en dirección contraria a la de las drogas ilícitas. Como en el caso de las drogas, los precursores químicos se esconden o se describen falsamente como mercancía, en cargamentos marítimos comerciales. Durante una reciente operación internacional de lucha contra el tráfico ilícito del permanganato potásico, conocida con el nombre de Operación Púrpura, se descubrieron 12 toneladas de permanganato potásico desviado ilegalmente en contenedores marítimos enviados bajo una descripción falsa de España a Colombia.

### III. Medidas regionales y subregionales de lucha contra el tráfico marítimo de drogas

23. En la mayoría de las regiones en las que existe tráfico marítimo de drogas se han adoptado disposiciones para la cooperación entre los Estados interesados. El alcance de esa cooperación varía. Más adelante se presentan algunos ejemplos de iniciativas existentes, incluidas actividades bilaterales y la cooperación por conducto del PNUFID y de organizaciones regionales o subregionales.

24. En Europa, el Acuerdo del Consejo de Europa sobre tráfico ilícito por mar para la puesta en práctica del artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas entró en vigor el 1º de mayo de 2000. Tres países han ratificado ese acuerdo y varios otros están en vías de hacerlo. La mayoría de los países europeos han firmado acuerdos bilaterales de lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar.

25. En el Caribe se han lanzado muchas iniciativas. Por ejemplo, se han firmado 22 acuerdos bilaterales de lucha contra el tráfico ilícito por mar entre los Estados Unidos de América y países de la región que abarcan cuestiones tales como acuerdos sobre pasajeros, abordaje, persecución, entrada para investigar, sobrevuelo y transmisión de órdenes para el aterrizaje de aviones. Se han firmado acuerdos para realizar patrullajes conjuntos. Asimismo, otros países de la región han firmado acuerdos, incluidos países europeos que tienen territorios dependientes de ultramar en el Caribe (Francia, los Países Bajos y el Reino Unido). Los países que bordean el Caribe han iniciado consultas sobre la posibilidad de negociar un acuerdo regional relativo a la cooperación para la eliminación del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar en la región del Caribe.

26. En las reuniones de jefes de los organismos nacionales encargados de combatir el tráfico ilícito de drogas (HONLEA) de América Latina y el Caribe se han abordado temas relacionados con el tráfico marítimo. El PNUFID y la Organización Marítima Internacional han elaborado un programa de capacitación para prevenir y combatir el tráfico ilícito de drogas a bordo de buques y en zonas portuarias. En el marco del Plan de Acción de coordinación y cooperación para la fiscalización de drogas en el Caribe (Plan de Acción de Barbados), se lanzó otro proyecto destinado a establecer un sistema regional de despacho aduanero. El proyecto incluía cursos de formación marítima para funcionarios de 18 países de la región y de los servicios de guardacostas de los Estados Unidos, Francia, los Países Bajos y el Reino Unido.

27. En América latina, la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) de la Organización de los Estados Americanos (OEA)

cuentan con un programa sobre cooperación marítima destinado a promover las comunicaciones, la cooperación y la colaboración entre los organismos y los funcionarios encargados de la fiscalización marítima de drogas y precursores químicos ilícitos y otros aspectos de la producción y el tráfico ilícitos de drogas. En 1999, la CICAD cooperó con la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA en la elaboración de un programa de capacitación sobre seguridad portuaria.

28. En África se ha ejecutado un proyecto del PNUFID para desarrollar la capacidad de fiscalización de drogas en los puertos marítimos de África meridional y oriental.

29. En Asia, el Japón, en colaboración con el PNUFID, organizó el Seminario de capacitación para Asia y el Pacífico sobre vigilancia marítima contra la droga en octubre de 1997. En febrero de 1999 se celebró en el Japón la Conferencia sobre mecanismos de detección y represión de drogas en Asia a la que asistieron los jefes de los organismos encargados de combatir el tráfico ilícito de drogas en China, Camboya, Myanmar, la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam. Por conducto de su Organismo de Seguridad Marítima, el Japón acogió otro seminario de capacitación sobre vigilancia marítima contra la droga en enero de 2000.

## IV. Examen de otras medidas

### A. Aprobación de disposiciones legislativas pertinentes

30. La Asamblea General, en su vigésimo período extraordinario de sesiones dedicado a la acción común para contrarrestar el problema mundial de las drogas adoptó, en su resolución S-20/4 C, de 10 de junio de 1998, medidas para promover la cooperación judicial en la lucha contra el tráfico ilícito por mar.

31. En su resolución S-20/4 C, la Asamblea exhortó a los Estados, entre otras cosas, a que revisaran su derecho interno para cerciorarse de que cumplía con lo estipulado en la Convención de 1988 en el ámbito de la cooperación marítima. Si bien el artículo 17 se concentra en medidas de represión

contra naves de las que se sospecha que son utilizadas para el tráfico ilícito de drogas, la eficacia del régimen dependerá de que los Estados establezcan una jurisdicción adecuada, declarándose competentes, tal como se define en el artículo 4 de la Convención de 1988. Los Estados deberían por lo tanto garantizar el establecimiento de jurisdicción con arreglo a lo previsto en el apartado ii) del inciso b) del párrafo 1 del artículo 4. La competencia también debería ejercerse sobre naves apátridas y naves asimiladas a naves apátridas. Debería incluirse la competencia para visitar e inspeccionar naves en alta mar.

32. Las disposiciones relativas a los delitos deberían incluir el tráfico por mar. Una vez obtenido el acuerdo del Estado del pabellón o del presunto Estado del pabellón, el Estado solicitante debería tener las mismas facultades que si los delitos se hubiesen cometido en su territorio o en una nave de su pabellón. Las normas internas relativas a la obstrucción de la labor de los funcionarios de represión en el curso del desempeño de sus funciones deberían extenderse para abarcar la competencia del Estado en alta mar para adoptar medidas de represión. Las disposiciones relativas a incautación y decomiso también deberían ampliarse para incluir las drogas ilícitas y los instrumentos utilizados para la comisión de los delitos encontrados en las naves en alta mar.

33. Cabe examinar la utilidad de preparar una guía para la aprobación de legislación pertinente en la que podrían incluirse: textos de tratados pertinentes, como la Convención de 1988 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>9</sup>; directrices para el establecimiento de registros de embarcaciones, sobre la base de las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de inscripción de los Buques (que aún no ha entrado en vigor)<sup>10</sup>; extractos de leyes modelo de las Naciones Unidas para las jurisdicciones de derecho consuetudinario y derecho positivo; y ejemplos de leyes en las que se establezca la jurisdicción marítima.

### B. Autoridades nacionales competentes

34. En el párrafo 7 del artículo 17 de la Convención de 1988 se establece que los Estados Partes designarán una o varias autoridades para que

se encarguen de recibir las solicitudes de otras Partes de que se confirme que una nave que esté enarbolando su pabellón está autorizada a hacerlo, así como las solicitudes de autorización al Estado del pabellón para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave, y de responder a esas solicitudes. Las autoridades competentes designadas conforme a lo establecido en el artículo 17 tienen una función crucial que desempeñar en la aplicación de las medidas de lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar.

35. En su resolución S-20/4 C, la Asamblea General recomendó que los Estados revisaran los conductos y procedimientos de comunicación entre las autoridades competentes para facilitar su coordinación y cooperación mutua con miras a obtener una mayor rapidez de decisión y respuesta. Los Estados Partes en la Convención de 1988 deberían por lo tanto asegurarse de que sus autoridades designadas tuvieran facultades adecuadas para ejercer su competencia, rápido acceso a la información necesaria para contestar a las preguntas y capacidad para aplicar las mejores prácticas al emitir solicitudes de autorización, conceder autorización o informar a sus contrapartes de las medidas adoptadas. También podrían realizarse progresos en el ámbito de las notificaciones recíprocas entre autoridades competentes de los Estados Partes.

36. El PNUFID prepara cada año un directorio de todas las autoridades competentes designadas en virtud de los tratados internacionales de fiscalización de drogas. La Comisión de Estupefacientes, en su resolución 43/5, instó a los Estados Partes en la Convención de 1988 a que examinaran y actualizaran periódicamente los cambios aportados a la información presentada para su inclusión en esa publicación (titulada *Organismos nacionales competentes en virtud de los tratados internacionales de fiscalización de drogas*).

37. Podrían examinarse las formas de mejorar el actual sistema de notificación recíproca de las autoridades competentes mediante una serie de medidas. Por ejemplo, el PNUFID podría comunicar los cambios relativos a las autoridades competentes de manera continuada mediante la adopción de un sistema de notificación con un formato de hojas sueltas. Otra posibilidad sería poner a disposición de

los interesados en la Internet, con protección de contraseña, una lista de las autoridades competentes, incluyendo detalles sobre la forma de entablar contacto con ellas, aunque este enfoque parece presentar tanto beneficios como inconvenientes. Los países también podrían añadir a las señas de sus autoridades competentes informaciones aclaratorias útiles, como los requisitos previos del consentimiento para visitar las naves. El PNUFID también podría garantizar que los datos relativos a las autoridades competentes estuvieran al día enviando cada año a los países una carta en la que solicitara la actualización de esa información.

38. La Comisión, en su resolución 43/5, alentó a los Estados Partes en la Convención de 1988 a que examinaran la posibilidad de establecer un mecanismo que permitiera atender las solicitudes, disponiendo en todo momento de recursos, con sujeción a los procedimientos nacionales, y a que se esforzaran por mantener canales de comunicación adecuados por teléfono y fax, así como otros medios de comunicación posibles, con la autoridad o las autoridades competentes.

39. A ese respecto, los Estados Partes podrían considerar la posibilidad de designar a más de un funcionario en la oficina de la autoridad competente para garantizar en todo momento la presencia de una persona para conceder las autorizaciones necesarias, y poner a disposición de los interesados un número de contacto durante las 24 horas del día, los siete días de la semana.

40. También podrían garantizar que se delegaran en las autoridades competentes poderes válidos para autorizar visitas a las naves del pabellón del Estado interesado. Dado que una autorización para visitar una nave tal vez requiera la aprobación de más de un departamento gubernamental (incluidos, por ejemplo, el Ministerio de Relaciones Exteriores o el de Justicia), debería existir un procedimiento establecido para obtener rápidamente las aprobaciones necesarias.

41. La autoridad designada debería estar en condiciones de verificar la matrícula de la nave sospechosa y determinar si se está llevando a cabo alguna otra operación de vigilancia legal con respecto a la misma nave. A tal efecto, los Estados Partes deberían mantener un registro en el que figurara información sobre las naves de su pabellón

y, conforme a la recomendación del Grupo de Trabajo, realizar todos los esfuerzos posibles por informatizar un conjunto detallado de datos sobre las naves que figuran en su registro a fin de facilitar la identificación de las naves de su pabellón.

42. También debería considerarse la posibilidad de preparar un manual de fácil utilización que contuviera una solicitud modelo para detener y visitar una nave, una autorización modelo para practicar la visita y un formulario modelo para transmitir información complementaria sobre los resultados de la visita, con miras a prestar asistencia a las autoridades designadas en la aplicación de las mejores prácticas.

43. El Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima preparó una lista no exhaustiva de los elementos que deben incluirse en una solicitud. La solicitud podría incluir, por ejemplo, la identidad de la parte solicitante, el nombre y la posición de la nave que se desea visitar, una declaración de que está ejerciendo la libertad de navegación y una solicitud de confirmación de nacionalidad y un país de matrícula. Las medidas que el Estado solicitante se propusiera adoptar en caso de que se encontraran drogas también podrían incluirse en la solicitud, así como el plazo límite para que el Estado solicitante interviniera eficazmente y el plazo límite de respuesta a la solicitud para que pudiera realizarse esa intervención.

44. Es necesario responder con celeridad a las solicitudes. La Comisión, en su resolución 43/5, instó a los Estados a que respondieran sin demora a toda solicitud formulada de acuerdo con el artículo 17, teniendo presentes los imperativos operacionales de esa solicitud. El Estado del pabellón debería acusar recibo inmediatamente de la solicitud de autorización y confirmar su condición de Estado del pabellón, indicando el período que estime necesario para enviar una respuesta. La solicitud debería contestarse a la brevedad posible y, siempre que fuese viable, en las horas siguientes a su recepción. La autorización debería constituir un reflejo de la solicitud y mencionar cuáles son sus fundamentos jurídicos de conformidad con el derecho interno e internacional. Los países que contesten a las solicitudes podrían incluir las condiciones a las que puedan estar sujetas las autorizaciones incluido, por ejemplo, el tratamiento

que deba darse a sus nacionales. El permiso para visitar la nave podría otorgarse sobre la base de la autoridad del presunto Estado del pabellón, lo que constituiría un medio útil para acelerar las autorizaciones.

45. El Grupo de Trabajo también hizo hincapié en que, de conformidad con el párrafo 8 del artículo 17 de la Convención de 1988, el Estado interviniente debería informar con prontitud al Estado del pabellón de los resultados de su intervención. En caso de que la sospecha se confirmara, los dos Estados deberían acordar la adopción de medidas apropiadas, teniendo debidamente en cuenta el principio de la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón reconocido en el derecho internacional. El Estado del pabellón puede renunciar explícitamente al ejercicio de su jurisdicción en favor del Estado interviniente, sobre la base de las pruebas reunidas durante la visita y la inspección.

46. También podría prepararse e incluirse en el manual para las autoridades competentes un formulario modelo sobre los resultados de la visita para informar al Estado requerido del resultado de la operación.

### **C. Acuerdos bilaterales o regionales modelo**

47. En el párrafo 9 del artículo 17 de la Convención de 1988 se subraya la utilidad de que las Partes concierten acuerdos bilaterales y regionales para llevar a la práctica las disposiciones abarcadas en ese artículo.

48. En su resolución S-20/4 C, la Asamblea General recomendó además a los Estados que negociaran y pusieran en práctica acuerdos bilaterales y multilaterales que promovieran una mayor cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito por mar, de conformidad con el artículo 17 de la Convención de 1988. La Comisión, en su resolución 43/5, alentó a los gobiernos interesados a que, cuando procediera, elaboraran acuerdos regionales marítimos, y pidió al Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas que, con cargo a recursos voluntarios y a solicitud de los gobiernos interesados, brindara, por conducto de sus oficinas regionales, el apoyo técnico necesario a los procesos de negociación de

acuerdos de cooperación en la eliminación del tráfico ilícito por mar.

49. Tal como lo recomendara el Grupo de Trabajo, podría preverse la elaboración de un acuerdo modelo para normalizar las modalidades de las operaciones de lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar y, siempre que fuera posible, la celebración de reuniones regionales o subregionales con miras a concertar acuerdos y arreglos sobre ese tema.

50. Una serie de acuerdos existentes entre países podrían servir de modelo para otros países. En los

acuerdos podrían especificarse datos detallados acerca de las autoridades intervinientes y de las medidas en el plano operacional. Entre los temas podrían figurar, por ejemplo, las visitas a naves en alta mar, las normas para operaciones conjuntas y acuerdos de transporte, arreglos de seguimiento por el Estado solicitante después de la visita (por ejemplo, brindando cooperación judicial para prestar asistencia al Estado requerido en el enjuiciamiento de las personas detenidas), así como disposiciones sobre daños y perjuicios, reparaciones e indemnizaciones que podrían extraerse de convenciones o acuerdos internacionales vigentes que abordaran problemas similares.

## Notas

- <sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Aprobación de una Convención contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y sustancias Sicotrópicas, Viena, 25 de noviembre a 20 de diciembre de 1988*, vol. I (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.94.XI.5).
- <sup>2</sup> Interpol estima que en 1999, el 67% de todo el contrabando de cocaína se realizaba por barco. Según la misma fuente, se estima que el 55% de toda la cocaína que ingresa a Europa lo hace por vía marítima.
- <sup>3</sup> En 1997, el 5% de todas las incautaciones de cocaína correspondió a envíos por mar, pero éstos representaban el 41% del volumen incautado. En el mismo año, las incautaciones de cannabis (resina y planta) en los puertos y en el mar ascendieron al 10% de las incautaciones totales pero constituyeron el 46,8% del volumen total incautado. El número de incautaciones de heroína objeto de tráfico marítimo ilícito representó sólo el 1% del número total de incautaciones, pero constituyó un 4% del volumen total incautado en 1997. En 1999, en las costas mexicanas del Caribe y del Pacífico se realizaron incautaciones en 10 naves, cada una de las cuales contenía entre 1 y 10 toneladas de cocaína. Durante los primeros seis meses de 2000, se realizaron varias incautaciones de múltiples toneladas de cocaína, por ejemplo, en naves frente a las costas de Chile.
- <sup>4</sup> Según las cifras de Interpol correspondientes a 1999, el 99% de todas las drogas incautadas en Ucrania se encontraron dentro de contenedores. Los porcentajes fueron de un 83% en el caso de Noruega, un 80% en el de Suecia, un 78,5% en el de España, un 75% en el de Irlanda, un 67% en el de Grecia y un 50,3% en el de Italia.
- <sup>5</sup> Por ejemplo, en 1999 se realizó una incautación de 3 toneladas de cocaína de gran pureza en el puerto marítimo de Chacachacare en Venezuela.
- <sup>6</sup> En 1999 y 2000 se realizaron grandes incautaciones en esa región.
- <sup>7</sup> En 1998 se incautaron 10 toneladas de resina de cannabis en Australia y 15 toneladas de esa misma sustancia en el Canadá, y en el caso de ambos países, el transporte se había realizado por esta ruta. En 1999 se realizaron grandes incautaciones en Europa (Dinamarca e Italia) y en los países del Golfo Pérsico (correspondiendo a Omán las de mayor volumen).
- <sup>8</sup> En 1999, las autoridades argelinas incautaron un total de 4 toneladas de resina de cannabis.
- <sup>9</sup> Véase *El derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas N° de venta S.83.V.5).
- <sup>10</sup> Véase *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de matriculación de Buques*, vol. I, *Acta Final y convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques* (TD/RS/CONF/25).