



# **“AMENAZAS Y RIESGOS EN EL TRANSPORTE CON CONTENEDORES MARITIMOS”**

**Por el Dr. Marcelo Pablo Iglesias.**

Los contenedores marítimos son una herramienta importantísima y la protagonista en el transporte de mercancías más eficiente en el mundo utilizada en el transporte marítimo y terrestre por su diseño estandarizado, compacto, versátil, resistente y reutilizable que le ofrece a los fabricantes, proveedores, vendedores, transportistas, importadores y exportadores una relativa seguridad para mover la mercancía de un lugar a otro sin contratiempos y con niveles mínimos de manipulación, utilizando los diversos medios de transporte de carga como camiones, trenes y buques a través de las fronteras marítimas y terrestres en todo el mundo ya que en las puertas se instala un sello de seguridad o precinto (que puede ser de origen o colocado por el Servicio Aduanero) que es controlado por las aduanas que es “garantía” de que el contenedor no ha sido intervenido.

Pero esa capacidad, desafortunadamente también es utilizada por las organizaciones criminales para mover todo tipo bienes de contrabando como drogas, armas, licores y tabaco, mercancías de contrabando, mercancías falsificadas y en algunas ocasiones el tráfico de personas por la oferta y la demanda que existe a nivel mundial de bienes ilícitos. Según el Catálogo de modalidades de Narcotráfico Marítimo” (CMCON) en el 2020 el 29,06% de eventos de narcotráfico marítimo se registraron mediante la modalidad de “Contenedores”, en el 2021 disminuyó a 23,51 % y en el 2022 un 23,31 %. Esto nos lleva a aseverar la importancia que tiene para las organizaciones criminales el transporte marítimo y en especial el uso de los contenedores. Ahora bien, la droga no solo se moviliza en los contenedores, sino que se utiliza el buque como tal, tanto interna como externamente, pero estas modalidades no son tratadas en este artículo.

Las amenazas para el transporte de los contenedores marítimos bajo control operacional de las empresas de la cadena de suministro internacional incluida las instalaciones portuarias y buques provienen de organizaciones criminales transnacionales que tienen intereses en movilizar cargamentos ilícitos, que crean empresas de fachada e infiltran, sobornan y reclutan empleados, contratistas y tripulantes, incluido personal empresas de seguridad, que de alguna u otra forma puedan aportar información de la carga, el contenedor y su localización, facilitar el paso de cargas ilícitas a través de los controles de acceso, utilizar los equipos para movilizar las cargas o permitir la manipulación no autorizada para contaminar la carga, pallets, empaques y los contenedores.

Algunas de las situaciones de riesgo que se pueden presentar y que tienen que ver con el transporte contenedores marítimos, son entre otras, las siguientes:

- Contenedor contaminado con drogas ilícitas en su estructura cuando es sometido a reparaciones o mantenimiento.

- Contenedor cargado con bienes ilícitos en el lugar de origen, en el transporte por carretera, en los patios de espera, en los depósitos fiscales, en la instalación portuaria o en su transporte en el buque.
- Contenedor que ingrese por mar o por tierra a la instalación portuaria ya bien sea en tránsito, como importación o exportación puede estar contaminado con drogas ilícitas en su interior o adheridas en su estructura, mezcladas en la carga y estar protegido por un sello de seguridad original o mellizo.
- Contenedor contaminado en los patios de carga de la instalación portuaria y en los depósitos fiscales, con carga ilícita que ha sido ingresada por diferentes vías (marítima, terrestre y aérea con drones) y formas (adherida al cuerpo, en el equipaje acompañado, en las herramientas, en cualquier tipo de vehículo y equipos para la manipulación de la carga, en contenedores vacíos, en otros contenedores, en contenedores en tránsito, etc.) a la instalación portuaria, utilizando los equipos para la manipulación de la carga o que mueven el contenedor a zonas que no están vigiladas.
- Contenedor contaminado con carga ilícita en zona de consolidación o aforo o en zonas francas, con carga ilícita proveniente de otro contenedor que está en la misma zona.
- Sellos de contenedores mal colocados en la consolidación de la carga o alteración intencional de los bulones que conforman el sistema de cierre del contenedor, para facilitar su posterior apertura y contaminación con bienes ilícitos cuando esté en las terminales portuarias.
- Instalación de sellos de seguridad mellizos y disponer de sellos de repuestos con la misma numeración que son colocados en el interior del mismo contenedor para facilitar su apertura y cierre al momento de la contaminación y posterior retiro de la carga ilícita.
- Robo de sellos de seguridad para contaminar contenedores con bienes ilícitos.
- Contenedores contaminados con drogas ilícitas a bordo del buque atracados en la instalación portuaria, en zona de fondeo, en tránsito por el canal y en alta mar a través de lanchas rápidas llamadas “Go Fast” que interceptan al buque y acceden al mismo empleando escaleras o cabos, embarcando las drogas y ocultándola en contenedores previamente perfilados por la organización delictiva.

Las técnicas utilizadas según la revista MODALIDADES DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO - TÉCNICAS Y MÉTODOS- (CMCON 2022), son las siguientes:

- Técnica de Carga. Esta técnica de ocultamiento consiste en encubrir los estupefacientes junto con la carga legal que transporta el contenedor.

- Técnica de Estructura. Esta técnica consiste en ocultar estupefacientes en la estructura del contenedor, de cualquier tipo o clase. Generalmente su ocultamiento es un proceso elaborado, en donde la oportunidad de contaminación se efectúa en lugares fijos, patios o bodegas donde se afecta estructuralmente la composición del contenedor, mas no del cargamento.

- Técnica Rip on / Rip off. Esta técnica, también denominada “Gancho ciego”, consiste en introducir la mercancía ilícita en un contenedor con mercancía legal declarada o vacío. Posteriormente, se extrae el estupefaciente en el puerto de destino o de transbordo. Por lo general, la contaminación se hace después que el contenedor ha sido inspeccionado por la autoridad portuaria, bien sea en el país de origen o en el puerto de transbordo antes de la llegada del contenedor al país de destino. Además, en los casos de “Rip On –Rip Off”, ni el remitente ni el destinatario son conscientes de que el envío se está utilizando para el tráfico de estupefacientes, por esa razón resulta sumamente peligrosa para aquellos operadores de comercio exterior

(principalmente el importador, el exportador, el despachante de aduana y el agente de transporte aduanero), quienes sin haber hacho nada pueden quedar seriamente comprometidos judicialmente o hasta ser privados de su libertad hasta que se demuestre su inocencia . Esta contaminación se hace de una manera rápida rompiendo los sellos o precintos del contenedor e inmediatamente ingresan los maletines o bolsos con la mercancía ilegal y se vuelve a cerrar el contenedor con precintos mellizos a los originales, que generalmente va dentro de alguno de dichos bolsos. El que reciba la mercancía en el puerto de llegada, pueda sacar los estupefacientes y volver a sellar el contenedor sin que la autoridad portuaria levante sospecha alguna.

Algunas de las falencias en la seguridad pueden provenir de las siguientes condiciones:

- La falta de la seguridad de la custodia y control de los sellos de seguridad puede facilitar el uso indebido.
- No tener conocimiento de como intervienen fraudulentamente los sellos de seguridad, las barras, pasadores y abrazaderas en las puertas de los contenedores o no realizar una inspección detallada del sistema de cierre, lo que facilita el ingreso o paso de contenedores que han sido manipulados para su contaminación con bienes ilícitos.
- No tener conocimiento o no hacer una inspección de seguridad adecuada a las puertas, paredes, piso, techos de los contenedores y sector de máquinas y espacios donde se encuentra la espuma de poliuretano de los contenedores refrigerados.
- No hacer un perfilamiento de la carga contenerizada susceptible de estar contaminada y/o no tener la capacidad para inspeccionar toda la carga, ya bien sea por medios físicos, caninos antinarcóticos (Grupo K 9) o escáneres de contenedores, lo que les da una gran ventaja a las organizaciones criminales para lograr su cometido de movilizar los bienes ilícitos, por el bajo porcentaje de inspección.
- Falta de control sobre el personal y equipos para el traslado de la carga que intervienen en la manipulación de los contenedores.
- No hacer un estudio de seguridad e inspecciones de seguridad para detectar falencias en las medidas, procedimientos y procesos de manipulación de la carga y no eliminar, corregir o controlar las vulnerabilidades identificadas que pueden ser utilizadas por la amenaza para llevar a cabo su actividad criminal.
- No hacer seguimiento en tiempo real del movimiento de los equipos para la manipulación de la carga.
- No hacer auditorias de control a los procesos de manipulación de la carga,
- No implementar medidas de seguridad cibernética a los sistemas y programas de control carga.
- No implementar procesos de selección, contratación y mantenimiento de personal confiable,
- No capacitar y entrenar adecuadamente al personal de seguridad y operaciones para inspeccionar contenedores marítimos y sellos de seguridad.
- No utilizar adecuadamente los equipos y medios para detectar bienes ilícitos.
- No hacer investigaciones orientadas en crimen organizado de los sucesos relacionados con actividades ilícitas, aplicar sanciones ejemplares y judicializar a los responsables.

Las consecuencias de tipo legal, imagen y reputación empresarial, social, económico y operacional pueden afectar a las organizaciones y asociados de negocios en la cadena logística de suministro internacional, a las personas implicadas, a las cargas movilizadas y los medios de transporte utilizados, tal como he expresado párrafos atrás, al referirse a la situación de los importadores, exportadores, despachantes de aduana y agentes de transporte aduaneros.

En conclusión, mientras exista la oferta y la demanda de bienes ilícitos como las drogas, el contrabando de mercaderías y el tráfico humano y de armas, debiendo agregar el contrabando de componentes para la fabricación de armas de destrucción masiva, las organizaciones criminales seguirán utilizando el transporte marítimo y los contenedores para su transporte a través de estos medios.

La capacidad financiera, logística y de intimidación por el uso no solamente de las armas, sino de las amenazas y corrupción de funcionarios públicos que tienen las organizaciones criminales, las diferentes modalidades que se utilizan en diferentes escenarios para contaminar el contenedor y/o la carga, su capacidad de innovación en el ocultamiento de los bienes ilícitos, sumado a la pérdida de valores de algunas personas que intervienen en su manipulación y custodia, las falencias en los sistemas de seguridad y procesos de manipulación de la carga, los grandes volúmenes de carga movilizada y la limitada capacidad para inspeccionar toda la carga, entre otros factores, hacen de esta empresa criminal de nunca acabar, así sea que legalicen las drogas, existirán los que la siguen contrabandeando para no pagar los impuestos para su comercialización.

**Dr. Marcelo Pablo Iglesias – Abogado y Agente de Transporte Aduanero – Febrero de 2024.-**