

Resolución A.872(20)
aprobada el 27 de noviembre de 1997
(Punto 13 del orden del día)

**DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO
DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS
QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

LA ASAMBLEA,

HABIENDO EXAMINADO el objetivo general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, y en particular el artículo III del mismo,

RECORDANDO que el Comité de Facilitación, consciente del azote del narcotráfico, aprobó en su 17º periodo de sesiones, celebrado en 1987, la circular FAL5/Circ.1/Rev., titulada "Prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional: Directrices para uso de propietarios de buques, gente de mar y otras personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques",

RECORDANDO ADEMÁS que, en su decimonoveno periodo de sesiones ordinario, había instado al Comité de Facilitación a que acelerara la revisión de las Directrices antedichas, que también deberían incluir medidas para combatir el tráfico ilícito de productos precursores,

RECONOCIENDO la urgente necesidad de establecer una colaboración de ámbito internacional para suprimir el tráfico marítimo ilícito según se contempla en la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de 1988,

RECONOCIENDO ADEMÁS los derechos y obligaciones pertinentes recogidos en el derecho internacional marítimo, incluidos el principio de libertad de navegación y el derecho de paso inocente,

PREOCUPADA de que el tráfico ilícito de drogas y el transporte de productos precursores afectan seriamente al transporte marítimo lícito,

TOMANDO NOTA CON SATISFACCIÓN de la elaboración de directrices encaminadas a prevenir y suprimir los actos ilícitos a que se hace mención en la presente resolución, elaboradas por los Gobiernos Miembros y as organizaciones internacionales pertinentes,

AGRADECIENDO la valiosa contribución de la ICS por medio de su publicación titulada "*Drug Trafficking and Drug Abuse - Guidelines for Owners and Masters on Prevention, Detection and Recognition*" en la que se basa una considerable parte del anexo de la presente resolución,

1. APRUEBA las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros a que implanten sin demora las Directrices adjuntas, de conformidad con el derecho marítimo internacional, y a que las pongan en conocimiento de los capitanes de puerto, compañías navieras, propietarios y operadores de buques, capitanes y todas las demás partes interesadas;
3. PIDE al Comité de Facilitación que mantenga las Directrices sometidas a un examen constante y a que las actualice, según sea necesario, en función de la experiencia adquirida; y
4. REVOCA la circular FAL.5/Circ.1/Rev.1.

**DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO
DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS
QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Índice

Preámbulo

Capítulo 1 Prevención del tráfico ilícito de drogas

- 1 Procedimientos aduaneros
 - 1.1 Medidas de los funcionarios de aduanas
 - 1.2 Información con respecto a la tripulación
 - 1.3 Función de las compañías navieras
 - 1.4 Seguridad de la carga
 - 1.5 Seguridad en el puerto o en el terminal cuando la compañía naviera ejerza el control de los servicios
 - 1.6 Seguridad en general
 - 1.7 Seguridad relativa al personal
 - 1.8 Generalidades
- 2 Posibilidad de embarque ilícito en los buques
 - 2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque
 - 2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque
 - 2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque
 - 2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
- 3 Funciones de las compañías explotadoras por lo que respecta a la seguridad del buque
 - 3.1 Enseñanza y formación de la tripulación
 - 3.2 Coordinación entre las autoridades locales y la compañía explotadora
 - 3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito
 - 3.4 Examen de la seguridad del buque
 - 3.5 Personal disponible para la seguridad del buque
 - 3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores
- 4 Medidas y procedimientos para la seguridad física del buque
 - 4.1 Seguridad de los servicios en tierra
 - 4.2 Seguridad a bordo del buque
 - 4.2.1 Control del acceso al buque e identificación
 - 4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto
 - 4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes
 - 4.3 Precauciones generales en los buques
 - 4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
 - 4.4.1 Iluminación
 - 4.4.2 Vigilancia desde el buque
 - 4.4.3 Búsquedas por debajo de la línea de flotación
 - 4.5 Control del personal
 - 4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas
 - 4.6.1 Individualmente
 - 4.6.2 Confabulación organizada

- 5 Detección de drogas ocultas
 - 5.1 Registros a bordo
 - 5.2 Planificación de los registros a bordo
 - 5.3 Tipos de registro a bordo
 - 5.3.1 Registro reactivo
 - 5.3.2 Registro rápido
 - 5.3.3 Registro preventivo
 - 5.4 Métodos de registro
 - 5.4.1 Registro físico
 - 5.4.2 Sistemas de rayos X
 - 5.4.3 Exploración iónica
 - 5.4.4 Empleo de perros
 - 5.4.5 Consideraciones adicionales
- 6 Ocultamiento de drogas a bordo e indicios reveladores
 - 6.1 A bordo del buque
 - 6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque
 - 6.3 Circunstancias sospechosas a bordo
 - 6.4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque
 - 6.5 Observación de las pautas de comportamiento
 - 6.6 Circunstancias sospechosas en la mar
 - 6.7 Circunstancias sospechosas en tierra
- 7 Medidas que procederá adoptar al encontrar drogas
 - 7.1 Orientación general
 - 7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal
 - 7.3 Orientación concreta
- 8 Sustancias medicinales permitidas a bordo
 - 8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo
 - 8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

Capítulo 2 - Control del transporte de precursores y productos químicos

- 1 Precursores y productos químicos esenciales utilizados en la elaboración ilícita de estupefacientes o sustancias sicotrópicas
- 2 Precauciones para el transporte de precursores o productos químicos esenciales utilizados en la elaboración de estupefacientes
- 3 Recomendaciones para los países productores, distribuidores y proveedores de productos químicos esenciales o precursores

ANEXOS

Anexo 1 - Lista de productos químicos esenciales y precursores frecuentemente utilizados en la elaboración de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (según la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)

Anexo 2 - Equilibrio entre la observancia forzosa y la facilitación

Anexo 3 - Incautaciones mundiales

Anexo 4 - Tendencias mundiales (basadas en el informe de 1992, presentado por la junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas)

Anexo 5 - Legislación penal

Anexo 6 - Las drogas y la drogadicción

Anexo 7 - Glosario de términos

Anexo 8 - Lista de puntos de contacto en los puertos para notificar sucesos relacionados con las drogas

PREAMBULO

1 En las presentes Directrices se facilita asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Se trata de normas cuyo objeto es ayudar a las compañías navieras, a los capitanes y a los oficiales de buques a combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer algunos de los síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas normas, los propietarios de buques tal vez deseen examinar la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de carácter aduanero, en sus buques, en particular el contrabando de narcóticos, sustancias sicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función de las rutas que cubran sus servicios.

2 La Organización Marítima Internacional acordó contribuir al esfuerzo internacional encaminado a combatir más eficazmente el tráfico ilícito de drogas y el Comité de Facilitación preparó en su 17º periodo de sesiones, celebrado en septiembre de 1987, las "Directrices para la prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional", que fueron aprobadas por el Consejo en su 14º periodo de sesiones extraordinario, celebrado en noviembre de 1987. Las directrices recogidas a continuación sustituyen a las directrices provisionales distribuidas mediante la circular FAL.5/Circ.1, de 5 de febrero de 1987.

3 En ciertos casos, la falta de cuidado o de la debida diligencia por parte del capitán y de la tripulación puede facilitar el ocultamiento a bordo de narcóticos, sustancias sicotrópicas o productos químicos precursores.

4 Una elevada proporción del tráfico de drogas se efectúa por mar debido a las oportunidades que presenta el gran volumen de transporte entre los países productores y los países consumidores y a los intentos de los narcotraficantes de penetrar en los mercados ilícitos más rentables. Una vez que el cargamento de drogas ha penetrado en una región, los narcotraficantes y sus agentes tienen pocas dificultades para moverlo dentro de esa región, aprovechándose del deseo de los gobiernos de facilitar el movimiento de personas y mercancías a través de las fronteras.

5 Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

i) El gran valor de las drogas al entrar de contrabando en grandes cantidades atrae a las principales organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad de que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.

ii) El narcotraficante profesional rara vez transporta él mismo las drogas y, por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactados con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente conscientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas hasta la pena de muerte en algunos países.

iii) No existen rutas de navegación "seguras" donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en sus buques. Los viajes directos desde los países

productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.

6 El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades aduaneras para imponer la ley retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible abuso de drogas por parte de la tripulación amenaza la seguridad del buque.

CAPITULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILICITO DE DROGAS

1 PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

1.1 Medidas de los funcionarios de aduanas

Los funcionarios de aduanas tienen ciertos deberes que cumplir con respecto a todos los buques procedentes de países extranjeros, y con destino a los mismos, y normalmente tratan de establecer una cooperación amistosa con los oficiales y marineros. Su formación les ha preparado para respetar el buque como el hogar del marino y reconocen que los tripulantes desean realizar su trabajo sin intromisiones y sin que la vida a bordo sea perturbada más de lo necesario.

Las aduanas agradecen toda cooperación e información que cualquier tripulante les pueda prestar para erradicar el tráfico de drogas. La información facilitada se tratará con la máxima confidencialidad y se investigará sin demora.

Algunos servicios aduaneros u otras autoridades competentes del Estado ribereño están autorizados por la ley para subir a bordo, sin permiso del Estado de abanderamiento, de todo buque que no tenga inmunidad soberana dentro de sus puertos o mientras pasen por su mar territorial y permanecer en él, registrar y examinar cualquier parte del mismo, así como abrir espacios o contenedores cerrados, de los que se sospeche pueda haber contrabando, esté o no estén disponibles las llaves de los mismos. Algunas autoridades también estarán autorizadas a poner en práctica, en la zona adyacente, el control necesario para evitar, entre otras cosas, cualquier infracción de las disposiciones aduaneras, leyes y reglamentaciones de los Estados ribereños dentro de su territorio o mar territorial. Tales procedimientos varían según la legislación de cada país. Los servicios aduaneros y otras autoridades competentes del Estado ribereño también podrán estar autorizados para subir a bordo y registrar, con el permiso del Estado de abanderamiento, buques de pabellón extranjero sospechosos que se hallen mar adentro de la zona adyacente/mar territorial.

Entre las preguntas hechas acerca de las medidas que pueden tomar los funcionarios de aduanas respecto del buque, cabe destacar las siguientes:

¿Puede un funcionario de aduanas subir a bordo del buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se dispone que cualquier funcionario de aduanas u otra persona debidamente autorizada puede subir al buque en todo momento, mientras éste se encuentre dentro de los límites de un puerto o en las aguas territoriales.

¿Pueden los funcionarios de aduanas registrar el buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se autoriza a los funcionarios de aduanas a registrar cualquier parte del buque. También se les autoriza, por ley, a permanecer a bordo del buque mientras efectúen los registros necesarios. Es posible que en ciertas zonas del buque (espacios de carga inertizados, equipos electrónicos sensibles, etc.) necesiten asesoramiento, ayuda de la tripulación o

equipo o indumentaria especiales para llevar a cabo un registro. Los funcionarios de aduanas deberán ser informados de la existencia de tales zonas dentro del buque.

¿Pueden los funcionarios de aduanas apresar un buque cuando se encuentren en él sustancias ilícitas?

Con arreglo a determinadas legislaciones nacionales, ciertos buques utilizados para el transporte de mercancías que puedan ser objeto de decomiso también pueden ser apresados con arreglo a la legislación aduanera. Se podrán imponer sanciones al buque cuyos oficiales responsables, es decir, el capitán, los oficiales y maquinistas, gestor naviero o el propietario, estén involucrados, ya sea por sus propios actos o por negligencia en la adopción de precauciones razonables para evitar que algún tripulante bajo su supervisión se dedique al tráfico ilícito de drogas.

¿Hay que facilitar alojamiento en el buque a los funcionarios de aduanas?

Por regla general, la ley permite a los funcionarios de aduanas instalarse en los buques mientras éstos se encuentren dentro de los límites de un puerto o en aguas territoriales, siempre que la situación no ponga en peligro la seguridad personal de los tripulantes, de los funcionarios de aduanas o de las personas encargadas de la investigación.

¿Se debe proporcionar una plancha de desembarco adecuada para el acceso al buque?

En la mayor parte de las legislaciones se exige que los funcionarios de aduanas tengan un medio de acceso seguro para entrar y salir del buque. Los requerimientos del funcionario de aduanas deberán atenderse de inmediato, siempre que sean razonables teniendo en cuenta las circunstancias.

¿Qué poder tiene el funcionario de aduanas al efectuar el registro del buque?

Por regla general, la legislación permite que el funcionario de aduanas tenga libre acceso a todas las partes del buque y de su carga. Adicionalmente dicho funcionario podrá:

- .1 marcar o hacer marcar cualquier mercancía antes de su embarco;
- .2 guardar bajo llave, precintar o dejar en lugar seguro cualquier mercancía transportada en el buque o que se encuentre en algún otro lugar o en algún contenedor; y
- .3 abrir por la fuerza cualquier lugar o contenedor que esté cerrado si las llaves son retenidas o no están disponibles.

Por regla general, los funcionarios de aduanas tendrán autoridad para:

- .1 subir a bordo y registrar buques cuando estas medidas sean necesarias para suprimir el narcotráfico por mar; y
- .2 detener a todo infractor e imponer sanciones y multas, así como expedir órdenes de detección, a menos que en la legislación del país en cuestión se disponga otra cosa.

Cuando, durante el registro de un buque las autoridades aduaneras descubran sustancias ilícitas, el oficial a cargo podría ser considerado responsable.

Cuando los funcionarios de aduanas entablen un proceso judicial, se podrá considerar que el capitán y demás partes son responsables desde el punto de vista jurídico con arreglo a la legislación nacional pertinente.

1.2 Información con respecto a la tripulación

Los funcionarios de aduanas podrán considerar como "oficiales responsables del buque" a las siguientes personas:

- .1 capitanes;

- .2 oficiales y personal subalterno, incluidos los que no tengan títulos;
- .3 maquinistas y ayudantes, incluidos los que no tengan títulos;
- .4 técnicos de refrigeración;
- .5 sobrecargos y contra maestres titulados en buques de pasaje.

Se podrá pedir a los capitanes de buques que satisfagan toda solicitud razonable de la autoridad aduanera en relación con la información importante que pueda estar disponible acerca de uno o varios tripulantes. Aunque pueda haber responsabilidad penal, la cooperación y el valor de la información facilitada por el capitán podrían ser factores para mitigar la responsabilidad del buque.

A la llegada del buque, los funcionarios de aduanas deberán ser notificados cuando sea factible, en el caso de que uno o varios miembros de la tripulación hubieran abandonado el buque, o entrado en él, en ese Puerto.

Salvo en circunstancias excepcionales, se facilitará a los funcionarios de aduanas información sobre la carga y la tripulación antes de la llegada del buque.

LOS PODERES DE LOS FUNCIONARIOS DE ADUANAS SON AMPLIOS, PERO EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA SE DEBERA ABUSAR DE ELLOS. TODO CASO DE FALTA DE INTEGRIDAD POR PARTE DE TALES FUNCIONARIOS EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO DEBERA SER NOTIFICADO A LAS AUTORIDADES NACIONALES Y A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO.

Previa solicitud, la mayoría de las autoridades aduaneras notificará a los propietarios de buques y capitanes cuáles son los puertos de alto riesgo. Tales autoridades deberán designar puntos de contacto específicos en los puertos a fin de informar sobre incidentes relacionados con las drogas.

1.3 Función de las compañías navieras

Siempre que sea factible, las compañías navieras deberán estar dispuestas para prestar asistencia a las, autoridades aduaneras en la formación apropiada en relación con los métodos de registro del tipo de buques que utilice la compañía.

Los pormenores, inclusive pianos, de cualquier reciente reparación estructural, remodelación o reforma importante del buque (en el interior o el exterior) deberán llevarse a bordo en caso de que sean requeridos por las autoridades aduaneras.

Las compañías navieras normalmente deberán permitir que las autoridades aduaneras tengan acceso a la información comercial sobre los buques y su carga, especialmente la relativa a los cambios de destino, de consignatario, etc.

Las compañías navieras deberán colaborar en la formación de los funcionarios de aduanas por lo que respecta a la utilización de los sistemas de información relativos a la ruta de los contenedores y a la carga, así como permitir que las autoridades aduaneras tengan el debido acceso a tales sistemas.

1.4 Seguridad de la carga

Las compañías navieras deberán solicitar a las autoridades aduaneras, ayuda en cuanto a la facilitación de información y asesoramiento experto para su personal responsable de la seguridad, de la manipulación de la carga y de la documentación, con el fin de capacitarlo para reconocer y notificar los casos en que las circunstancias den lugar a sospechas, tales como discrepancias en el peso, desapariciones, incongruencias

en el pago, en la elaboración de fardos, en la ruta, anomalías en la documentación o cualquier otro tipo de discrepancia.

Cuando haya una lista numérica de todos los contenedores que vayan a ser desembarcados en un puerto, el oficial responsable de esta operación designado por la compañía naviera deberá permitir que las autoridades aduaneras tengan acceso a dicha lista.

Después de descargar los contenedores y cuando se tenga la impresión de que la integridad de los contenedores ha sido violada, la compañía naviera deberá notificar a las autoridades aduaneras al respecto.

Las compañías navieras deberán examinar sus procedimientos para comprobar los precintos numerados y las cubiertas de carga resistentes a la manipulación indebida a fin de impedir el acceso a las personas no autorizadas.

1.5 Seguridad en el puerto o en el terminal cuando la compañía naviera ejerza el control de los servicios

.1 La compañía deberá controlar el acceso de vehículos privados a los depósitos de carga y a los servicios de embarque.

.2 Deberá poseer una lista de todos los vehículos y personas que tengan un acceso autorizado periódico a los depósitos de carga y a los servicios portuarios y poner dicha lista a disposición de las autoridades aduaneras.

.3 Deberá limitar el estacionamiento de todos los vehículos a una zona designada que se encuentre alejada de las zonas activas de carga de los buques.

.4 A todo vehículo autorizado para entrar en un momento determinado en los depósitos de carga o servicios de embarque se le deberá expedir un pase fechado, y podrá estacionar únicamente en las zonas designadas. Los números del pase deberán ser registrados y puestos a disposición de la aduana, cuando se exija.

.5 Cuando la compañía naviera disponga de sistemas de seguridad electrónicos, tales como televisión en circuito cerrado en las zonas de manipulación o embarque de la carga, estos sistemas deberán ser puestos a disposición de la aduana, si ésta así lo solicita.

.6 El acceso a las zonas de carga y al buque únicamente se permitirá al personal y a los vehículos autorizados que muestren la identificación correcta.

.1.6 Seguridad en general

Las compañías navieras deberán examinar periódicamente las medidas de control y seguridad existentes en los puertos de escala y tomar las medidas encaminadas a corregir toda deficiencia que se haya determinado o, cuando sea apropiado, notificarlas a la autoridad del puerto correspondiente. Dicho examen deberá concentrarse específicamente en las medidas concebidas para restringir el acceso al buque, a los servicios y a los cargamentos, por parte de personas no autorizadas.

Las compañías navieras deberán notificar a aduanas si los empleados descubren bultos sospechosos o carga injustificada en el buque o fuera de él. Tales bultos sospechosos deberán mantenerse en observación mientras se notifica a las autoridades aduaneras.

La compañía naviera deberá estar dispuesta a enviar a los buques y a los servicios de embarque información relativa a la descripción de las sanciones internas aplicadas a los empleados en los casos

confirmados de tráfico y abuso de drogas, haciendo referencia, en términos generales, a las severas sanciones impuestas por las autoridades competentes de todo el mundo en materia de delitos relacionados con drogas.

La compañía naviera deberá facilitar a las autoridades aduaneras información relativa a las compañías de estibadores que prestan sus servicios en sus buques en los respectivos puertos, al igual que la identificación de las compañías que proveen servicios relacionados con los buques.

La compañía naviera deberá tomar, en la medida de lo posible, todas las precauciones necesarias al contratar nuevos empleados que vayan a trabajar en sus respectivos buques, con el fin de verificar que ninguno de ellos haya sido condenado por narcotráfico o tenga antecedentes relacionados con el abuso de drogas.

1.7 Seguridad relativa al personal

La compañía naviera deberá permitir que únicamente los empleados autorizados y debidamente identificados se ocupen de la información relacionada con las operaciones de carga o del buque.

Las compañías navieras deberán participar con las autoridades aduaneras apropiadas en la formación de su personal para que éste sea capaz de determinar los casos en los que las excepciones a las prácticas comerciales normales puedan sugerir la posibilidad de un delito relacionado con drogas.

El personal pertinente de las compañías navieras deberá estar capacitado para reconocer las señales que indiquen que un empleado pueda ser capaz de cometer delitos relacionados con drogas y para conocer las medidas que deban tomarse en caso de que surjan sospechas.

1.8 Generalidades

La compañía naviera deberá proveer puntos de contacto locales, claramente identificados y de fácil acceso, para todos los asuntos que presenten un interés jurídico para la aduana (registros de carga, reservas de pasajeros, rutas de la carga, información sobre los empleados, etc.).

Las compañías navieras deberán comunicar a todos los empleados o agentes que participen en las operaciones del buque o de la carga, tanto en tierra como a bordo, el contenido de estos asuntos y darles instrucciones para su cumplimiento si se ajustan a las normas de la compañía.

Las compañías navieras deberán estimular un intercambio de información permanente y abierto con las autoridades aduaneras (véase el anexo 2).

Las compañías navieras y las autoridades aduaneras, junto con los demás organismos que participan en las transacciones comerciales, deberán intercambiar opiniones a intervalos regulares, tanto a nivel local como nacional, sobre los asuntos de interés mutuo.

Las compañías navieras tratarán de obtener asesoramiento de las autoridades aduaneras por lo que respecta a la provisión de la adecuada asistencia y del material pedagógico necesario de modo que cada compañía:

- .1 les ayude a evaluar su vulnerabilidad en relación con el tráfico ilícito de drogas;
- .2 elabore planes concretos para reducir su vulnerabilidad; y
- .3 ponga en práctica estos planes.

Las compañías navieras tratarán de impartir formación a su personal, tanto en tierra como a bordo, con respecto a los peligros del abuso de drogas y a los métodos de identificación de las sustancias ilícitas.

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

El nivel de seguridad necesario para evitar el ocultamiento de drogas a bordo de los buques depende claramente del nivel y naturaleza del riesgo presente. Los transportistas necesitan evaluar dicha amenaza y determinar su vulnerabilidad.

Entre los factores que habrá que tener en cuenta cabe destacar:

- .1 los puertos de escala y las rutas que siga el buque;
- .2 la procedencia y el destino de la carga;
- .3 el nivel de control ejercido en las instalaciones y los servicios costeros;
- .4 el grado de control ejercido en relación con el acceso al buque; y
- .5 la vulnerabilidad de la tripulación a la presión ejercida por los narcotraficantes.

En la actualidad, los traficantes utilizan una gran variedad de rutas transbordando con frecuencia la carga varias veces hasta que su país de origen quede en la más absoluta oscuridad. Son pocos los puertos que hoy día se pueden considerar seguros en relación con los intentos de introducir drogas y otras sustancias ilícitas a bordo, aunque los puertos de los países productores siguen siendo los que presentan un mayor riesgo para los buques.

El peligro estriba en que los buques pueden ser utilizados como medios para transportar drogas:

- .1 en automóviles, vehículos de carga, remolques, etc.;
- .2 por las personas que visitan el buque;
- .3 en maletas colocadas en los carritos de los equipajes;
- .4 en las provisiones del buque;
- .5 por el personal de subcontratación (por ejemplo, cuadrillas de limpieza o de reparación);
- .6 como parte de los efectos personales de la tripulación;
- .7 ocultas en la maquinaria o en el casco del buque; y
- .8 en la carga o en la estructura de los contenedores de carga o en el embalaje/envase de la misma.

En tales casos, los traficantes pueden tener la ayuda inconsciente de personas inocentes. Por consiguiente, el tráfico ilícito a bordo de buques mercantes puede ser llevado a cabo, de las maneras indicadas a continuación:

2.1 **Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque**

El traficante puede subir al buque, ocultar un bulto y desembarcar antes de que éste pueda ser descubierto.

2.2 **Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque**

El traficante puede utilizar algún medio conveniente para ocultar su paquete ilícito e introducirlo a bordo (por ejemplo, entre la carga, entre embalajes/envases o contenedores, entre algún objeto de un pasajero o entre el equipaje de la tripulación, entre una caja de provisiones frescas, o en una caja de repuestos). Por lo general, este método hace que todo el riesgo de detección recaiga en una tercera persona inocente.

2.3 **Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque**

En este caso se necesita la intervención de uno o varios tripulantes o miembros del personal de tierra.

2.4 **Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque**

Se pueden transportar grandes cantidades de drogas utilizando submarinistas que lleguen al casco del buque, desde otra embarcación o nadando bajo la superficie, y coloquen un bulto en el casco, en orificios

de entrada, admisión en los soportes de hélice o en mecanismos del timón. Tales intentos requieren un conocimiento y una pericia técnica considerable y sólo lo llevan a cabo los más sofisticados traficantes. Esta forma de tráfico ilícito es más probable en áreas de producción de droga, que también son las zonas que entrañan mayor riesgo.

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EXPLOTADORAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD DEL BUQUE

La responsabilidad general de la seguridad del buque y de las personas que se encuentren a bordo recae en la compañía explotadora y en el representante de la misma, el capitán. A cualquier organización le resulta difícil garantizar una absoluta seguridad en toda circunstancia, debido a consideraciones comerciales, tales como la necesidad de continuar funcionando y el costo de dicha seguridad, lo cual debe tenerse en cuenta. Las medidas de seguridad obligan inevitablemente a llegar a una solución intermedia entre lo que es deseable y lo que es practicable según las circunstancias.

Las medidas de seguridad, sin embargo, deben estar directamente relacionadas con el nivel y la naturaleza del riesgo de tráfico ilícito de drogas en un determinado lugar. El riesgo en los puertos visitados por buques debe ser examinado periódicamente, tanto por la compañía como por el capitán y adoptarse, por tanto, las medidas de seguridad que sean convenientes.

Una buena seguridad implica una disponibilidad inmediata para aceptar que los riesgos existen, incluso quizás entre los empleados, siendo preciso adoptar las medidas pertinentes para contrarrestar tales riesgos.

Los operadores deberán considerar:

3.1 Enseñanza y formación de la tripulación

Si bien la responsabilidad en el ámbito de la seguridad recae en toda la tripulación, los tripulantes serán probablemente más conscientes y vigilantes si se les explican los principios de la buena seguridad y los riesgos de verse implicados en el tráfico y abuso de drogas. Un programa continuo de formación y enseñanzas podría complementar que se adopten las medidas para salvaguardar la seguridad del buque.

Los oficiales del buque deberán tener conocimientos adecuados respecto de:

- .1 los planes de seguridad del buque y procedimientos de emergencia conexos;
- .2 la disposición del buque;
- .3 la determinación del riesgo, de la amenaza y de la vulnerabilidad;
- .4 las operaciones del puerto y del buque;

y; si fuera necesario, formación en cuanto a:

- .1 los métodos para realizar las inspecciones de seguridad;
- .2 las técnicas utilizadas para evadir las medidas de seguridad;
- .3 el funcionamiento de las ayudas técnicas a la seguridad, si es que son utilizadas;
- .4 el reconocimiento de las características y de las pautas de comportamiento de las personas que puedan ser sospechosas de cometer un delito;
- .5 la detección y el reconocimiento de sustancias ilícitas; y
- .6 los métodos de registro físico de las personas y de su equipaje.

3.2 Coordinación entre las autoridades locales y la compañía explotadora

Es esencial mantener una buena coordinación con la aduana local, la policía y las autoridades portuarias en los puertos regulares de escala, dado que le proveerá a la "inteligencia" local, contactos, orientación y asistencia para todo lo relacionado con la determinación de la amenaza.

3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito

La amenaza de tráfico ilícito de drogas varía en cada puerto del mundo, por lo tanto la compañía explotadora necesita considerar la amenaza en relación con cada puerto de escala y efectuar una evaluación basada en la mejor información disponible. El personal en tierra de la compañía explotadora en cada puerto deberá ser informado del riesgo y de la forma en que puede ayudar a combatirlo.

3.4 Examen de la seguridad del buque

A la luz de la evaluación efectuada por el transportista sobre la amenaza contra sus operaciones, se debe llevar a cabo una revisión de las medidas de seguridad en vigor en ese momento, pues ésta podría revelar áreas donde sean necesarias tomar medidas adicionales. Tales evaluaciones deben ser examinadas en colaboración con las autoridades aduaneras y portuarias en los dos puntos del itinerario comercial del buque.

3.5 Personal disponible para la seguridad del buque

El personal de la compañía, tanto a bordo como en tierra, es vital para el funcionamiento de un buen sistema de seguridad, esté o no empleado directamente a estos efectos.

Por regla general, los narcotraficantes llevan a cabo un reconocimiento de las posibles oportunidades de tráfico ilícito que se presentan en cualquier tipo de operación que estén planeando. Una embarcación provista de inadecuados medios de seguridad o que transporte una carga mezclada tiene mayor probabilidad de ser escogida que un buque bien protegido que aleje a los traficantes por sus visibles medios de seguridad. Un buque cuya tripulación esté alerta y vigilante tiene menos posibilidades de ser seleccionado para esconder el contrabando que uno con una tripulación cuyos procedimientos de seguridad no sean extensos ni se cumplan cabalmente. Es, en consecuencia, de gran importancia que las precauciones de seguridad den la impresión de ser efectivas en todo momento.

El hecho que más disuade a un posible traficante es que el personal de a bordo y el destacado en tierra sean conscientes claramente de la amenaza de tráfico ilícito.

3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

Se deberá instar a las compañías explotadoras a que colaboren con las autoridades aduaneras compartiendo información que pueda resultar de utilidad para determinar el "perfil de sospecha sobre contenedores". En este sentido, convendría proceder a un análisis sistemático de criterios tales como empresas destinatarias, propietarios, procedencia, historia del tipo de mercado, tradición, forma de pago, puertos de escala, etc.

Recuerde

SI SE IMPIDE QUE LA DROGA SE INTRODUZCA A BORDO, SE EVITA QUE PUEDA SER TRANSPORTADA INADVERTIDAMENTE. LA CUESTION CLAVE ES, POR TANTO, EL CONTROL DEL ACCESO AL BUQUE Y A LA CARGA.

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD FISICA DEL BUQUE

4.1 Seguridad de los servicios en tierra

Las medidas y los procedimientos de seguridad reducen la vulnerabilidad en la prestación del servicio. El nivel de amenazas percibido por las autoridades nacionales o portuarias tendrá una importante influencia en el número y tipo de medidas y en los procedimientos de seguridad que se adopten. La presencia, o

ausencia, de medidas de seguridad efectivas en tierra es uno de los principales factores determinantes del nivel de seguridad a bordo del buque.

El establecimiento de zonas restringidas en tierra ayuda a controlar y canalizar el acceso al buque y a la carga, mejora la seguridad e incrementa la eficiencia, permitiendo que el transportista provea grados de seguridad compatibles con los requisitos operacionales de las instalaciones en tierra. Si se controla el acceso a las bodegas y a las zonas de manipulación de la carga en tierra, el transportista podrá impedir directamente la utilización del buque con fines de movimiento de drogas. Los transportistas tienen la oportunidad de influir en la seguridad del buque mediante la comunicación eficaz con las autoridades portuarias.

Siempre que sea posible, los puertos deberán proveer barreras físicas contra el acceso no autorizado a las zonas de almacenamiento y manipulación de la carga. Para la seguridad del buque es necesario tener en cuenta las siguientes medidas y procedimientos adoptados en las instalaciones en tierra:

- .1 suficiente iluminación en las entradas, en las zonas de carga, a lo largo de las barreras, en los lugares de estacionamiento y en las zonas de trabajo, a fin de disuadir de que se interfiera con la carga;
- .2 barreras adecuadas para dificultar el acceso a la carga de personas no autorizadas;
- .3 control eficaz del acceso a los camarotes y a las zonas de carga, y controles efectivos de identidad;
- .4 una patrulla de seguridad en la zona de la carga capaz de comunicarse con las autoridades;
- .5 un procedimiento para examinar los contenedores vacíos en busca de alteraciones estructurales;
- .6 un procedimiento para examinar los precintos de aduana y determinar que estén intactos;
- .7 un procedimiento para precintar los contenedores vacíos;
- .8 un procedimiento para registrar el número de precintos y notificar los precintos rotos;
- .9 control sobre la emisión de precintos;
- .10 un procedimiento para apilar los contenedores con el fin de reducir el acceso no autorizado a los mismos;
- .11 un adecuado control de las operaciones de llenado de los contenedores,
- .12 un procedimiento para registrar las horas de llegada y de partida y las matriculas de los furgones que entren y salgan de las instalaciones, así como los nombres de los conductores;
- .13 un comprobante de identidad para los receptores de la carga;
- .14 un comprobante de la suficiencia y exactitud de la documentación; y
- .15 un procedimiento para el pesaje de la carga y su confrontación con la documentación.

4.2 Seguridad a bordo del buque

La autoridad tradicional que posee el capitán en lo relacionado con la seguridad del buque sigue siendo suprema. Se deberán poner en práctica medidas adicionales de seguridad para combatir los riesgos, cuando ello se justifique. Una tripulación adecuadamente formada está, per se, en condiciones de corregir cualquier fallo en la seguridad. La primera línea de defensa consiste en mantener la integridad del buque. Dicha integridad podría quedar seriamente comprometida si los miembros de la tripulación u otros empleados de la compañía resultan implicados en el narcotráfico.

4.2.1 Control del acceso al buque e identificación

La principal tarea a la que se enfrenta el posible traficante que busca ocultar paquetes a bordo del buque es ganar acceso mediante infiltración. En consecuencia, deben introducirse las medidas de seguridad necesarias encaminadas a evitar ese riesgo, cuando sea preciso. En cada caso, los mejores métodos para disuadir del acceso no autorizado y evitar tal acceso son que la tripulación esté vigilante y controle la entrada al buque.

El casco del buque constituye un límite claro y fácilmente definido. La protección de este límite crea una disuasión física y psicológica para las personas que intenten entrar sin autorización. Las medidas adoptadas para protegerlo demoran la intrusión, permitiendo que la tripulación y los guardias de seguridad detecten y, si es necesario, capturen a los intrusos. Estas medidas permiten asimismo al personal y a los vehículos entrar al buque por lugares designados y fácilmente identificables.

4.2.2 *Precauciones mientras el buque se halle en puerto*

Cuando proceda, y a fin de evitar de forma satisfactoria que se introduzcan drogas clandestinamente a bordo, la tripulación de todos los buques deberán tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

.1 todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o paWes, que no se utilicen mientras el buque se halle en puerto, deberán permanecer cerrados con llave bajo la supervisión del personal de guardia;

.2 durante la noche se deberá mantener una adecuada iluminación tanto en cubierta como a lo largo del casco; la guardia de a bordo deberá contar con el personal y los medios de comunicación adecuados;

.3 se deberán mantener unas medidas de seguridad adecuadas y unos medios de comunicación apropiados;

.4 de igual manera, las zonas del buque que den hacia el mar deberán contar con medios de seguridad adecuados a fin de evitar que embarcaciones pequeñas puedan abarloadse para cargar o descargar sustancias ilícitas. Se podrá considerar la posibilidad de utilizar iluminación, radar, equipo de visión nocturna, etc.;

.5 no se permitirá que se introduzcan a bordo paquetes, bultos o embalajes/envases de carga o correo que no estén debidamente acompañados de la documentación y de los precintos oficiales requeridos para su transporte; y

.6 cuando sea preciso, tal vez haya que interceptar y abrir en la cubierta principal las redes para elevar la carga antes de bajarlas a la bodega, con el fin de inspeccionarlas, ya que es frecuente que se envuelvan las drogas e insumos o precursores en dichas redes de carga y de esta forma introducirlos a bordo evitando su detección.

4.2.3 *Acceso de personas que no sean tripulantes*

Se recomienda a los propietarios y capitanes de los buques que elaboren y apliquen procedimientos relativos al acceso a bordo.

En caso de que se autorice el ingreso a bordo de personas diferentes de la tripulación, se deberán tener en cuenta las siguientes prevenciones:

.1 se podrá autorizar el acceso a dependencias específicas, pero no a zonas restringidas, cámaras de máquinas, bodegas, pañoles, etc.;

.2 podrá revisarse todo paquete o valija que sea introducido a bordo del buque o retirado del mismo;

.3 cuando el personal de tierra se encuentre trabajando a bordo, ya sea en mantenimiento, carga, descarga, estiba o desestiba del buque, etc., los capitanes deberán verificar que se controla el acceso a zonas restringidas y no autorizadas; y

.4 se deberá controlar acceso a la escala o a la plancha de desembarco mientras el buque permanezca en puerto.

4.3 Precauciones generales en los buques

Asimismo, conviene considerar la posibilidad de establecer zonas restringidas a bordo de los buques (por ejemplo, el puente, la cimara de máquinas, el cuarto de radio, etc.). El cierre bajo llave del pabot de pertrechos, de los camarotes y de los puntos de acceso internos, que no se utilicen durante [as escalas, constituye una precaución obvia. El capitán debera controlar la utilización, el número y la distribución de las llaves maestras de los buques. Las medidas correctivas deben ser proyectadas con anticipación en caso de que la seguridad se vea comprometida por el mal uso o la pérdida de las llaves. Conviene observar las siguientes medidas para proteger el límite natural creado por el casco del buque:

.1 debe procurarse que los puntos de acceso al buque sean mínimos; lo ideal sería que el buque sólo tuviera una plancha de desembarco, una rampa o una escalera de tambucho. Cuando la reglamentación exija una segunda escala de emergencia, se debe considerar la posibilidad de mantenerla enrollada o alejada del agua;

.2 si el riesgo lo justifica, los puntos de acceso deberán estar controlados. En algunas circunstancias pueden requerirse dos miembros de la tripulación o bien personal de seguridad suplementario. Estas personas deberán conocer en detalle sus funciones y las medidas que deben tomar en el evento de un incidente o en caso de emergencia. Debe suministrarse una linterna, medios para pedir ayuda y equipos de comunicación para estar en contacto con el oficial de servicio. En aras de la discreción respecto de las comunicaciones por radio, en cada punto de acceso se debe disponer de servicios de línea directa, u otros medios fiables, para que el personal de operaciones o de seguridad se comunique con el funcionario de seguridad, en caso de que se necesite ayuda;

.3 el personal encargado de la plancha de desembarco deberd mantener una lista de los miembros de la tripulacOn, de los oficiales de tierra y de los visitantes esperados. Las alarmas y los dispositivos de seguridad pueden ser apropiados en ciertos puertos, como complemento de los guardias y las patrullas. Es muy importante que haya una respuesta inmediata y apropiada a las alarmas para que éstas sean efectivas;

.4 los bultos, las piezas de respeto y las provisiones deberin ser cuidadosamente examinadas cuando vayan a subir a bordo; y

.5 en caso de que resulte poco prdctico revisar cada articulo, se deberin efectuar registros frecuentes y exhaustivos, sin previo aviso. Los art(culos enviados a tierra para su reparacOn, inspeccOn o reposicOn, tales como los extintores de incendios, los cilindros de gas, etc., deberdn ser cuidadosamente examinados a su regreso al buclue.

En zonas de alto riesgo, podri ser necesario registrar y fotografiar a las personas que vayan a visitar el buque, acompaharlos mientras se encuentren a bordo o incluso prohibirles la entrada al buque.

los empleados de los servicios costeros, los vendedores y los funcionarios asignados para hacer cumplir las leyes y otras personas cuyos deberes les exigen subir al buclue, deberdn identificarse y mostrar una identificacOn adecuada. Se prohibiri la entrada a las personas que se nieguen a presentar sus documentos de seguridad en uno de los puntos de acceso al buclue, y se les dari parte ante las autoridades costeras. Si es necesario, se liamari a un oficial responsable para que confirme la identidad de esas personas. Los desconocidos deberin ser interrogados.

Los visitantes inesperados podrin embarcar s6lo uno a la vez y serdn vigiados permanentemente desde el otro lado del buclue.

los compartimientos vulnerables o poco utilizados, al igual que los espacios de miquinas no vigilados, deberdn mantenerse cerrados bajo llave, en especial en los puertos de alto riesgo, y los vigilantes deberdn hacer inspecciones al azar para comprobar si hay sefiales sospechosas. Tambi6n se debe proceder a retirar toda sefial que identifclue las puertas de tales compartimientos.

Todo objeto inesperado o bulto dejado en lugares inusitados deberi levantar la sospecha de los miembros de la tripulaci6n, los cuales deberin negarse a aceptar bultos de extrafios y ser conscientes de que en bultos aparentemente inocentes se pueden introducir drogas.

Para evitar que esto ocurra, las cajas que se hayan sometido a registro podrin ser marcadas con cinta de colores para su identificaci6n especffica, o amarrarse automdticamente con correas de polipropileno.

Se deberi mantener bajo vigilancia toda embarcaci6n pequeha que se encuentre cerca del buque y, en las horas de la noche, mantenerlas iluminadas si es posible.

En alta mar, si existe alguna duda respecto de la identidad o la intenci6n de una embarcaci6n que est6 tratando de llamar la atenci6n, no se deberi dar respuesta. Ademís, cuando las circunstancias lo justificlue y las condiciones de seguridad lo permitan, un buque deberi incrementar su velocidad y/o apagar las luces de navegaci6n y aumentar las de cubierta. Se debe tratar de identificar o de fotografiar a toda embarcaci6n que se est6 comportando de manera extrafia y deberi informarse de inmediato a la costa por el medio mis rpido posible. Es preciso prestar especial atenci6n en aguas angostas y durante las horas de oscuridad, en las que resulta mis fdcil efectuar una aproximaci6n subreptica.

4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

4.4.1 Iluminaci6n

Mientras el buque se encuentre en puerto, anclado o en ruta, la cubierta y los costados pueden iluminarse durante los periodos de oscuridad y de visibilidad reducida, aunque hay que tener cuidado de no interferir con las luces necesarias para la seguridad de la navegación.

Se dispondrán las luces para que iluminen zonas específicas de forma permanente durante las horas de oscuridad o de visibilidad reducida. En algunas circunstancias, puede ser preferible utilizar tales sistemas de iluminación sólo como respuesta a una alarma.

Podr utilizarse iluminaci3n intensiva para complementar el sistema primario en forma de proyectores port-tiles o fijos. Cuando sea necesario, se podrAn utilizar reflectores para iluminar a personas sospechosas, a vehculos o a embarcaciones que se acerquen al buque.

4.4.2

Vigilancia desde el buque

Se debe mantener una buena vigilancia desde la cubierta, para detectar burbujas (submarinistas), residuos flotantes (que pueden ocultar a uno o varios nadadores) o pequehas embarcaciones. Las embarcaciones que se acerquen deben ser interrogadas y, si no se identifican, debe prohibirseles que sigan su marcha al lado del buque.

4.4.3

Bisquedas por debajo de la linea de flotaci3n

Si se considera probable que se haya fijado un dispositivo en la parte exterior del casco por debajo de la linea de flotaci3n, convendr llevar a cabo una bOsqueda con el fin de localizar el dispositivo, aunque no para desalojarlo. Para ello es preciso contar con personal calificado y se puede requerir su ayuda a travds de las autoridades locales.

4.5

Control del personal

Los pasajeros, los miembros de la tripulaci3n y los dernds empleados de la compa~fa naviera que se encuentran a bordo para despachar asuntos legftimos tienen claramente una mayor oportunidad de eludir las medidas de control de acceso, si se proponen hacerlo. Su potencial para implicarse en actividades ikitas no puede descartarse al evaluar la vulnerabilidad de un buque para ser utilizado en el transporte de drogas.

En consecuencia, cuando la amenaza lo justifique, deben tomarse todas las precauciones razonables y legales para verificar los antecedentes y la integridad de los empleados, en especial, los de los posibles nuevos miembros del personal. Se deben pedir referencias de los anteriores empleadores. Los despidos de empleos anteriores y los frecuentes cambios de empleo deben ser explicados.

Al evaluar la posibilidad de que los empleados cedan ante las presiones del narcotrdfico, se deberin tener en cuenta los puntos siguientes:

- .1 ~existe alguna polftica antidrogas por parte de la administraci3n y tiene el personal conocimiento de ello?
- .2 ~existe algOn programa de sensibilizaci3n y educaci3n acerca de las drogas y a los empleados se les estimula a cooperar?
- .3 ~todos los empleados con acceso autorizado al buque o a la carga llevan insignias de identificaci3n?
- .4 ~todos los empleados saben qu6 hacer y a qui3n dirigirse si encuentran un bulto sospechoso?
- .5 ~todos los empleados saben qu6 hacer en caso de que tengan sospechas en relaci3n con la carga, los clientes o sus colegas?
- .6 ~aiguio de los empleados ha mostrado indicios de estar relacionado con drogas, tales como cambios en su apariencia, comportamiento o carcter, solicitudes frecuentes de traslado o deseo de ser asignado a un buque determinado, a una carga o a una estaci3n de trabajo particulares?

4.6

Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el trafico de drogas

Los empleados, la tripulación y los pasajeros pueden verse implicados en el tráfico de drogas, ya sea a título personal o como parte de una conspiración organizada.

4.6.1

Individualmente

La experiencia indica que los oficiales y la administración rara vez participan a título individual en este tipo de actividad. Dado que es difícil para un miembro de la tripulación -y más aún para un pasajero- estar seguro de poder tener acceso a la carga, ya sea al embarcar o descargar, los contrabandistas que

transportan drogas a título individual utilizan, por regla general, la zona de alojamiento o de trabajo de la tripulación involucrada. Sin embargo, es posible que estas personas se esfuercen en ocultar las sustancias ilícitas en una zona que no implique directamente al individuo concerniente, en caso de descubrirse tales sustancias.

4.6.2

Confabulación organizada

Estas confabulaciones involucran, en ocasiones, a varios o a todos los miembros de la tripulación, incluyendo a los oficiales del buque y a la administración costera. Otras confabulaciones pueden implicar a los estibadores y a los cargadores de los contenedores. Con el conocimiento interno del calendario de programación del buque, de sus rutas, de la rutina de a bordo, de los sistemas de información sobre la carga y de los procedimientos aduaneros, se pueden transportar grandes cantidades de drogas y poner en práctica técnicas de ocultamiento altamente sofisticadas, dado que se ha dispuesto de tiempo para preparar el escondite y ocultar el producto. Otros lugares de ocultamiento que pueden necesitar una confabulación organizada son los tanques de combustible, la maquinaria de la cámara de máquinas y los conductos o tuberías del buque.

5

DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

5.1

Registros a bordo

A fin de garantizar la máxima efectividad, el plan de registro deberá ser practicado con regularidad para crear un nivel de confianza por parte de la tripulación y para recordarle a ésta que la máxima seguridad es asunto de todos. En zonas de alto riesgo o cuando se haya recibido información específica, se pueden efectuar registros después de salir de cada puerto. En estas zonas, la tripulación deberá estar preparada para efectuar un mayor número de registros de personas y mercancías.

Los buques son especialmente vulnerables al transporte de sustancias ilícitas. En el caso de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, hay dos factores principales que se deben tener en cuenta, a saber:

.1 el elevado valor de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, así como la participación del crimen organizado internacional, hacen que estén en juego grandes sumas de dinero, con las consiguientes presiones, inclusive el riesgo de violencia; y

.2 la posibilidad de que algunos tripulantes puedan ser drogadictos.

Nota: Todas las sustancias sicotrópicas son muy peligrosas y algunas pueden absorberse a través de la piel. Deben utilizarse siempre guantes y mascarillas al manipular sustancias sospechosas. No rozar, tocar ni manipular nunca las sustancias con la piel al descubierto; no inhalar vapores ni polvo; no fumar cerca de la sustancia de que se trate; no probarla, comerla, ni beberla.

Todas las personas deberán tener en cuenta la posibilidad de violencia imprevista, inclusive el ataque armado, cuando se descubre una cantidad importante de sustancias sicotrópicas e insumos o precursores. En todo momento hay que adoptar las debidas precauciones.

5.2

Planificación de los registros a bordo

Es preciso preparar con anticipación los planes de registro a fin de garantizar que los registros se llevan a cabo en el menor tiempo posible de una manera eficaz y a fondo. Los registros deberán ser elaborados normalmente por la Administración, en coordinación con el capitán, y se pueden revisar y modificar a la luz de la experiencia adquirida al respecto.

El plan de registro deberd ser minucioso y detallar las rutas que los inspectores han de seguir, asf como todos los lugares en donde pueda haber un bulto escondido.

El plan deberi prepararse de manera sistematica para que cubra todas las opciones y asegurarse de que no haya omisiones. Esto permite que las personas responsables se concentren en el registro sin lamentarse despu6s de algOn posible olvido.

Antes de efectuar el registro, se deberS tener en cuenta la configuraci3n del buque para cerciorarse de que:

- el buque estd dividido en zonas fdciles de registrar;
- todas las zonas del buque est~n incluidas en el registro;
- todas las zonas del buque son accesibles.

Dicha configuraci3n deberi indicar: .1 el nOmero de cubiertas; .2 el ndmero y la localizaci3n de las bodegas de carga; .3 el ndmero y la localizaci3n de los tanques y espacios vac(0s; .4 el tamaho y la disposici3n de la cimara de mdquinas; .5 el nOmero y tamaho de los alojamientos de la tripulaci3n; y .6 el acceso a los sistemas de ventilaci3n.

Es necesario designar un lugar a bordo como punto de control a donde el equipo responsable del registro pueda enviar sus informes y en donde 6stos sean anaNzados y controizados.

Deberin tomarse las medidas adecuadas para equipar al grupo encargado del registro con: .1 linternas y pilas; .2 destornilladores, llaves inglesas y palancas de pie de cabra; .3 espejos y sondas; .4 guantes, cascos, trajes protectores y caizado antideslizante; .5 bolsas de pldstico y sobres para la recaudaci3n de pruebas; y .6 formularios para registrar las actividades y los hallazgos.

Serfa 0M disponer de un sistema de tarjetas de identificacOn. Se le darfa una a cada inspector especificando el itinerario a seguir y las zonas en las cuales se efectuad el registro. Estas tarjetas pueden estar codificadas con colores para las diferentes zonas de responsabilidad, por ejemplo, azul para la cubierta y roja para la cmdara de miquinas. AI finahar cada una de las tareas de registro, las tarjetas serfan devueltas al punto de

ontrol central. Cuando todas las tarjetas hayan sido devueltas se sabrd que el registro ha finalizado.

Cuando el capitdn haya decidido registrar el buque, deberd primero dar instrucciones a sus jefes de departamentos quienes, a su vez, pueden dar instrucciones a los Wderes del grupo de registro. Son, pues, los l(deres del grupo quienes proceden a organizar sus equipos y expiorar los espacios asignados, utilizando los planes de registro para garantizar que se visiten todos los espacios.

5.3

Tipos de registro a bordo

5.3.1

Registro reactivo

Este tipo de registro seri llevado a cabo como reacci3n a una amenaza especffica o a una informaci3n de inteligencia que indique que un bulto ha sido colocado a bordo. Puede tambidn ser utilizado como

' 1

precaudon durante 6pocas de fuertes amenazas. Un registro reactivo deberi ajustarse a los siguientes principios:

.1 Los miembros de la tripulaci3n no estarin autorizados a examinar sus propias zonas de alojamiento o de trabajo en caso de que est3n implicados en una operaci3n de trafico il(cito de drogas y de que hayan ocultado bultos en dichas zonas.

.2 El registro deberi ser efectuado siguiendo un plan especffico o un programa determinado y deberi ser cuidadosamente controlado.

.3 Se deberi prestar especial atenci6n cuando se efectOe el registro por parejas, buscando una de ellas "arriba" y la otra "abajo". Si se encuentra un objeto sospechoso, una de las dos puede mantenerse en guardia, mientras la otra informa sobre el hallazgo.

.4 Los inspectores deberin ser capaces de reconocer un bulto sospechoso.

.5 Deber~ haber un sistema para marcar o certificar las zonas limpias".

.6 Los inspectores deberin mantener contacto con los responsables del control del registro, quizis por radio UHF/VHF.

.7 Los inspectores deberin estar claramente informados sobre las medidas que hay que adoptar si se encuentra un bulto sospechoso.

.8 los inspectores deberin tener presente que el traficante puede tratar de camuflar el bulto entre las cosas que lo rodean, como por ejemplo una caja de herramientas en la cimara de m~quinas.

cinarias de miquinas de los buques son uno de los lugares normalmente utilizados para esconder tancias sicotr6picas insumos, o precursores. Por lo general, los tOneles del eje y los tanques de aceite ricante y de sedimentaci6n son lugares en los que se debe sospechar siempre, asf como de las botellas aire para el arranque, cuyos man6metros pueden manipularse ficilmente de manera que incliquen sOn aun cuando est6n vac(as. Se puede acceder a la cdmara de miquinas desde la vfa de evacuaci6n tdnel del eje en la cubierta principal o el poifn del servomotor del tim6n. Una vez mds debe subrayarse e esas puertas deberdn estar cerradas cuando el buque se encuentre en puerto y se abri rdn tan s6lo en o de necesidad o emergencia. No obstante, debe observarse la necesidad de mantener expeditas las s de evacuaci6n.

responsable del control del registro debe mantener un listado de todos los informes enviados por los pos de bOsqueda para garantizar que todos los espacios son explorados y que el capitin esti siempre al to de la situaci6n del registro.

escubrimiento de un bulto no debe constituir el final del registro, pues siempre existe la posibilidad de haya m~s bultos ocultos.

.2 Registro rapido

gual que con el plan de registro anterior, se puede tambidn hacer un plan de registro rapido o "mirada ida" de las zonas abiertas o mis vulnerables y accesibles. Este plan debe llevarse a cabo despu6s de cargar/desembarcar y antes de cargar/embarcar, etc. En caso de utilizar el sistema de tarjetas, se edirdn solamente unas tarjetas seleccionadas que cubran las zonas mis vulnerables y accesibles.

este caso:

.1 todas las puertas que se hayan cerrado bajo llave anteriormente deben ser examinadas para garantizar que hayan permanecido asf; y

.2 todos los espacios abiertos, los ascensores y los dep6sitos de basura deben ser cuidadosamente examinados.

erminar el registro rapido, el capitin puede decidir si se efectOa un registro exhaustivo, incluyendo una ecci6n de los espacios cerrados, en caso de ser necesario.

3 Registro preventivo

registro efectuado a título preventivo tiene como objeto disuadir a los contrabandistas de tratar de sacar un bulto a bordo de un buque y encontrar dicho bulto antes de que sea ocultado. Hay ocasiones en todas las visitas del buque deben ser sometidos a registro.

Se establecen y controlan el punto o los puntos por donde las personas y las mercancías pasan a zona estéril o restringida que representa el buque. En estos puntos es necesario realizar inspecciones y controles para garantizar que todo lo que pase por ese punto esté "limpio". Una vez atravesado el punto, la

segregación es importante y no se deberá permitir tener ningún contacto con el personal que no haya sido registrado. El porcentaje de personas/mercancías registradas dependerá, naturalmente, del nivel de amenazas.

Los pasajeros y su equipaje de mano podrán ser examinados en tierra, en uno o más puntos de registro, o a bordo del buque. Dado que cada puerto es diferente, la decisión final deberá ser tomada por la administración local.

Ninguna persona o vehículo podrá regresar de una zona estéril o abandonar el buque sin el conocimiento, de la persona que controla el registro.

Todas las zonas estériles o restringidas deberán ser sometidas a registro si se ha tenido acceso a las mismas.

La frecuencia de estos registros será determinada por el nivel de las amenazas.

5.4

Métodos de registro

El método de registro escogido dependerá de cada situación y del nivel de las amenazas. El registro físico sigue siendo el método más seguro y decisivo siempre que se efectúe de la manera correcta.

5.4.1

Registro físico

Los pasajeros y los visitantes de los buques podrán ser sometidos a registros corporales. Debido al elevado número de personas, esto se efectúa mejor en lugares privados, dado que así se reduce al mínimo la molestia y se incrementa la efectividad. El uso de lugares privados también impide que los métodos de registro sean observados. Los pasajeros no deben tener la oportunidad de elegir a un determinado inspector y se deben utilizar barreras para evitar que estos últimos se distraigan por la gran cantidad de personas a su alrededor.

El supervisor deberá observar a los visitantes y los pasajeros, con el fin de notar algún comportamiento sospechoso, y para dirigir a las personas hacia los inspectores disponibles.

Para ser realmente efectivo, un registro físico de los bultos, las bolsas y los efectos personales deberá incluir un control para verificar si hay maletas de doble fondo, con tapas, costados ocultos o compartimientos. Con mucha frecuencia, un olor a pegamento u otro fuerte olor puede encubrir el olor de ciertas sustancias ilícitas, lo cual puede indicar que se ha quitado y vuelto a poner en su lugar algún forro o cubierta. Se debe prestar mucha atención a todo parche o remiendo de un bulto, a las manchas grasosas o a los pequeños agujeros en el exterior. Los contenidos deben ser evaluados durante el registro, y si el peso parece desequilibrado o desproporcionado sin un motivo obvio, puede estar justificado hacer un nuevo registro para buscar un posible doble fondo o un falso compartimiento.

Se deberá prestar especial atención a los aparatos electrónicos o eléctricos, tanto nuevos como usados, que se introduzcan a bordo. Los pasajeros deberán ser interrogados sobre el origen del equipo y sobre la posibilidad de que hayan estado en manos de otras personas durante algún periodo de tiempo. Se podrá examinar el equipo para buscar alguna característica inusitada, como peso excesivo u objetos sueltos en el interior.

Es posible utilizar otro tipo de recipientes transportados en bolsos de mano para ocultar drogas. Su registro puede hacerse visualmente.

5.4.2

Sistemas de rayos X

El método más usual para revisar grandes volúmenes de equipaje y de pertenencias personales es el uso de equipos de rayos X. Si bien los equipos modernos son capaces de producir imágenes de buena definición y penetración, el examen con rayos X puede ser menos efectivo que los registros físicos para identificar las drogas; aun así pueden revelar falsos compartimientos o secciones vacías en el equipaje.

La eficiencia de los operadores del equipo disminuye de manera significativa después de un corto tiempo, particularmente en los periodos de máxima actividad de revisión; los operadores deberán examinar imágenes de rayos X por un máximo de 20 minutos antes de ser empleados en otros deberes. La imagen debe presentarse en pantalla por un mínimo de 5 segundos para permitir el examen adecuado.

Se trata de un sistema de detección que posee una tecnología de vanguardia recientemente utilizada para la detección de explosivos escondidos y narcóticos ilícitos en las aplicaciones de seguridad. Este sistema utiliza la Espectrometría de movilidad iónica (EMI).

Este sistema, cuyo nombre comercial es IonScan Modelo 400, es transportable, da una respuesta rápida (de 5 a 10 segundos) y es de alta sensibilidad (pg y depresión ng), puede funcionar en el vacío, requiere poca preparación de muestreo y puede usarse para los sólidos, los líquidos y los gases.

Usan el IonScan para la detección de narcóticos el FBI, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y las autoridades de Francia, el Canadá y el Reino Unido.

Los perros especialmente entrenados pueden ser muy efectivos en el registro de automóviles, equipaje y carga. Los perros también pueden ser utilizados para registrar buques, si bien necesitan estar familiarizados con el medio marino para lograr buenos resultados.

Además del registro de personas y de sus bultos, puede haber ocasiones en que la búsqueda de otros artículos a bordo del buque sea necesaria:

.1 Vehículos y remolques de mercancías

El registro de los remolques de mercancías antes de embarcar es una operación difícil y costosa, pero hay momentos en que tales medidas pueden ser necesarias. En zonas de alto riesgo, un cuidadoso examen de la documentación y de los conductores, junto con un buen sistema de inteligencia, contribuyen a resolver el problema. Las administraciones aduaneras deben ser consultadas al respecto. Como último recurso, los remolques pueden ser descargados y registrados físicamente mediante la utilización de los métodos antes mencionados, incluyendo a los perros entrenados en la detección de drogas.

.2 Otra carga

Puede ser necesario revisar las mercancías confiadas a los buques de carga sin previo aviso cuando el nivel de amenaza lo justifique. Sin embargo, el examen de la carga, en especial la de los contenedores, presenta muchos problemas. Incluso la carga no contenerizada está protegida contra daños por medio de guacales o jaulas de madera u otras formas de embalaje/ envase, y la naturaleza de algunas cargas, tales como frascos, latas o garrafrones de productos químicos, puede hacer que el examen sea imposible.

.3 Provisiones a bordo

Todas las provisiones que entran a los buques ofrecen un conducto para las drogas. Es preciso examinar cuidadosamente las bodegas de los buques y todos los artículos, cuando el nivel de amenaza así lo justifique. El bulto inesperado es el que requiere mayor atención.

.4 Despachos varios a los buques y puertos

Los traficantes pueden utilizar vehículos y personas de aspecto inocente que vayan a repartir a sus contactos de a bordo artículos de rutina, tales como pan, leche, flores o verduras frescas. Un buen control de acceso, la identificación del personal y los registros sin previo aviso ayudarán a contrarrestar este riesgo.

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

6.1

A bordo del buque

Las drogas pueden ser escondidas a bordo de un buque en la estructura misma de éste o en compartimientos, espacios o nichos raramente utilizados, ir ocultas en las zonas de alojamiento o, cuando los miembros de la tripulación están implicados, en la persona misma o en sus efectos personales. La carga ofrece muchas oportunidades para el ocultamiento, especialmente cuando se trata de carga unitaria o de carga contenerizada.

6.2

lugares de ocultamiento a bordo del buque

Existen muchos lugares a bordo de un buque en donde se pueden esconder las drogas. Entre los lugares más comunes donde se han encontrado, drogas cabe destacar:

- .1 lugares donde no sea probable que se vaya a entrar y en donde rara vez se efectúa un registro por respeto (por ejemplo, la cabina del piloto, el sofá de la antecámara del capitán), por las dificultades que ello entrañaría (por ejemplo, el túnel de las hélices) o por el peligro que presenta (por ejemplo, detrás de los paneles eléctricos y en los espacios de carga inerte); cerca de la chimenea en donde el humo puede disimular olores distintivos, tales como el del cannabis; camarotes de los pasajeros;
- .2 paquetes de pertrechos (barriles de harina, refrigeradores, congeladores para provisiones, tales como pescado y carne, costales de vegetales o dentro de otros enlatados);
- .3 provisiones en depósito (baldes de ropa);
- .4 depósitos de cubierta (cajones de pinturas);
- .5 en las cimas de la tripulación (por ejemplo, detrás o dentro de los radiadores o de los baños, detrás de los cuadros o de los zócalos, en el artesonado de los portillos, en el cielo raso de los camarotes, en el artesonado de las paredes, en falsos compartimientos en la base de los guardarropas y en los colgadores, debajo de los cajones y gavetas, debajo de las literas o de los colchones y demás muebles de los camarotes);
- .6 lugares donde el acceso está prohibido a personas no autorizadas;
- .7 dentro de los tanques de aceite para lubricación o en los tanques de carga; en los conductos de la escalera de tambucho, en los paneles del piso, paredes y cielo raso, en pafioles, dentro de los tubos de ventilación y en los toneles del eje o de los cables dentro de la cubierta o de la maquinaria de la cámara de máquinas, en las salas de computadores, en los paneles de control, en los pozos colectores, en los pantoques y en los pasillos de las chimeneas;
- .8 guacales, jaulas o contenedores de carga falsa; tambores de aceite, cilindros y tarros de pintura de doble fondo;
- .9 lugares en donde las sustancias no dan la impresión de estar fuera de lugar (por ejemplo, los productos médicos o los depósitos de botes salvavidas); dentro de los extintores de incendios, dentro de las mangueras o en los espacios de almacenamiento;
- .10 dentro de alteraciones estructurales hechas recientemente; en los contenedores o en espacios vacíos dejados al ser construidos;
- .11 dentro de pisos y/o cielo rasos falsos de los camarotes y escaleras de las cámaras; y
- .12 en los tanques de agua o de aceite (pueden ajustarse falsos calados, y aparatos de medición que están mal graduados).

6.3

Circunstancias sospechosas a bordo

Los siguientes ejemplos ilustran circunstancias que deben ser consideradas como sospechosas y que justifican una mayor investigación:

- .1 personas extrañas encontradas en lugares inusitados mientras el buque se halla en el puerto;

- .2 personas extrafias que lleven paquetes y busquen acceso a] buque;
- .3 cuadrillas en tierra o personal del contratista trabajando sin supervisi6n en algo aparentemente innecesario o fuera de las horas normales de trabajo, sin que haya raz6n para ello;
- .4 trabajos no previstos, en especial, adaptaciones estructurales o alteraciones inusitadas (por ejemplo, el cierre de espacios);

- .5 miembros de la tripulación encontrados en lugares extraños sin razón (por ejemplo, oficiales del servicio de fonda en la cámara de máquinas); rondando en lugares inusitados durante la travesía o que demuestren un indebido interés o preocupación durante las inspecciones de los oficiales;
- .6 pasajeros que se encuentren fuera de las zonas públicas o de pasajeros;
- .7 acontecimientos inesperados (por ejemplo, un tanque de lastre que debía estar supuestamente lleno y se encuentra vacío o cosas fuera de lugar (por ejemplo, costales de harina en el paño de pinturas);
- .8 pruebas de que los bultos, tanques o contenedores han sido abiertos;
- .9 estibas desordenadas, espacios cerrados, tubos que no lleguen a ninguna parte;
- .10 llaves perdidas;
- .11 fallos inexplicados de las partes mecánicas o eléctricas, aunque sea por un corto periodo;
- .12 indicios de manipulación o forzamiento de llaves: tapas de tanques soldadas, manómetros cebados, cubiertas de botes desprendidas, "espacios seguros" no cerrados con llave.

4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque

- .1 conocer los hábitos de la tripulación y estudiar todo signo de preocupación o modificación de la rutina, como, por ejemplo, cuando los miembros de la tripulación se encuentran en lugares inusitados para efectuar labores rutinarias a bordo o cuando tienen un comportamiento inhabitual;
- .2 mantener en todo momento las planchas de desembarco sometidas a una permanente vigilancia en los puertos y prohibir todo acceso no autorizado;
- .3 llevar a cabo inspecciones regulares que varíen en su naturaleza, lugar y duración, y anotarlas en el diario de navegación;
- .4 interrogar a todas las personas extrañas que se encuentren en algún lugar inusual de bordo mientras el buque está en puerto;
- .5 tomar en consideración la posible importancia de encontrar cosas fuera de su lugar; por ejemplo, encontrar vacío un tanque de lastre que tendría que estar lleno o costales de harina en el paño de pinturas;
- .6 inspeccionar toda estiba desalojada, espacios impenetrables, tuberías que no dan a ningún servicio;
- .7 buscar pruebas de que se ha tocado indebidamente el equipo del buque, como por ejemplo, tapas de tanques soldadas, cubiertas de botes salvavidas desprendidas, equipo que no funciona;
- .8 en lo posible, ordenar la supervisión de las cuadrillas de tierra; y
- .9 cerrar todos los espacios y puntos de acceso, como por ejemplo los espacios de la carga poco utilizados, y controlar el acceso a las llaves.

5 Observación de las pautas de comportamiento

Los miembros de la tripulación o los pasajeros deberán ser cuidadosamente observados en relación con sus pautas de comportamiento. Los siguientes hechos pueden ser significativos:

- .1 comportamiento nervioso o sospechoso;
- .2 grandes cantidades de dinero sin motivo fundado;
- .3 compras locales especialmente grandes sin motivo fundado;
- .4 ropas costosas;

- .5 listas que contengan nombres, fechas o lugares y referencias a dinero, peso y otras unidades;
- .6 vestuario fuera de lo corriente al salir a tierra o al volver al buque (por ejemplo, ropas que disimulen bultos voluminosos o que no correspondan a la estación);
- .7 intere inusitado respecto de una zona determinada del buque, de un cargamento o de un contenedor;
- .8 posesión de herramientas poco comunes y no relacionadas con el trabajo; y
- .9 posesión de diversas drogas.

6 **Circunstancias sospechosas en la mar**

emis de tener conocimiento de las amenazas contra su propio buque, los miembros de la tripulación eden, mientras estén llevando a cabo sus actividades normales, darse cuenta de actividades inusitadas e merezcan ser informadas, a través del capitán, a las autoridades aduaneras, por ejemplo: .1 transbordo de mercancías del buque a otros buques y viceversa en el mar; .2 mercancías que están siendo subidas a bordo desde buques cerca de la costa; .3 boyas marcadoras en lugares inusitados; .4 señalización entre los buques y la costa; .5 botes inflables que se muevan lejos de la costa a altas velocidades (especialmente en la noche); .6 actividad inusual de submarinistas en el puerto; y .7 embarcaciones ancladas o descarga de mercancías lejos de la línea costera.

7 **Circunstancias sospechosas en tierra**

El personal de las compañías navieras debe tener conocimiento de las amenazas de tráfico de drogas y tener en cuenta lo siguiente:

- .1 la persona que está llevando a cabo el registro de la carga ¿es conocida o no?
- .2 el expedidor/destinatario ¿es un cliente regular, o un nuevo cliente?
- .3 ¿el artículo de que se trata corresponde a las actividades del cliente?
- .4 ¿las direcciones del expedidor/consignatario están incompletas, mal escritas, o son vagas o inapropiadas?
- .5 ¿la "Parte notificada" es difícil de contactar?
- .6 ¿se trata de un registro de último minuto?
- .7 ¿los costos son pagados por anticipado y en efectivo?
- .8 ¿se ha hecho algún intento de esconder el nombre/la dirección del pagador de la carga?
- .9 ¿la remesa tiene su origen en un país conocido por ser productor de drogas o país de tránsito?
- .10 ¿el cargamento parece normal, teniendo en cuenta el origen y la ruta del buque, los artículos, los países de origen y de destino y el valor de las mercancías?
- .11 ¿la carga está adecuadamente descrita en la documentación?
- .12 ¿el coeficiente de medida/peso parece estar en armonía con el artículo?

El personal debe tener conocimiento de la amenaza y estar alerta ante cualquier circunstancia señalada. Tales circunstancias, junto con los detalles del buque y de la carga, deben ser señaladas a la atención de la oficina local aduanera.

Al personal que manipule la carga se le debe pedir que busque:

- .1 precintos rotos en los contenedores;
- .2 pisos falsos en los contenedores (no nivelados con la estructura de las puertas) o falsos cielos rasos (techos por encima de las esquinas o cambios en la altura del cielo raso interno);
- .3 cavidades bloqueadas en el marco de los contenedores o remolques;
- .4 evidencias de perforaciones en el marco o chasis de un contenedor; y
- .5 evidencias de pintura fresca o soldadura nueva, o variaciones en la pared o en la textura del

piso o cielo raso, lo cual puede indicar una alteración estructural proyectada para esconder drogas u otra sustancia ilícita. Se debe prestar especial atención a los contenedores frigoríficos, cuyos espacios y material aislante, al igual que la cámara de máquinas, ofrecen oportunidades adicionales para ocultar drogas.

7 MEDIDAS QUE PROCEDERA ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

7.1 Orientación general

A falta de una orientación específica suministrada por la compañía, los capitanes deberán buscar instrucciones sobre las medidas que hay que tomar en caso de descubrir drogas en los buques, en la carga o en las instalaciones. Si se encuentran drogas cuando el buque se halle en alta mar, se deberá notificar por radio al próximo puerto* antes de entrar en sus aguas territoriales. Las autoridades aduaneras deberán ser informadas a la mayor brevedad posible.

7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal

Es preciso observar los siguientes puntos con objeto de garantizar la seguridad personal al descubrir un bulto o una sustancia sospechosos:

- .1 no perforar ni abrir bultos sospechosos envueltos en papel de periódico, papel de aluminio, papel carbón o bolsas de polietileno y precintados con cinta de enmascarar;
- .2 no manipular ni tocar la sustancia sin protección para la piel y sin máscara;
- .3 no inhalar polvos, humo o vapores;
- .5 no fumar cerca de la sustancia ni exponerse a su calor o llama;
- .6 BA10 NINGUNA CIRCUNSTANCIA probar, comer o tomar la sustancia sospechosa;
- .7 siempre lavarse las manos y cepillarse la ropa a la mayor brevedad, para evitar cualquier contaminación;
- .8 asegurarse de que haya una adecuada ventilación e iluminación en los espacios confinados o cerrados;

.9 si los productos se llevan a un lugar seguro, envolverlos en ldmimas, hojas o bolsas de plastico y

colocarlos en un lugar seguro o una caja fuerte a la mayor brevedad posible; y

.10 fijarse en todo aqu61 que demuestre inter6s inusitado en lo que se est6 haciendo.

7.3

Orientaci6n concreta

Pfdale a otra persona que atestigOe la posici6n de un bulto sospechoso antes de tomar medidas. Si es posible, tome fotograffas del bulto tal como se haya encontrado, es decir, busque un testigo (evitando el "cuidador"). Manipule lo menos posible y recuerde que puede haber huellas digitales en el bulto. Cuando sea necesario, tome precauciones para manejarlo y retire las mercancfas a un lugar seguro bajo llave. Vigile

si es necesario. Si se encuentra en alta mar, registre todo descubrimiento en el diario de navegación. Incluya tantos detalles como sea posible: fecha, hora de localización, cantidad aproximada, persona que lo ha detectado, nombres de los testigos, etc.

- .1 No divulgar el hallazgo, y limitar la información a las personas que deban conocerla.
- .2 Notificar a las autoridades del próximo puerto antes de entrar en las aguas territoriales. El no hacerlo puede dar lugar a una denuncia por tráfico de drogas.
- .3 No permitir que los tripulantes desembarquen antes de ser interrogados por la policía o los funcionarios de aduanas.
- .4 Proteja cualquier envoltura y todo lo que haya encontrado en el espacio.
- .5 Considere la posibilidad de hacer un registro de otras ubicaciones y espacios similares.
- .6 Escriba un informe TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUÉS DEL EVENTO. Incluya todo lo que haya ocurrido. Haga un boceto del espacio y de la zona, clado que puede resultar muy útil. También es de gran utilidad anotar las razones por las cuales la carga o ubicación en particular ha sido inspeccionada o la forma en la cual se ha encontrado el (los) bulto (s). Incluya todo movimiento sospechoso que se haya observado. El informe deberá estar firmado por los testigos. En alta mar, la persona que haya descubierto el bulto, el funcionario encargado y el capitán o el jefe de departamento deberán firmar el informe, seMando la fecha y hora. Si el hallazgo se encuentra en la carga, se deberá recopilar toda la documentación correspondiente para su ulterior examen por parte de las autoridades aduaneras.
- .7 Los capitanes de los buques deberán notificar a su llegada al oficial de aduanas correspondiente.

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo

En la actualidad la mayoría de los buques llevan suministros médicos para el tratamiento de las enfermedades durante la travesía, así como provisiones médicas de emergencia para los botes salvavidas. Los buques que se encuentren en aguas territoriales están sujetos a las disposiciones de las legislaciones nacionales correspondientes y a la reglamentación relativa al almacenamiento, el control de aplicación y el suministro de medicamentos, las cuales deberán ser observadas. Por regla general, esta reglamentación está constituida por normas comunes basadas en convenios internacionales.

El capitán del buque es la persona responsable de la seguridad del almacenamiento de las drogas y del armario médico del buque, que debe mantenerse bajo llave. Las provisiones médicas mantenidas en los botes salvavidas deben ser inspeccionadas con frecuencia en alta mar y llevadas al armario médico por razones de seguridad cuando el buque esté en un puerto. Cuando se adopten otras medidas, la seguridad deberá ser adecuada.

A la llegada a un puerto, el buque deberá suministrar a las autoridades aduaneras una lista en la que figuren las cantidades de todas las drogas controladas (por ejemplo, morfina), junto con su informe correspondiente. Si las cantidades son razonables, no se exigirá una licencia especial.

Ciertos buques tales como los dedicados a cruceros, pueden llevar un médico a bordo, en el cual se delegarán estas responsabilidades, si bien el capitán sigue siendo la persona legalmente responsable de toda irregularidad.

Independientemente de la cantidad que se transporte, los medicamentos requieren una licencia válida para su importación o exportación, aunque se pueden aplicar algunas mitigaciones menores. La licencia deberá especificar la sustancia, el periodo de vigencia de la licencia, los puertos que van a utilizarse y cualesquiera

condiciones especiales relativas a la remesa. Dado que toda variación de las condiciones o especificaciones de la licencia constituye un delito, se deberá obtener el permiso de las autoridades aduaneras locales para las variaciones que se requieran.

1

CAPITULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES

Y PRODUCTOS QUÍMICOS

1 PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA

ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

Los productores de drogas, además de necesitar el acceso a las materias primas vegetales para el procesamiento de las sustancias adictivas, requieren también grandes suministros de productos químicos para efectuar la conversión adecuada. A las drogas que están basadas totalmente en productos químicos se les denominan drogas sintéticas. Para la elaboración de las demás drogas o sustancias psicotrópicas se utilizan dos clases de productos químicos: los precursores, que son aquellos que reaccionan y entran a formar parte de la molécula del producto final (drogas o sustancias psicotrópicas) y las sustancias químicas esenciales, que coadyuvan en la obtención del producto (tales como solventes). Muchos de ellos están clasificados como sustancias controladas de conformidad con la Convención de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (véase el anexo 1).

2 PRECAUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE PRECURSORES O PRODUCTOS QUÍMICOS

ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES

Los embarques de estos productos a las zonas productoras de drogas generan un gran interés por parte de los funcionarios de aduanas, quienes procederán a investigar el cargamento en mayor detalle. En caso de que algunas de estas sustancias sean descubiertas a bordo, en circunstancias inusitadas, [las autoridades Aduaneras del próximo puerto de escala deberán ser notificadas.

.1 Tanto el capitán como la tripulación de un buque que transporte productos químicos esenciales o precursores que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias psicotrópicas, deberán extremar las medidas de seguridad en la bodega, en el pasaje de pertrechos y en el depósito donde están almacenadas estas mercancías, incluyendo inspecciones para constatar su cantidad y el estado de esos embalajes/envases.

.2 Durante su travesía, todo buque que transporte productos químicos esenciales o precursores que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias psicotrópicas deberá informar a la autoridad marítima del puerto más cercano sobre el transporte de dichas sustancias, indicando su clase, cantidad, destino, ruta e itinerario.

3 RECOMENDACIONES PARA LOS PAÍSES PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y PROVEEDORES DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES O PRECURSORES

Teniendo en cuenta que para producir estupefacientes y sustancias psicotrópicas es indispensable contar con estos productos químicos, se pide a los países productores de dichas sustancias a que realicen especiales esfuerzos para controlar su distribución o suministro, adoptando medidas tales como las que se indican a continuación:

- .1 establecer un control gubernamental sobre las sustancias químicas precursoras que permita conocer con exactitud su destino y los medios de distribución de las mismas,
- .2 determinar puertos específicos para el embarque y la exportación de dichas sustancias,

.3 presentar un informe oportuno del puerto de carga al puerto de llegada sobre los buques que transporten sustancias precursoras, indicando las características del buque, su ruta e itinerario, el tipo y la cantidad de sustancias transportadas y los puertos intermedios de escala;

.4 alentar a los buques que transporten precursores a que avisen al puerto, de destino y a aquellos intermedios de escala, por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación, con objeto de que cada Estado, tome las medidas de control correspondientes.

Teniendo en cuenta que los productos químicos esenciales utilizados en la producción de drogas y sustancias sicotrópicas son indispensables en una amplia gama de productos que no guardan relación alguna con el tráfico de drogas, se considera importante que todos los gobiernos hagan hincapié en los controles que estimen adecuados para garantizar que la cantidad y la calidad de estos productos al llegar a su destino legal sean las especificadas.

No dejen de prestar ayuda, si está en sus manos.

Anew 1

Lista de productos químicos esenciales y precursores frecuentemente utilizados en la elaboración de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

(según la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes
y sustancias sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)

Cuadro 1

Acido N-acetil-antranílico Efedrina Ergometrina Ergotamina Isosafrol Acido lisérgico
3,4-metilenediosifenil-2-propanona 1-fenil-2-propanona Piperonal Seudoefedrina Safrole Las sales de
las sustancias enumeradas en la lista de este cuadro siempre que sea posible la existencia de dichas sales.

Cuadro 2

Anhidrido acético Acetona

Acido antranílico 6er etílico

Acido clorhídrico* Metil etil cetona Acido fenilacético Piperidina

Permanganato potásico Acido sulfúrico*

Tolueno

* Las sales de ácido clorhídrico y de ácido sulfúrico están excluidas expresamente del Cuadro 2.

Equilibrio entre la observancia forzosa y la facilitación

Además de prohibir las tentativas de tráfico ilícito, las autoridades aduaneras tienen también el deber de facilitar el movimiento de la carga al entrar o salir de su país. Estas dos exigencias están potencialmente en conflicto.

Es necesario reconocer que, para los funcionarios de aduana, el transporte marítimo ofrece las mayores posibilidades para el contrabando de grandes cantidades de droga. Debido al aumento del uso de contenedores, los funcionarios de aduana tienen más dificultades para examinar la carga y, en consecuencia, las oportunidades de ocultamiento se incrementan. Ninguna autoridad aduanera puede efectuar un registro físico de toda la carga y de la estructura de un buque comercial, por muy pequeño que sea, sin que ello implique una asignación considerable de recursos y una demora para la carga inocente.

Dado que el comercio internacional, en su gran parte, es totalmente legítimo e incorrupto respecto de los intentos de contrabando, las autoridades aduaneras deben tener la capacidad para detectar los cargamentos, los buques, las personas y las organizaciones sospechosas de manera más efectiva.

La Unión Naviera Internacional ha firmado un Memorando de Entendimiento con el Consejo de Cooperación Aduanera, para trabajar juntos en la determinación de medios por los cuales los transportistas y las autoridades aduaneras puedan proveer asistencia mutua respecto de los conflictos objetivos de "facilitación" y de "observancia forzosa". Como resultado de este compromiso, se desarrollaron unas pautas que establecen una estructura para la cooperación entre las autoridades aduaneras y las compañías navieras a nivel nacional y local.

Las principales finalidades de estas pautas son las siguientes:

- promover el conocimiento del problema por parte de los transportistas**
- incrementar la cooperación entre el comercio y la aduana**
- facilitar el comercio legítimo**
- estimular un examen de las normas de seguridad comerciales**
- estimular medidas de control al acceso**
- permitir a las autoridades aduaneras el acceso a la información.**

Todo lo anterior está concebido para incrementar el número de incautaciones de drogas en tránsito en buques comerciales, y asistir en la investigación y en todo enjuiciamiento subsiguiente de los delincuentes sospechosos.

Mediante el objetivo general del nuevo acuerdo del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), y los recientes progresos efectuados en el establecimiento de zonas comerciales y regionales libres, se está estimulando la abolición de las barreras comerciales entre los países. Sin embargo, la amenaza de las drogas y de otros productos ilícitos asegura la continuidad de las medidas de observancia forzosa de la ley en los puertos de entrada. La carga inocente es inevitablemente sometida a estos controles. La asociación entre el comercio internacional y [las administraciones aduaneras puede contribuir considerablemente a restaurar el equilibrio entre observancia forzosa de la ley y facilitación.

Anew 3

Incautaciones mundiales

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) mantiene las cifras de las incautaciones de drogas notificadas por las autoridades aduaneras nacionales.

Las incautaciones de heroína registradas en 1993 ascendieron a 13 091 kg, cifra sustancialmente mayor que la correspondiente a 1992, que se elevó a 9 609 kg. Las incautaciones de opio se incrementaron en un 28% respecto de la cifra de 1992, ascendiendo a 4 408 kg. Las incautaciones de cocaína, aunque bajaron ligeramente con respecto al total de 1992, se cuadruplicaron con relación a la cifra de 1986, elevándose a 94 861 kg.

Las incautaciones de marihuana (hierba de cannabis) y de hashish (resina de cannabis) son considerablemente superiores en volumen a aquellas de las llamadas drogas "duras" y ascendieron a 210 686 kg y a 445 774 kg respectivamente en 1993. Aunque la cifra correspondiente a la marihuana está muy por debajo de los 1 116 millones de kg incautados en 1986, se cree que esta disminución obedece en parte a la mayor concentración de la lucha contra el narcotráfico por parte de los organismos encargados de la eliminación de estupefacientes.

El CCA también presenta sus cifras de incautaciones según el medio de transporte; las correspondientes a 1991 (las más recientes disponibles) son las siguientes:

Incautaciones de 1991 - Por medio de transporte (kg).

	Terrestre	Marítimo	Aéreo	Por correo	Medio no notificado	Total
Heroína	1 867,0	692,7	2 187,1	63,6	1 043,8	5 854,2
Opio	930,5	133,9	115,8	533,5	785,9	2 499,6
Cocaína	31 038,1	53 689,8	18 677,3	766,3	10847,7	115 019,2
Marihuana	74 785,9	52 380,3	22 708,2	1 513,9	21 932,4	173 320,7
Hashish	112 467,0	220 540,0	3 704,2	3 401,1	235 043,4	575 155,7
TOTAL	221 088,5	327 436,7	47 392,6	6 278,4	269 653,2	871 849,4
%	25,4	37,6	5,4	0,7	30,9	100%

En otras palabras, según la información facilitada al respecto, las autoridades aduaneras incautaron en 1991 más de 327 toneladas de drogas (cifras en el transporte marítimo, y esta cifra parece que ha aumentado en los años más recientes).

Tendencias mundiales

(Basadas en el Informe de 1992, presentado por la junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas)

AFRICA

Consumo: El cannabis es la droga cuyo consumo está más extendido. Egipto es el mayor consumidor de resina de cannabis, importada de contrabando desde el Líbano.

Se han registrado incrementos en el consumo tanto de cocaína como de estimulantes fabricados en la India y en Europa.

Transbordo: Se han incautado grandes cantidades de heroína y de resina de cannabis, destinadas a otras partes del mundo, en los puertos de África occidental. Nigeria, Marruecos y Túnez son países de tránsito de la cocaína enviada a Europa desde Sudamérica.

Producción: En Egipto, Kenia y Sudán se cultivan las flores de adormidera. Existen grandes plantaciones de cannabis en muchos países de África occidental, en Ruanda, Sudáfrica, Sudán y Zambia. Marruecos sigue siendo una importante fuente de resina de cannabis.

ESTE Y SUDESTE ASIÁTICO

Consumo: El cannabis es la sustancia cuyo consumo está más extendido en la región. La metanfetamina producida en Taiwán tiene importantes mercados en Hong Kong, Japón, Filipinas, Corea y los Estados Unidos. La principal sustancia ilícita que se consume en Malasia y Singapur es la heroína.

Transbordo: El cannabis es producido y transportado a toda la región al igual que el opio, la morfina, la heroína, la metanfetamina y los precursores químicos. Bangkok, Singapur y los puertos de Indonesia, Filipinas y Malasia son los principales puntos de tránsito para la heroína destinada a Australia, Europa y Norteamérica. El opio es embarcado a través de Myanmar (Birmania), Viet Nam y Camboya.

Producción: La región es la principal proveedora de heroína ilícita. Se producen grandes cantidades de opio en Laos, Myanmar y, en menor grado, en Tailandia. El cannabis de Filipinas, Laos y Tailandia es enviado de contrabando a Australia, los Estados Unidos, Taiwán, Corea, Japón, y Europa. Taiwán es una importante fuente de metanfetamina.

OCEANÍA

Consumo: El cannabis sigue siendo la droga más fácilmente disponible para el consumo, aunque también hay buenos suministros de cocaína y de heroína de alta pureza.

Las anfetaminas son importadas de contrabando, particularmente de Filipinas.

Transbordo: La zona situada entre Australia y los estados de las islas del Pacífico Sur es utilizada por los narcotraficantes que se dedican a transbordar remesas ilícitas de estupefacientes.

Producción: El cannabis se cultiva en Australia y Nueva Zelanda, aunque también se importa de contrabando. Se cultiva ilegalmente en Papua Nueva Guinea, para proveer a Australia y a otros mercados.

ASIA MERIDIONAL

Consumo: Se ha registrado un incremento del abuso de heroína por vía intravenosa en el noreste de India y, como consecuencia, ha aumentado el nivel de infección del virus del SIDA (VIH). En algunas ciudades de la India el 50% de consumidores de heroína son portadores del virus VIR

Transbordo: Bangladesh está siendo cada día más utilizado como país de tránsito para las drogas ilícitas.

Producción: El cultivo ilícito de adormidera está limitado a las zonas más remotas de la India. La mayor parte de las remesas de heroína de la zona están destinadas a Europa. La India constituye una importante fuente de metacualona, que es principalmente exportada a África. Una cierta cantidad de cannabis y de sus derivados es exportada ilícitamente desde Sri Lanka.

CERCANO Y MEDIO ORIENTE

Consumo: Si bien el abuso del cannabis y de su resina es muy común, los principales problemas son la heroína y el opio. Se importan de contrabando estimulantes reales y falsificados de Europa, en especial de Bulgaria y, hasta hace poco, de la antigua Yugoslavia. Peregrinos africanos introducen de contrabando tabletas de seconal en Arabia Saudita.

Transbordo: Han comenzado a surgir nuevas rutas para el narcotráfico desde Afganistán hasta y a través de Irán, Pakistán y Asia Central. Las drogas ilícitas entran a la región con destino a Turquía, el principal país de tránsito para la heroína que procede del Sudeste asiático en ruta hacia los mercados de Occidente. La morfina es transportada al sudeste de Turquía, donde se transforma en heroína. El tráfico de heroína está organizado por grupos criminales establecidos en Estambul que juegan un importante papel en el transporte y la distribución de la heroína en Europa. El Líbano se está convirtiendo en el centro de distribución de la cocaína procedente principalmente del Brasil.

Producción: La región es una importante productora de cannabis, de resina de cannabis, de opio, de morfina y de heroína. Afganistán produce cerca de 900 toneladas de opio al año y hay noticias de que esta cantidad va en aumento. La fabricación de heroína ilícita en Afganistán también ha incrementado, aunque se siguen produciendo grandes cantidades de opio en otros países de la región. Irán prohibió el cultivo de adormidera en 1980. En el Líbano existen laboratorios clandestinos que convierten la pasta de coca en cocaína. El noroeste de Pakistán es fuente de grandes cantidades de morfina y de más de 70 toneladas anuales de heroína ilícita.

EUROPA

Consumo: El cannabis de Marruecos es la principal droga que consumen los toxicómanos en Europa, aunque hay pequeñas cantidades que llegan a través de los Balcanes o por mar del sudoeste asiático. En algunos países, la atención se centra más en la heroína y la cocaína. Varios países han notificado mayores incautaciones de heroína, cannabis y cocaína sudamericana, que llega a Europa meridional y occidental y del Norte de África.

Transbordo: La heroína está invadiendo los mercados de Europa, procedente principalmente del sudoeste asiático y del Cercano y Medio Oriente a través de Irán, Turquía y Bulgaria. Desde el principio de la guerra en la antigua Yugoslavia, se ha desarrollado una ruta a través de Bulgaria, Hungría, Rumanía y las Repúblicas Checa y Eslovaca. Albania, Chipre y Grecia son importantes países de tránsito para la heroína. España y Portugal continúan siendo importantes centros y puntos europeos esenciales para la entrada de cocaína sudamericana y de cannabis africano. Los estados de la CEI son utilizados como puntos de tránsito para remesas de resina de cannabis procedentes de Afganistán o Pakistán.

Producción: En la Europa meridional se han establecido laboratorios de procesamiento de cocaína. Holanda y Polonia son importantes fuentes de LSD y anfetaminas. Existen pruebas de que la pemolina legalmente fabricada está siendo desviada por canales ilícitos e introducida de contrabando en África. El cannabis se cultiva en los estados europeos de la CEI y crece de manera silvestre en Kazajistán y Kirguistán. Existen indicaciones de que se están efectuando cultivos a gran escala en invernaderos en Holanda, en donde más del 50% del cannabis consumido proviene de "cultivos caseros".

NORTEAMÉRICA

Consumo: Existen pruebas de una disminución general en el consumo de cannabis tanto en los Estados Unidos como en el Canadá. Sin embargo, en la actualidad hay más heroínómanos y cocainómanos que hace tres años. El LSD, fabricado ilegalmente en California, es introducido de contrabando en el Canadá. La zona sigue representando el principal mercado para la distribución de drogas.

Transbordo: Una considerable cantidad de cocaína sigue pasando a través de México, desde Sudamérica.

Producción: México es un importante productor de cannabis y, hasta cierto punto, el opio, junto con el cannabis, la heroína y las tabletas de metacualona, están siendo introducidos de contrabando en los Estados Unidos.

SUDAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE

Consumo: En Argentina, Brasil y Chile, la principal droga de consumo es el cannabis. Existe también algún abuso de cocaína y de sustancias sicotrópicas. En Venezuela, el abuso de sustancias ilícitas parece estar en aumento.

Transbordo: Los puertos del centro y del norte de Sudamérica, así como los de los Estados del Caribe, desempeñan un papel importante y creciente en el transbordo de cocaína con destino a Europa y a Norteamérica. El tratamiento de las hojas de coca y el tráfico de cocaína están aumentando en Brasil. Las aguas de los estados insulares del Caribe, particularmente las Bahamas, Cuba y Jamaica, son utilizadas con frecuencia para lanzar cargamentos de cocaína, desde aeronaves o buques, los cuales son posteriormente recogidos por embarcaciones rápidas para transportarlos al sur de los Estados Unidos.

Producción: Los esfuerzos realizados en la lucha contra la droga han reducido los cultivos de coca, destruido laboratorios e incautado grandes cantidades de cocaína. Sin embargo, casi todos los países de la región son utilizados para transportar o almacenar sustancias ilícitas, de las cuales sólo una parte es incautada. El cultivo ilícito de adormidera en Colombia ha aumentado. Perú es el principal productor de hojas de coca. El cultivo de cannabis y de arbustos de coca, y la fabricación de cocaína, se están extendiendo en Venezuela, cerca a la frontera con Colombia. Belice y Costa Rica son productores de cannabis y puertos de tránsito. El Salvador es un país de tránsito para la cocaína.

Anew 5

Legislación penal

Colombia

El Estatuto Nacional de Estupefacientes 30/1986 autoriza la incautación de cualquier embarcación que transporte narcóticos. Las sanciones pueden ser reducidas si la embarcación informa sobre la existencia de sustancias ilícitas a bordo.

Hong Kong

En 1982 se aprobó una ley según la cual todo buque de arqueo bruto superior a 250 toneladas podría ser arrestado y detenido si en él se encontrase una excesiva cantidad de drogas ilícitas a bordo en dos o más ocasiones en un periodo de 18 meses.

Irin

Los traficantes declarados culpables por estar en posesión de más de 30 g de heroína o 5 kg de opio pueden ser condenados a muerte.

Arabia Saudita

Los traficantes declarados culpables pueden ser condenados a largos años de prisión o a la pena de muerte.

Singapur

Existen severas condenas en prisión y, en determinadas circunstancias, puede imponerse la pena de muerte.

Tailandia

Se puede imponer la pena de muerte a las personas implicadas en el narcotráfico. La alternativa es una condena en prisión extraordinariamente larga.

Estados Unidos

La Ley Antinarcóticos de 1986 aumentó considerablemente las sanciones que pueden imponerse a las embarcaciones que introduzcan drogas en los Estados Unidos. Hay sanciones de 1 000 dólares de los Estados Unidos por onza de heroína y cocaína y 500 dólares por onza de marihuana y sus derivados.

Anew 6

Las drogas y la drogadicción

Abuso de drogas

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la droga como "cualquier sustancia que, al entrar a un organismo vivo, puede modificar una o varias de sus funciones". Esta definición comprende una amplia gama de sustancias, algunas de las cuales se pueden obtener fácilmente y son socialmente aceptables.

A modo de ejemplos, valga citar las siguientes:

- Sustancias socialmente aceptadas y que están en venta:

Café, tabaco (aunque éste último está cada vez menos aceptado por la sociedad), alcohol (en la mayoría de países).

- Sustancias socialmente inaceptadas y que están en venta:

Pegamento, alcohol desnaturalizado, gasolina, disolventes, líquidos de limpieza

- Productos farmacéuticos socialmente aceptados y que están en venta:

Aspirina, paracetamol, comprimidos vitamínicos.

- Productos farmacéuticos controlados y socialmente aceptados:

Barbitúricos, valium, diazepam (Librium) y muchos otros medicamentos de venta con receta.

- Sustancias o productos farmacéuticos socialmente inaceptados y controlados:

Cannabis, LSD, cocaína, morfina, heroína, anfetaminas, opio

Muchas sustancias de las categorías anteriores entrañan cierto riesgo de dependencia, pero las de la última categoría entrañan el mayor riesgo. Aunque algunas de estas sustancias pueden ser utilizadas bajo una supervisión médica estrictamente controlada, la dependencia total puede presentarse dentro de períodos muy cortos. Cuando estas sustancias son objeto de abuso (es decir, cuando se utilizan en circunstancias no controladas), la adicción puede presentarse muy rápidamente.

La dependencia de las drogas puede manifestarse de diversas formas:

Adicción física

Esta adicción está definida por la OMS como "estado que se refleja en alteraciones físicas cuando se reduce considerablemente la cantidad de droga en el organismo. Las alteraciones producen un síndrome de abstinencia que presenta síntomas e indicios somáticos y mentales característicos en cada tipo de droga".

En el caso de la adicción física, el organismo desarrolla un deseo insaciable de la droga. Los síntomas de abstinencia aparecen cuando se deja de tomar la droga, siendo algunos de ellos físicamente visibles como, por ejemplo, sudor excesivo, constante deseo de tomar líquidos, picores, contracción de músculos, irritabilidad, diarrea, espasmos musculares y, en casos extremos, la coma y la muerte. En caso de adicción

fsica, el organismo requiere dosis progresivamente mds elevadas de la droga para llegar a] mismo nivel de intoxicaci6n o de "viaje". Cuanto mis rdpido sea notado este incremento, mayor sera la tolerancia de] organismo.

AdiccOn sicol(5gica

~sta es una condici6n en la que la droga origina un sentimiento de satisfacci6n y una ansiedad de repetir el i/consumo a fin de inducir el placer o de evitar el desagrado." (OMS 1974).

En este caso, la mente desarrolla una dependencia de la droga, aunque no haya dependencia fsica. Los sfntomas de abstinencia no son tan evidentes como en el caso de la adicci6n fsica, pero pueden presentar irritabilidad, accesos de ira y fijaci6n al tomar una nueva dosis, comportamiento irracional, sentimientos de v(ctima, etc.

Adicción ambiental

Esto puede ocurrir cuando el drogadicto se acostumbra a un estilo de vida determinado. Las reuniones sociales o los lugares de reunión, no sólo de los fumadores de opio o de cannabis, conducen a la adicción ambiental y ofrecen oportunidades tanto para los drogadictos como para los traficantes o "camellos". Si las drogas se distribuyen en determinados lugares, el drogadicto tiene una fuente permanente y el traficante un mercado constante.

La creciente incidencia del virus del Sida en muchas partes del mundo ha dado un nuevo ímpetu a la reducción del abuso de drogas, dado que uno de los principales conductos para propagarse la infección es el uso de agujas hipodérmicas contaminadas que comparten los consumidores de drogas.

No hay clases o divisiones sociales entre los consumidores de drogas, los cuales se hallan en todos los estilos de vida y en todos los niveles sociales. Las características físicas de un drogadicto dependen del tipo de droga que consume y del tiempo transcurrido desde la última dosis.

El consumidor de drogas desarrolla por lo general la habilidad de mentir acerca de sus hábitos y de mantenerlos en secreto. Los tripulantes tal vez no se enteren de que haya un consumidor de drogas entre sus compañeros.

En círculos cerrados, tales como los existentes en la tripulación de un buque, puede presentarse una fuerte lealtad de grupo, lo cual puede dar como resultado, que nadie crea lo peor de un compañero. Los que abusan de las drogas y los narcotraficantes son conscientes de ello y sacan provecho en el caso de que haya sospechas.

Características de la droga e identificación

El efecto de las drogas varía de una persona a otra según la cantidad consumida, el medio circundante y las reacciones de las demás personas. Hay ciertas tendencias de comportamiento que pueden servir de orientación útil para identificar el consumo de drogas.

Con frecuencia se requieren métodos análisis forenses para establecer la naturaleza exacta de una sustancia descubierta. La orientación siguiente puede, sin embargo, ayudar en una identificación tentativa.

CANNABIS

Origen

El cannabis, llamado indico, (cannabis sativa), es un arbusto que crece en forma silvestre en la mayor parte de las regiones tropicales del mundo, especialmente en el Medio Oriente, el sudoeste de Norteamérica, Asia Sudoriental y México. Puede cultivarse en prácticamente todas las regiones del mundo, aunque los principales movimientos "comerciales" se originan por lo general en las Indias Occidentales, África, Turquía, el subcontinente Indio y Tailandia.

Los ingredientes activos más importantes están concentrados en la resina de la parte alta de la planta. El hash o "hash" es la resina raspada de la planta y comprimida en bloques.

Aunque, históricamente, la hierba de cannabis ha crecido siempre a la intemperie en regiones de clima cálido, no hay duda de que los cultivadores de climas más fríos están produciendo ahora cannabis de alta calidad en invernaderos con condiciones climáticas reguladas. Los tipos más ricos en el ingrediente activo del cannabis (tetrahidrocannabinol o THQ y el producto de

estas plantas tiene un aroma especialmente acre que puede justificar su apodo - de "Zorrimo". El cannabis es la droga il(cita mis comOn. Se puede encontrar en tres formas:

Hierba (marihuana)

Se trata de hierbas verdes, amarillas o marrones, de textura rugosa o fina dependiendo del grado de la Imuestra y de apariencia semejante a la ortiga o al heno secos. Puede tener tallos, cahas, ramitas, asf como peque~as semillas blancas. La sustancia tiene un olor a tierra hOmeda, especias y vegetaci6n algo podrida. Cuando se furna, despide un perceptible olor acre a "hoguera". El olor persiste en lugares no ventilados.

Resina

Su color va desde el beige hasta el castaño oscuro o negro (ocasionalmente con un tinte amarillento o verdoso) y se encuentra generalmente en lonchas o en pequeños trozos, si bien en ocasiones está en polvo o en formas moldeadas. Su textura es ligeramente pegajosa. Si se encuentra en lonchas o en bloques moldeados, éstos pesan normalmente entre medio kilo y un kilo, con unas dimensiones de 130 mm x 100 mm x 25 mm (5 x 4 x 1 pulgadas) o de 260 mm x 200 mm x 25 mm (10 x 8 x 1 pulgadas), respectivamente.

Por regla general, las lonchas vienen envueltas en polietileno o en lienzo. La sustancia puede ser molida en diferentes formas, tales como suelas de zapatos, cuentas de collar o cabezas talladas, etc.

Aceite

Se presenta como líquido aceitoso viscoso de un color que va desde el verde oscuro hasta el negro, a veces con visos dorados. Tiene un olor parecido al de la hierba de cannabis, pero más fuerte. Normalmente se transporta en recipientes de metal o de vidrio de 5 litros o de 1 galón, aunque en ocasiones los envases pueden ser más pequeños. El aceite de cannabis disuelve el polietileno y el plástico.

Olor

Por lo general, todas las formas de cannabis tienen un olor a especias que recuerda la tierra húmeda y la vegetación podrida. Es probable que produzca náuseas cuando la exposición es prolongada. El olor varía con la edad de la muestra, pero es más perceptible en el aceite que en la resina, la cual, a su vez, desprende un olor más fuerte que el de la variedad de hierba. El olor de la droga permanece en la ropa y en la atmósfera cuando ha sido fumada.

Administración

Las variedades de hierba y resina del cannabis generalmente se fuman, pero también se pueden comer o masticar. El aceite de cannabis puede ser absorbido a través de la piel o usado como barniz en los cigarrillos.

Material utilizado

Los drogadictos usan papel largo de cigarrillos, frecuentemente varias hojas, pequeñas vasijas de barro cocido, pipas de madera u otros artículos perforados, tales como cuernos de animales, raíces de árboles o tubos, así como boquillas o filtros hechos de cartón y que, todos ellos, tienen por objeto reducir la temperatura del humo. Se pueden encontrar también cigarrillos comerciales con una línea de aceite "pintada" a su alrededor.

Nota especial de advertencia: El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel y causar fuertes alucinaciones.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	bastante fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna

Tolerancia del organismo: ninguna - leve

Influencia y síntomas

Los efectos más comunes son la locuacidad, los accesos de risa, la relajación y la mayor apreciación del sonido y el color. Las sustancias pueden inducir al sueño y a un comportamiento sin inhibiciones, con una marcada tendencia a las reacciones lentas. Se presenta una fuerte incapacidad para seguir un razonamiento; las pupilas de los ojos se dilatan y el consumidor se mostrará agresivo al ser confrontado.

En dosis más elevadas, puede presentarse una distorsión perceptual y, cuando el drogadicto consume la droga estando ansioso o deprimido, sus sentimientos se pueden magnificar. Para las personas con trastornos de personalidad, el uso fuerte puede precipitar un desorden psicótico temporal.

Mitos populares

Ficción: El cannabis es afrodisíaco.

Realidad: Reduce el número de espermatozoides y la fertilidad.

Ficción: No hace daño

Realidad: Se aloja en el cerebro y disminuye el coeficiente de inteligencia. También es cancerígeno.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 25 y 5 000 kg. La gran mayoría de las remesas de cannabis y de sus derivados se han encontrado en buques en alta mar.

LOS OPIACEOS Y LOS OPIOIDES

Origen

Los opiáceos son estupefacientes derivados de la adormidera. El opio es la "leche" seca de la adormidera y contiene morfina y codeína. A partir de la morfina es fácil producir la heroína, que en forma pura, es un polvo blanco dos veces más potente que la morfina. Los opiáceos tienen usos médicos como analgésicos, supresores de la tos y antiinflamatorios.

Las principales fuentes de suministro del opio y de sus derivados, la morfina y la heroína, son los campos de adormideras del llamado "Triángulo Dorado" situado entre Birmania, Tailandia y Laos en el Sureste Asiático y del "Triángulo de Kabul" o la "Media Luna Dorada" ubicada entre Afganistán, Pakistán e Irán, en el suroeste Asiático. Se produce en menores cantidades en otras zonas desde el Este del Mediterráneo hasta el Sureste Asiático. Los puertos más probables de origen, según las incautaciones realizadas, son: Bangkok, Singapur, Penang, Port Klang, Bombay, Calcuta, Karachi y Kota Kinabalu. Sin embargo, los narcotraficantes han utilizado muchos otros puertos que se encuentran en la zona de producción.

Tanto la morfina como la heroína son derivados químicos del opio. Este último se transforma en morfina mediante un proceso químico relativamente sencillo que se lleva a cabo en laboratorios improvisados cerca de los campos de adormidera. Se requieren aproximadamente 10 kg de opio para producir 1 kg de morfina y 3 kg de morfina para producir 1 kg de heroína (30 kg de opio para producir 1 kg de heroína). Heroína es un nombre comúnmente utilizado para describir un preparado que contiene base de morfina diacélica o sus sales.

Es un producto semisintético derivado de la total acetilación de la base de la morfina.

Los opiáceos pueden aparecer en diversas formas:

Opio crudo

El opio crudo comienza como sustancia espesa, castaña oscura o casi negra y pegajosa, se endurece hasta tener la consistencia del orozuz y luego, con el tiempo, toma un color castaño/negro y se convierte en una masa ligeramente pegajosa como la cera para sellar, dependiendo de su edad.

Normalmente se tiene el cuidado de que no se seque, dado que perdería mucha parte de su valor si se vuelve duro y quebradizo. En su estado crudo no se puede fumar. Se fuma sólo después de que se convierta en opio preparado. El opio crudo no tiene muchas señales de identificación. Puede ser envuelto en papel de celofán o en polietileno dentro de papel impermeable para evitar que se seque. Se han descubierto en bolsas de celofán o de polietileno dentro de latas o envueltas en tela de saco o Iona.

El opio crudo tiene un aroma acre, aceitoso y dulce que recuerda el del heno. No es un olor desagradable a distancia, pero de cerca, o cuando está confinado en un espacio sin ventilación, es nauseabundo. Su método de embalaje/envase está proyectado para reducir las posibilidades de detección por el olfato.

Opio preparado

Se produce tratando el opio crudo con diferentes métodos de extracción del agua, filtración y evaporación para obtener un producto adecuado para fumar. Por regla general aparece como una masa o trozos negros y quebradizos que pueden oler mal, aunque menos que el opio crudo.

Residuo de opio

Es la sustancia que queda en la pipa en que se ha fumado opio. Debido a la combustión incompleta y a la volatilización, puede retener algunas de [as características del opio y contener una cantidad considerable ~le morfina. Tiene una apariencia carbonosa y el olor a opio permanecerá en el aire mucho tiempo después de haberlo fumado.

Opio medicinal

El opio medicinal o en polvo es opio que se ha secado a una temperatura moderada y se ha reducido a un polvo fino que casi siempre tiene un color castaño claro. Tiene el olor característico del opio, aunque éste puede ser disimulado con aditivos tales como el alcanfor. El producto puede ser utilizado en medicina, en cuyo caso se clasifica como opio medicinal si tiene un contenido de morfina Superior a] 0,1

Morfina

La morfina es un derivado químico del opio. En su forma pura consiste en cristales blancos. A menudo es adulterada y su color puede variar entre el blanco, el crema o beige y el café oscuro. También se encuentra en forma de inyección medicinal como un líquido incoloro en ampollas. Tanto las píldoras como las ampollas se producen comercialmente. En esta forma pueden tener un ligero olor a amoníaco o a pescado podrido.

Diamorfina (heroína)

La diamorfina es una destilación adicional de la morfina. Por lo general, se asemeja a los polvos faciales en su apariencia, aunque quizás ligeramente menos fina, y su color varía entre el crema y el castaño claro. Normalmente carece de olor pero, en ocasiones, huele ligeramente a vinagre. La sustancia se puede producir comercialmente en forma de píldoras, cápsulas o ampollas. Es más popular entre los drogadictos que la morfina, dado que produce un "viaje" más rápido y más intenso.

Sustancias sintéticas: por ejemplo la petidina

Estos productos aparecen normalmente en forma de píldoras o de ampollas. Las píldoras, que carecen de olor, son generalmente blancas pero pueden variar en su color.

Sustancias semisintéticas: por ejemplo el dilaudid y el omnipon

Estos productos aparecen normalmente en píldoras o ampollas.

Codeína

Se presenta normalmente en forma de píldoras o comprimidos.

Administración

El opio y sus derivados se fuman, se inhalan o se inyectan a través de la piel (en forma subcutánea) o directamente en la corriente sanguínea (por vía intravenosa).

Material utilizado

Puede consistir en pipas, cuencos de porcelana, pinchos, pequeñas limparas de aceite de man(, trapos, papel de aluminio y chamuscado, tapas de cajas de fósforos, agujas hipodérmicas, goteros para los ojos, etc. La posesión de utensilios para el consumo de opio constituye de por sí un delito en muchos países.

Notas:

- Es posible identificar [as píldoras o cápsulas mediante referencia a los documentos del fabricante. Conviene transmitir por radio la información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, de su color, de su forma y de toda marca en su superficie para proceder a la identificación correspondiente.

- Por lo general se permite que los buques lleven una provisión de opio en todas sus formas, excepto crudo y preparado, en pequeñas cantidades bajo el control del capitán o del médico de a bordo.

Nota especial de advertencia: el humo de los narcóticos se produce a una temperatura de aproximadamente 40° C. En caso de encontrarse opio o sus derivados, éstos deberán almacenarse en un lugar frío. El humo o los vapores no deberán ser inhalados.

Grado de adicción

Adicción psicológica: fuerte
Adicción ambiental: fuerte
Adicción física: fuerte

Tolerancia del organismo: alta

Influencia. y síntomas

Las dosis moderadas de opiáceos puros producen, por lo general, una gama de efectos físicos suaves (aparte de la analgesia). Al igual que los sedantes, reducen la actividad del sistema nervioso, inclusive de las funciones reflejas tales como la tos, la respiración o el ritmo cardíaco. Asimismo dilatan los vasos sanguíneos produciendo una sensación de calor moderado; también reducen la actividad de los intestinos, lo cual conduce al estreñimiento.

Inmediatamente después de consumir este tipo de droga, los ojos del consumidor se contraen. Posteriormente, las pupilas se dilatan y la droga induce al sueño y a un estado letárgico del drogadicto, con las pupilas dilatadas, estreñimiento y una respuesta lenta a los estímulos. Si se deja de consumir la droga, aparecerán unos síntomas similares a la gripe o a la malaria pero de mayor duración. A largo plazo, se presenta pérdida del apetito y apatía general y el drogadicto adelgaza en forma notable y se convierte en una persona de mala salud y de poca higiene.

En las venas del drogadicto estarán presentes las marcas de las agujas. El drogadicto, por lo general, consume aproximadamente 0,25 gramos diarios.

Mitos populares

Ficción: La alta pureza de los opiáceos del mercado negro está garantizada.

Realidad: El nivel de pureza en las calles es usualmente del 5 al 10%. El azúcar, el polvo de ladrillo, la cafeína, el cemento, la leche en polvo, la orina, el polvo de vidrio, etc., son conocidos como adulterantes de la llamada "pure mac" (diamorfina).

Ficción: Es fácil curarse.

Realidad: Las investigaciones demuestran que el 10% de los drogadictos tratados deja de consumir durante más de seis meses; pero que sólo el 2 o el 3% deja de consumir durante más de 2 años.

Ficción: La sustancia no es realmente peligrosa.

Realidad: La esperanza media de vida de un adicto a la morfina o a la heroína es de 6 a 8 años. Algunos logran sobrevivir bastante más tiempo; muchos mueren a los 465 años. El SIDA puede transmitirse al utilizar agujas o jeringas infectadas.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75 kg.

COCAINA

Origen

La cocaína se deriva de las hojas del arbusto de coca andino y tiene poderosas propiedades estimulantes semejantes a las de las anfetaminas. Se produce principalmente en el norte de Sudamérica, sobre todo en Colombia y Venezuela, en donde los beneficios de la cocaína tienen una gran influencia en la economía. El principal problema al que se enfrentan los productores es el del transporte de la sustancia a las zonas de consumo.

Se moviliza en tres formas: las hojas de coca, la pasta de coca y la cocaína.

La hoja de coca

Se presenta como una hoja elíptica cuyo color va del castaño verdoso al rojo; es similar a las hojas grandes de laurel en su apariencia y normalmente se encuentra seca. No tiene olor.

La pasta de coca

Se presenta como una masa de color blanco descolorido o crema. Tiene un fuerte olor químico semejante al del aceite de linaza.

Cocaína

Se presenta como polvo suave y sedoso, cristalino blanco y suelto que brilla como la nieve, aunque en ocasiones es transportada como solución incolora. No tiene olor.

"Crack"

Surgió como la droga "de moda" a comienzos de la década de los ochenta e inicialmente en los Estados Unidos. Su uso se ha extendido ahora a otros países. Se produce mediante la mezcla de clorhidrato de cocaína con bicarbonato de sodio o con amoníaco y/o polvo de anfetaminas. Luego se le añade agua para formar una pasta que posteriormente se calienta y se seca. Tras su secado, el "crack" se rompe en pequeños pedazos.

Por ser una adulteración de la cocaína pura, el "crack", por regla general, no se embarca en grandes cantidades, dado que ocupa un mayor volumen que el de la forma pura de la cocaína.

Administración

Esta sustancia puede ser inhalada, administrada mediante inyección o frotada en las encías, en los genitales o en el ano. Los consumidores habituales que tienen un suministro suficiente (y dinero) pueden consumir entre 1 y 2 gramos al día. El "crack" también se fuma a través de una pipa de vidrio calentada.

Material utilizado

El material consiste en jeringas, agujas, goteros para los ojos, cucharitas para inhalar, cuchillas de afeitar, espejos, frascos de adorno o cajas de píldoras, pitillos, etc. La parafernalia para "oler" puede consistir en objetos antiguos o costosos tubos de metal con piedras preciosas incrustadas que se usan como ornamentos. Los adictos menos adinerados utilizan cucharas de plástico, pajitas, minas de bolígrafo desocupadas, etc.

Grado de adicción

Adicción psicológica: fuerte
Adicción ambiental: fuerte
Adicción física: ninguna - leve

Tolerancia del organismo: ligera

Influencia y síntomas

Al igual que la anfetamina, la cocaína produce un despertar psicológico acompañado de regocijo, disminución del apetito, indiferencia al dolor y a la fatiga y sentimientos de gran fortaleza y capacidad mental. Los consumidores presentan una disminución del tamaño de las pupilas y sufren de un estado altamente excitable y un comportamiento desigual. Se vuelven locuaces y su ritmo cardíaco y respiratorio puede aumentar. Si se consumen dosis repetidas durante un período de tiempo corto, el adicto puede llegar a un estado extremo de agitación, ansiedad, paranoia y, quizás, de alucinaciones.

Cuando se inhala, los efectos físicos llegan a su apogeo después de 15-30 minutos y, luego, disminuyen. Entre los efectos posteriores están la fatiga y la depresión. Esto significa que la dosis tendrá que repetirse cada 20 minutos aproximadamente para mantener el efecto. Los síntomas de abstinencia son la depresión, la ansiedad por otra dosis y el hecho de sentirse víctimas.

Los signos físicos del abuso, son las marcas de las inyecciones, los abscesos en las encías, etc., las secreciones nasales abundantes y el lagrimeo.

Los síntomas del "crack" son un "viaje" inmediato que dura aproximadamente 30 minutos seguidos de una depresión intensa. El consumidor puede volverse sicótico, violento, paranoico y extremadamente confuso. Los efectos físicos son daño cerebral, pérdida de la conciencia y daño en los pulmones.

Mitos populares

Ficción: No es físicamente adictivo como la heroína.

Realidad: Ciertamente. Pero es mentalmente adictivo y puede producir daño en las membranas de la nariz y también en la estructura que separa las fosas nasales. Con frecuencia, el adicto puede administrarse una sobredosis y las purpuras varían, dependiendo del origen del producto, del 30% en general hasta un 90%.

Ficción: No hace ningún daño real.

Realidad: El SIDA se transmite comúnmente por agujas o jeringas contaminadas. No existe cura conocida para el SIDA.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75 kg.

ALUCINÓGENOS

Dietilamida de ácido lisérgico (LSD)

El LSD es un polvo blanco sintético que se puede encontrar en forma de píldoras o trozos sin refinar. También se encuentra en forma de pedazos de papel impregnados del tamaño de una estornilla de correos, con frecuencia con signos místicos o figuras de los personajes de los dibujos animados o de imágenes en miniatura. En su forma pura es una solución incolora o de colores pálidos.

Mescalina

Este compuesto aparece como unos tallos de un color que va del negro al castaño, a menudo con hongos blancos filiformes, o como un polvo molido negro.

Psilocina y/o Psilocibina

Esta sustancia se presenta como un líquido amarillo o rosado pálido y en forma de píldoras o comprimidos.

DMT

Esta sustancia aparece como pequeñas semillas negras o como un polvo molido castaño/negruzco muy fino.

Bufotenina Esta droga psicoactiva es inodora y generalmente se encuentra en forma de comprimidos o de líquido.

Productos sintéticos

Estos productos se presentan en polvo, en píldoras no refinadas o en forma de comprimidos; también aparecen como líquidos incoloros.

Olor

Todas las formas son inodoras.

Administración

Se pueden comer, inhalar, inyectar, fumar (ocasionalmente), manipular o frotar en las encías, los genitales o el ano.

Material utilizado

Puede consistir en envolturas de papel de aluminio o de papel de fotografía (el LSD se degrada a la luz del día). También se pueden encontrar cápsulas de gelatina clara. Por regla general se encuentra en pequeñas cantidades (10 microgramos pueden causar toxicidad si se absorben por la piel). Los alucinógenos se envuelven cuidadosamente para su transporte.

Nota especial de advertencia: unas cantidades mínimas causan toxicidad (de 10 microgramos en el caso del LSD, 6 a 60 miligramos en otros tipos). Algunas formas son rápidamente absorbidas por la piel. En consecuencia su manipulación exige el mayor de los cuidados.

Grado de adicción

Adicción psicológica: fuerte
Adicción ambiental: bastante fuerte

Tolerancia del organismo: ninguna - leve

Influencia y síntomas

Varían de acuerdo con la sustancia. Se presenta un comportamiento altamente irracional y el consumidor puede mostrarse indiferente a los estímulos externos, tal vez atemorizado, locuaz o convencido de tener capacidades sobrehumanas (por ejemplo, volar, flotar, tener gran fortaleza). El consumidor puede empezar a comportarse como un enajenado con aparentes ataques de esquizofrenia y un comportamiento demente. Puede tener períodos de lucidez e instantes de "retroceso".

Mitos populares

Ficción: Los buenos "viajes" lo llevan a usted a ponerse en contacto con Dios, con el Universo, con la Naturaleza, etc.

Realidad: La mayor parte de las veces, los "viajes" son malos y dañan la personalidad de forma permanente.

Cantidades de los embarques: Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

DROGAS ESTIMULANTES

Entre los *principales estimulantes se encuentran las sales* y el sulfato de anfetamina, fenmetracina, benzfetamina, clorfentamina, fencanfamina, metanfetamina, metilenedioxianfetamina (MDMA) pemolina, fendimetracina, fentermina, pipradol y prolintane.

Descripción

Los productos anfetamínicos, fabricados legalmente, contienen la droga en forma de sulfato o de sales de fosfato. Son comercializados en diferentes países con la forma de comprimidos, cápsulas, jarabes o elixires. En su estado puro, se presentan en polvos blancos, con excepción del pipradol, que se compone de cristales blancos. Existen cientos de marcas registradas. Normalmente se consiguen en forma de píldoras, comprimidos, o cápsulas. Rara vez vienen en ampollas para inyección.

Todas son sustancias estimulantes, pero la fenclonamina se vende sin receta. La identificación de las

. 1

píldoras y cápsulas es posible mediante consulta de los documentos del fabricante. La información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, su color, forma y marcas, puede ser transmitida por radio desde el buque hacia el próximo puerto de escala para tratar de obtener una identificación provisional.

Los productos ilícitos varían en su color desde un blanco verdoso hasta un amarillo o castaño dependiendo del tipo y la cantidad de impurezas y adulterantes. En ocasiones están húmedos y tienen un olor desagradable debido a la presencia de residuos de solventes. Pueden encontrarse como pequeñas cápsulas de gelatina y como comprimidos.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que estén fuera de su contexto normal deben considerarse sospechosos.

Olor

Todas estas sustancias son inodoras. En su forma pura, la anfetamina puede tener un ligero olor a amoníaco o a "pescado descompuesto".

Administración

Por lo general, las píldoras se toman oralmente y, cuando se presentan en polvo, se inhalan, se fuman o se disuelven en agua y se inyectan. Normalmente se consumen junto con alcohol. Los adictos suelen consumir dosis de 200 comprimidos diarios.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna

Tolerancia del organismo: alta

Influencia y síntomas

Las anfetaminas despiertan y activan al consumidor mucho más que la adrenalina natural del cuerpo. Aumentan el ritmo cardíaco y respiratorio. Las pupilas se dilatan y el apetito disminuye. El consumidor se siente con mayor energía, confianza en sí mismo y excitación. También se muestra más alegre y animado, y presenta un comportamiento imprevisible y una sociabilidad extrema.

Las dosis altas pueden producir delirio, pánico, alucinaciones y manía persecutoria que, a largo plazo, puede convertirse en un estado psicótico cuyo tratamiento puede prolongarse por varios meses. Los consumidores regulares de altas dosis corren el riesgo de sufrir daño en los vasos sanguíneos e insuficiencia cardíaca.

Debido a que las provisiones energéticas del cuerpo se agotan, se puede presentar ansiedad, irritabilidad, desasosiego, insomnio y rabia.

Mitos populares

Ficc6n: son totalmente inofensivas. Onicamente levantan el inimo.

Realidad: Se han descubierto casos de insuficiencia renal y se sabe que estas sustancias pueden afectar a otros 6rganos.

FiccOn: Todas son diferentes.

Realidad: Cada uno de los tipos tiene cientos de marcas registradas. Con frecuencia el adicto asegura ~ue los "Corazones Pirpura" funcionan, mientras que los "Duraznos" no. Ambas contienen la misma cantidad de las mismas sustancias. S6lo su color y presentaci6n son diferentes.

Cantidades de los embarques

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga maritima.

AGENTES SEDANTES

Los sedantes deprimen el sistema nervioso central en la misma forma que el alcohol y producen efectos semejantes. Se presentan en dos formas: barbitiricos y metacualona.

En su forma pura son unos polvos blancos. Existen muchos cientos de marcas registradas y las sustancias se encuentran en pildoras, comprimidos y capsulas.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que se encuentren fuera de su contexto normal deberin considerarse sospechosos.

Olor

Todas las formas son normalmente inodoras.

Administraci6n

Las pildoras se administran normalmente por vfa oral, algunas veces junto con alcohol; en ocasiones las sustancias pueden ser inyectadas.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningOn material, salvo envoltorios vacfos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipofirmicas.

Nota: Existen muchas otras formas de sedantes disponibles con receta. Si bien las formas arriba mencionadas estin controladas, muchos otros sedantes pueden ser objeto de abuso (por ejemplo, el diazepam, comercializado como Librium, etc.).

Grado de adicci6n

Adicci6n sicol6gica: fuerte
Adicci6n ambiental: bastante fuerte
Adicci6n fisica: bastante fuerte
Tolerancia del organismo: bastante fuerte

Influencia y sintomas

El consumidor presentari las pupilas dilatadas, una apariencia somnolienta y una forma de hablar arras

trando las palabras. Pueden presentarse reacciones extremadamente impredecibles y confusión mental. Las grandes dosis pueden producir inconsciencia, eventual insuficiencia respiratoria y la muerte.

Mitos populares

FiccOn: No es una sustancia peligrosa, es fácil de dejar y más barata que las sustancias "duras".

Realidad: la sobredosis se presenta con mucha facilidad. Cuando se vende previa presentación de receta, los comprimidos ilícitos pueden costar muchísimo más que "el polvo blanco".

Glosario de tdrminos

Transportista comercial: persona o entidad pOblica, privada o de otra Mole, dedicada al transporte personas, mercanc(as o correo con fines lucrativos, de arrendamiento u otro beneficio.

Decomiso: privaci6n con cardcter definitivo de algOn bien por decisi6n de un tribunal o de otra autoridad competente. Incluye la pdrdida legal de un derecho, segin proceda.

Embargo preventivo o incautacOn: prohibici6n temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, la custodia o el control temporales de los mismos, por decreto expedido por un tribunal o por u autoridad competente.

Estado de trnsito: Estado a trav6s de cuyo territorio se hacen pasar estupefacientes, sustancias sicotr6pic y dernds sustancias de cardcter ilfcito y que no es el punto de procedencia ni el de destino definitivo dichas sustancias.

Anew 8

Lista de puntos de contacto en los puertos par notificar sucesos relacionados con las drogas

EUROPA ORIENTAL Y CENTRAL - Polonia

Lugar de contacto - Varsovia
Oficial responsable - Sr. M. Lubik
Polish Central Board of Customs
Pl. Powstancow W-wy, 1
PL 00950 Varsovia
Teléfono: 48 22 621 4041
Fax(mil): 48 22 471 552

CARIBE - Puerto Rico

Lugar de contacto - San Juan
Oficial responsable - Sr. J-C Garric
WCO/CCLEC 1.1.0.
US Coast Guard Base
PO Box 2029
San Juan, Puerto Rico
Teléfono: 1 809 729 7695
Fax(mil): 1 809 729 7699

SUDAMÉRICA - Chile

Lugar de contacto - Valparaíso
Oficial responsable - Sr. F. González
Dirección Nacional de Aduanas
Plaza Sotomayor, 60
Valparaíso
Teléfono: 56 32 253 682
Fax(mil): 56 32 233 163

ÁFRICA SEPTENTRIONAL - Marruecos

Lugar de contacto - Casablanca
Oficial responsable - Sr. S. Zniber
Direction générale des douanes et impôts indirects
1 Place Mohammed V
Casablanca
Teléfono: 212 2 273 855
Fax(mil): 212 2 272017

ÁFRICA OCCIDENTAL - Senegal

Lugar de contacto - Dakar
Oficial responsable - Sr. Y. Cisse
Avenue Carde Angle Rue Ndiaye
B.P. 4033
Dakar
Teléfono: 221 221185

Facsimil: 221 211184 6 225569

AFRICA CENTRAL - Camertin

Lugar de contacto - Douala Oficial responsable - Sr. J. Drouet Direction nationale des douanes 13.P. 4049
Douala Telefono: 232 431 701 Facsfrnil: 232 431 701

AFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL - Kenya

Lugar de contacto - Nairobi Oficial responsable - Sr. J.K. Nzuva Assistant Commissioner Investigations
Branch Kenya Customs & Excise Department PO Box 72 736 Nairobi Tel&ono: 254 2 710525 Facsfrnil:
254 2 715744

ORIENTE MEDIO - Arabia Saudita

Lugar de contacto - Riyadh Oficial responsable - Sr. A. Al-Orf Customs Department PO Box 22 631
Riyadh Telfono: 966 1 478 7889 Facsfrnil: 966 1 478 5887

1

ASIA/PACIFICO - Hong Kong, China

Lugar de contacto - Hong Kong, China
Oficial responsable - Sr. Wing % MAN
Investigations Division
Hong Kong Customs & Excise Department
Rumsey Street, Muffi-storey Car Park Bidg
Hong Kong
TeWono: 852 2852 1449
Facsfrnil: 852 254 44731