

**Criminalidad organizada y rutas del narcotráfico marítimo en Colombia: Un análisis
entre 2021 y 2023¹**

Emmanuel Cardona Gordillo²

Alejandro Zapata Gómez³

Resumen

Alrededor de la historia el narcotráfico se ha convertido en uno de los delitos con mayor presencia en el mundo, toda vez que entrelaza fronteras, como tal, a través de este trabajo se pretende identificar las disposiciones jurídicas y lineamientos en políticas públicas que sobresalen para enfrentar este fenómeno delictivo. Para ello, se ha utilizado una metodología cualitativa, con un enfoque documental, en el cual se realiza una revisión normativa, pretendiendo examinar el marco jurídico internacional y nacional vigente que permite formar estrategias de ataque en conjunto con los diferentes países que se encuentran involucrados en el narcotráfico. Como tal se analiza la Ley 30 de 1986, Ley 599 de 2000 y la Ley 906 de 2004 en el ordenamiento jurídico colombiano, así como la Política Pública Nacional de Drogas 2023-2033. Con ello se ha podido evidenciar que existe un avance en la formulación de estrategias utilizadas para contrarrestar el narcotráfico, sin embargo, sigue existiendo un mercado muy fuerte dentro de la comercialización de estupefacientes a nivel internacional, lo cual genera dudas dentro de la efectividad de las normas y las políticas públicas implementadas.

Palabras Clave: delincuentes; estupefacientes; criminales Narcotráfico, naves acuáticas organizaciones criminales.

¹ Artículo para optar al título de abogado(a). Ana María Roldan Villa, Docente de Derecho de la Universidad Católica Luis Amigó. (Asesor Temático).

² Estudiante de Derecho de la Universidad Católica Luis Amigó. emmanuel.cardonago@amigo.edu.co

³ Estudiante de Derecho de la Universidad Católica Luis Amigó. alejandro.zapatago@amigo.edu.co

1. Introducción

El narcotráfico es una actividad ilícita que implica la producción, distribución, comercialización y transporte de sustancias estupefacientes, constituye una de las principales amenazas para la seguridad, la estabilidad y el desarrollo global. De acuerdo con ello, en el ámbito colombiano, se presenta como una actividad que trae grandes problemas, ya que el país ha sido históricamente uno de los mayores productores de cocaína a nivel mundial, consolidando un papel clave en las redes internacionales del tráfico de drogas. Dentro de estas dinámicas, el uso de rutas marítimas ha adquirido una importancia estratégica para las organizaciones criminales, debido a que el comercio marítimo permite movilizar grandes volúmenes de droga de manera discreta, aprovechando la vasta geografía oceánica y la limitada capacidad de vigilancia en aguas internacionales.

Frente a este escenario, tanto a nivel nacional como internacional se han diseñado diversas políticas públicas y normativas jurídicas orientadas a contrarrestar esta modalidad delictiva. Entre ellas se destacan la Ley 800 de 2003, mediante la cual se aprueba la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, la Política Nacional de Drogas, y la iniciativa internacional CrimJust, alineada con la política pública Transparencia por Colombia.

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible señalar el Programa de Control del Narcotráfico por vía Marítima, Fluvial y Portuaria, iniciado en 2020 por la comunidad internacional, como uno de las principales estrategias para combatir el narcotráfico, toda vez que se basa en el principio de cooperación internacional como eje central para prevenir, detectar y sancionar el tráfico de drogas. Este principio implica el fortalecimiento de alianzas entre Estados, el intercambio de información en tiempo real, la coordinación de operaciones conjuntas y la implementación de tratados internacionales como la Convención de 1988 contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas.

No obstante, a pesar de los esfuerzos de Colombia y de organismos internacionales por contener esta actividad criminal, el narcotráfico marítimo continúa siendo una de las formas más persistentes y complejas del tráfico de drogas. Ello se debe, entre otras razones, a las limitaciones en la aplicación efectiva de las políticas, la evolución constante de las

estructuras criminales y su capacidad de adaptación ante los mecanismos de control. Así lo reflejan los datos oficiales, de los cuales, se destacan los siguientes:

Entre los años 2022 y 2023 se registró un incremento significativo en las incautaciones de droga por vía marítima, pasando de 1.423.761 kg en 2022 a 1.827.483 kg en 2023, en el marco de 1.891 eventos documentados a nivel global, de los cuales España y Colombia fueron los países con mayor número de casos, con 332 y 222 eventos respectivamente (Armada Nacional de Colombia, 2023, p.33

De acuerdo con ello, en este trabajo se propone analizar el desarrollo de las organizaciones criminales alrededor del narcotráfico marítimo, a partir de las normas y políticas nacionales e internacionales en la lucha contra este fenómeno en Colombia entre los años 2021 y 2023. Para ello, se plantean tres objetivos específicos: contextualizar el fenómeno del narcotráfico marítimo y las organizaciones que lo protagonizan; valorar la implementación y los resultados del programa de control del narcotráfico por vía marítima, fluvial y portuaria; y determinar las principales normas y políticas públicas nacionales e internacionales destinadas a combatir este delito. En consecuencia, se pretende dar respuesta a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál ha sido el papel de la cooperación internacional y del Estado colombiano en la contención del narcotráfico marítimo entre 2021 y 2023?

Así las cosas, este trabajo se desarrolla a partir de tres apartados, el primero es Narcotráfico marítimo y organizaciones criminales: evolución, rutas y respuesta internacional, el segundo es Programa Control del narcotráfico por vía marítima, fluvial y portuaria y el tercero es Normas y políticas públicas más sobresalientes dispuestas en el ordenamiento jurídico colombiano e internacional para enfrentar este tipo de narcotráfico.

Metodología

Enfoque de investigación: cualitativa

Este trabajo investigativo se desarrolla desde un enfoque cualitativo, haciendo alusión a lo que plantea Baez & Tundela (2009), quienes expresan que a través de este enfoque se estudian fenómenos sociales, que en su realidad no pueden ser contabilizados,

sino que se desarrollan a través de la documentación, la lectura y la perspectiva social. Con lo cual, se busca atender las necesidades que surgen en la sociedad, como es el caso de la incursión de las organizaciones criminales en el narcotráfico y la lucha del Estado para abolir esta actividad ilícita.

Por su parte, Hernández, Fernández y Baptista (2010), expresan unas etapas en el desarrollo de la investigación, que se ajustan a este trabajo investigativo, estas son:

Inicialmente se realiza el planteamiento de la idea, luego se desarrolla una pregunta problema y una revisión de la literatura e investigaciones que se han desarrollado en el tema, más adelante se presenta la definición de la muestra, recolección de datos, análisis de los datos e interpretación de estos, y por último se presenta el reporte de resultados. (p.35)

Nivel de profundización: Descriptivo

Esta investigación se realiza desde un nivel de profundización descriptivo, ya que, es necesario realizar una contextualización del tema, desde lo que es el narcotráfico, el transporte de este a través de la navegación y la implementación de normas, jurisprudencia y políticas por parte del Estado para tratar desarticular esta actividad ilícita.

Según Vergara (2022), la investigación descriptiva detalla situaciones o realidades que afectan la sociedad, las cuales, se atienden a través de la ley o en su defecto la jurisprudencia, por cuanto, en este caso aplica correctamente.

Diseño de Investigación: Documental

Tancara (1993), expresa que el medio ideal para llevar a cabo este tipo de investigación es el rastreo bibliográfico, que permite la recopilación de revistas, libros, leyes y jurisprudencias que generan el conocimiento, con lo cual se puede presentar argumentos críticos frente a un tema.

Teniendo en cuenta lo anterior, para esta investigación se acudirá a libros, leyes, jurisprudencia, artículos, capítulos de libro, entre otros, que permitan ampliar el conocimiento acerca del tema.

2. Desarrollo

2.1. **Narcotráfico marítimo y organizaciones criminales: evolución, rutas y respuesta internacional**

El narcotráfico marítimo es una de las formas más sofisticadas y complejas de tráfico de drogas a nivel mundial, y está estrechamente relacionado con las organizaciones criminales transnacionales (Palma et al., 2023). Estas organizaciones, a menudo son redes que operan en múltiples países y continentes, utilizan las rutas marítimas como un medio preferido para transportar grandes cantidades de estupefacientes. Esto se debe a la capacidad que ofrece el mar para el movimiento rápido y relativamente discreto de cargamentos ilegales, a pesar de las medidas de control implementadas por las autoridades internacionales (Atencio et al., 2024).

Frente a las organizaciones criminales, es posible indicar que representan una amenaza persistente y compleja para la seguridad pública, la estabilidad institucional y el desarrollo económico y social en diversas regiones del mundo. Estas estructuras delictivas, que operan más allá de las fronteras nacionales, han evolucionado en las últimas décadas desde modelos jerárquicos tradicionales —como los cárteles y mafias— hacia formas más descentralizadas, dinámicas y difíciles de rastrear.

Aprovechando vacíos institucionales, desigualdades sociales, debilidades en los sistemas de justicia y altos niveles de corrupción, estas organizaciones han logrado insertarse en los tejidos sociales y económicos de muchos países. Sus actividades delictivas incluyen, entre otras, el narcotráfico, el tráfico de armas, la trata de personas, la extorsión, el lavado de dinero, el contrabando, la minería ilegal y el cibercrimen (Fundación Panamericana para el Desarrollo, Sf. P.42)

Estas organizaciones criminales, han procurado adaptarse al contexto global — como nuevas tecnologías, rutas comerciales y políticas migratorias— lo cual, les ha permitido expandirse y diversificar sus fuentes de ingreso. Además, en muchos casos, logran establecer vínculos con actores estatales o con sectores económicos formales, difuminando los límites entre lo legal e ilegal (Rivera et. al., 2021, p.26) Como tal, se identifica que las organizaciones criminales no solo generan violencia directa a través de enfrentamientos armados o asesinatos, sino que también ejercen control territorial y social

en comunidades vulnerables, donde suplantán o corrompen al Estado mediante la cooptación, el clientelismo y la intimidación. En muchos contextos, han llegado a ejercer funciones similares a las de un gobierno, como impartir justicia, resolver disputas o brindar seguridad a cambio de lealtad o silencio (Trejos et al., 2021, p.18)

El combate contra estas organizaciones requiere un enfoque integral y coordinado que combine acciones de fuerza pública con políticas sociales, fortalecimiento institucional, cooperación internacional y mecanismos eficaces de justicia. La complejidad del fenómeno demanda no solo respuestas reactivas, sino también estrategias preventivas que aborden las causas estructurales que permiten la proliferación del crimen organizado (Santofimio, 2025).

Ahora bien, puntualizando en las organizaciones criminales que se encuentran detrás del narcotráfico, particularmente del tráfico marítimo de drogas, son en su mayoría cárteles y mafias que operan bajo estructuras organizativas complejas, jerárquicas y altamente especializadas. Estas entidades delictivas no solo están enfocadas en la producción y transporte de estupefacientes, sino que abarcan toda la cadena del negocio ilícito, desde el cultivo de materias primas hasta la distribución final en los mercados de consumo (Paúl, 2024, párr. 29). Estas organizaciones funcionan como verdaderas empresas criminales, con una división del trabajo claramente definida. Hay miembros encargados de la producción (cultivo de coca, elaboración de pasta base y refinamiento de cocaína), otros se especializan en el transporte, empleando rutas terrestres, aéreas y especialmente marítimas, utilizando contenedores, lanchas rápidas, semisumergibles y embarcaciones pesqueras para evadir controles. También cuentan con estructuras financieras para el lavado de activos, así como células responsables de la distribución y venta al por mayor o por menor en mercados nacionales e internacionales (Nieto, 2025, párr. 27). Los cárteles de droga en América Latina, como el Cártel de Sinaloa, el Cártel Jalisco Nueva Generación (CJNG), y las mafias tradicionales como la 'Ndrangheta italiana o Los Balcanes, han demostrado una enorme capacidad para operar a escala global, estableciendo alianzas estratégicas y redes transnacionales que les permiten mover grandes volúmenes de droga y maximizar sus ganancias. Estas estructuras también están implicadas en otros delitos

complementarios, como la corrupción, la violencia armada, el tráfico de armas y el secuestro (Morales, 2023).

Por su parte, desde el punto de vista geopolítico, el narcotráfico marítimo ha alcanzado niveles alarmantes en diversas regiones, especialmente en América Latina, el Caribe, y algunas áreas del sudeste asiático. Países como Colombia, México y Perú, entre otros, continúan siendo grandes productores de cocaína y otras drogas que se transportan hacia mercados como Estados Unidos y Europa. En estos procesos, las organizaciones criminales emplean métodos cada vez más avanzados y difíciles de detectar (Fiallos et. al., 2024).

Por otra parte, se estima que uno de los factores que ha permitido el crecimiento de estas organizaciones y su capacidad para operar en el ámbito marítimo es la globalización y la creciente interconexión de los mercados. El narcotráfico se ha transformado en un negocio multinacional, donde las redes del crimen organizado se aprovechan de las debilidades en las fronteras, la falta de recursos en los países más vulnerables, y la corrupción en las estructuras de poder. El narcotráfico marítimo, entonces, no solo es un problema de seguridad, sino también una cuestión económica, política y social que afecta a países en todos los niveles (Florez, 2021).

A pesar de los esfuerzos internacionales, como los tratados de cooperación y las misiones de vigilancia en el mar, la lucha contra el narcotráfico marítimo sigue siendo desigual. La dificultad para interceptar grandes cargamentos de drogas, la falta de recursos en algunos países para patrullar sus aguas territoriales, y la constante innovación de las organizaciones criminales dificultan la erradicación de esta práctica ilícita (Rivera, 2021). Las organizaciones continúan operando con relativa impunidad, lo que pone en evidencia la necesidad de fortalecer la cooperación internacional, mejorar las capacidades de las fuerzas de seguridad y desarrollar estrategias de prevención más eficaces para reducir el impacto del narcotráfico marítimo en las economías, sociedades y sistemas políticos de los países afectados (Ibáñez y Perales, 2024, p.13). *Narcotráfico Marítimo: Redes, Métodos y Desafíos en la Lucha contra el Crimen Organizado Global*"

El narcotráfico marítimo es una de las manifestaciones más complejas y destructivas del crimen organizado. Su modus operandi, a menudo invisible en las condiciones complejas de los océanos, involucra una red de rutas clandestinas que conectan continentes y sociedades, llevándose consigo no solo cargamentos de drogas, sino también vidas, economías y la estabilidad de naciones enteras (Lin, 2022).

En el mar, los traficantes han encontrado un medio perfecto para el contrabando. La amplitud de los océanos les ofrece un espacio casi ilimitado para operar, alejados de los controles fronterizos y las autoridades. Las rutas marítimas son el corazón del narcotráfico global. Desde los puertos de América Latina, como Colombia o México, hasta las costas de África, Europa o Estados Unidos, los cargamentos ilegales viajan en barcos de todo tipo: desde grandes cargueros y buques pesqueros, hasta embarcaciones más pequeñas y sofisticadas (Armada Nacional de Colombia, 2015).

Teniendo en cuenta ello, se identifica que, los cárteles de la droga, que operan como organizaciones transnacionales, utilizan cada vez más métodos innovadores para el transporte de sustancias ilícitas. En ocasiones, camuflan los cargamentos dentro de contenedores legítimos, mezclados con productos legales. Otras veces, recurren a submarinos, sumergibles caseros o lanchas rápidas que pueden eludir con mayor facilidad los controles en altamar. Estos métodos reflejan una creciente sofisticación y adaptación a las medidas de seguridad implementadas por las autoridades internacionales (CEN el cano, 2022).

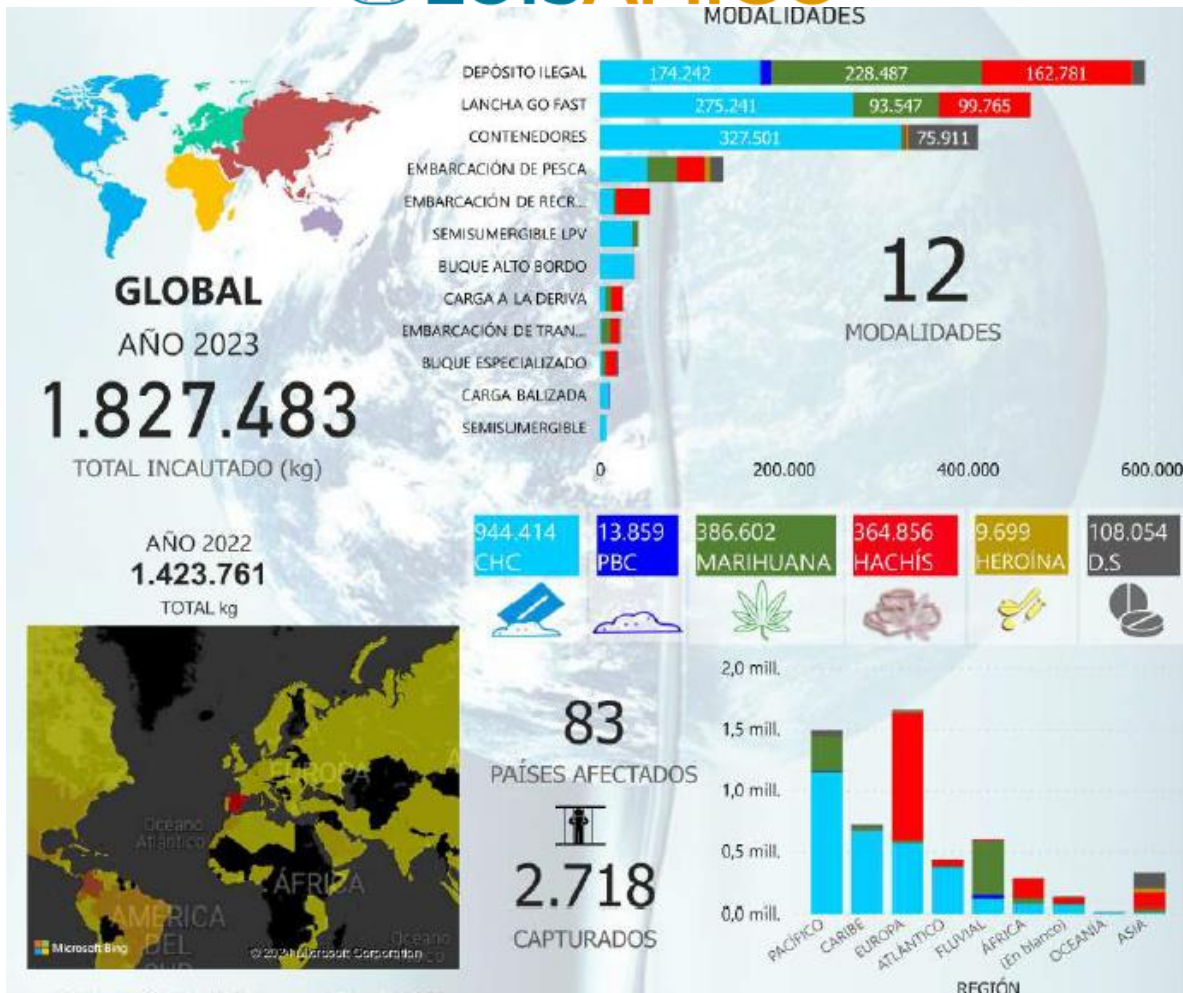
Sin embargo, el narcotráfico marítimo no solo afecta a los países directamente involucrados en el transporte. El impacto es global. La droga que viaja por el mar no solo llega a los consumidores, sino que en el camino alimenta redes de corrupción, violencia y extorsión, debilitando instituciones y minando el tejido social de las naciones. Las costas, en muchos casos, se convierten en zonas de guerra, donde los intereses del crimen organizado se enfrentan con las fuerzas del orden, luchando por el control de las rutas (Centro internacional de investigación y análisis contra narcotráfico marítimo, real instituto el cano. 2022).

Es por ello que, a nivel internacional, el narcotráfico marítimo ha desencadenado una serie de acuerdos y operaciones conjuntas entre países. Organizaciones como la Interpol, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), y diversas agencias de seguridad marítima han intensificado sus esfuerzos para interceptar estos cargamentos. Sin embargo, la magnitud de la red de tráfico y la capacidad de adaptación de los narcotraficantes han dificultado una solución definitiva. La vigilancia en el mar es costosa y limitada, y la cooperación internacional no siempre es fluida, debido a intereses políticos, económicos y estratégicos (Interpol, 2025).

El narcotráfico marítimo, en última instancia, es un reflejo de una economía subterránea global que no entiende de fronteras. La lucha contra esta amenaza exige no solo estrategias de interceptación, sino también un enfoque integral que aborde las causas profundas del narcotráfico: la pobreza, la falta de oportunidades, la desigualdad social y la corrupción. Mientras las aguas sigan siendo un canal de tránsito para el crimen organizado, el desafío será mantener a flote la esperanza de un mundo libre de drogas y violencia, un reto que requiere la cooperación de todos los actores sociales, políticos y económicos.

Esto se puede observar en la Figura 1, en los datos que se presenta a continuación, los cuales, al ser comparados entre el año 2022 y 2023 denotan un crecimiento, lo que puede señalarse como un problema de no acabar.

Figura 1. Infografía estadística de incautaciones en eventos de narcotráfico marítimo a nivel mundial en 2023



(Fuente: Armada de Colombia, 2023, p.12).

Esta figura ofrece un análisis global del narcotráfico marítimo correspondiente al año 2023, evidenciando tanto la magnitud del fenómeno como los esfuerzos realizados por la comunidad internacional para contenerlo. Durante ese año, se logró la incautación de 1.827.483 kilogramos de drogas ilícitas transportadas por vía marítima, lo cual representa un aumento considerable frente al año 2022, cuando se reportaron 1.423.761 kilogramos. Este incremento no solo da cuenta de la intensificación de la actividad delictiva, sino también del fortalecimiento de las capacidades de interdicción por parte de los Estados y agencias especializadas.

Uno de los aspectos más destacados de la figura es la diversidad de métodos utilizados por las organizaciones criminales para transportar droga a través de medios marítimos. Se identifican al menos doce modalidades, entre las cuales las más

representativas son las embarcaciones de pesca, con más de 327 mil kilogramos incautados, y las lanchas tipo gofast, que alcanzaron más de 275 mil kilogramos. Estas últimas son conocidas por su alta velocidad y maniobrabilidad, lo que dificulta su detección. A estas modalidades se suman los contenedores utilizados en el comercio internacional, depósitos ilegales en costas, semi sumergibles, buques especializados y embarcaciones de recreo. Esta multiplicidad de métodos refleja la capacidad de adaptación y sofisticación tecnológica de las redes del narcotráfico, que buscan constantemente burlar los controles fronterizos.

En cuanto a los tipos de drogas interceptadas, el clorhidrato de cocaína representa la mayor proporción, con 944.414 kilogramos incautados. Le siguen la marihuana, con 386.602 kilogramos, y el hachís, con 364.856 kilogramos. Otras sustancias presentes, aunque en menor escala, son la heroína, la pasta base de coca (PBC) y las drogas sintéticas, lo que confirma que el tráfico marítimo no solo se limita a la cocaína, sino que también sirve como canal para una variedad de sustancias ilícitas.

La figura también evidencia el carácter transnacional del narcotráfico marítimo, al señalar que al menos 83 países se vieron afectados durante el año 2023. Además, como resultado de las operaciones internacionales coordinadas, se capturaron 2.718 personas vinculadas a estas actividades ilícitas. Las regiones con mayor concentración de incautaciones fueron el Caribe, el Pacífico y el Atlántico, aunque también se observaron movimientos relevantes en Europa Occidental, África Occidental y América del Norte. El mapa incluido en la figura señala a países como Colombia, Ecuador, Brasil, España, Bélgica y los Países Bajos como puntos estratégicos dentro de las rutas del narcotráfico, ya sea como países de origen, tránsito o destino final de los cargamentos.

Figura 2. Cantidad de incautaciones por país año 2023



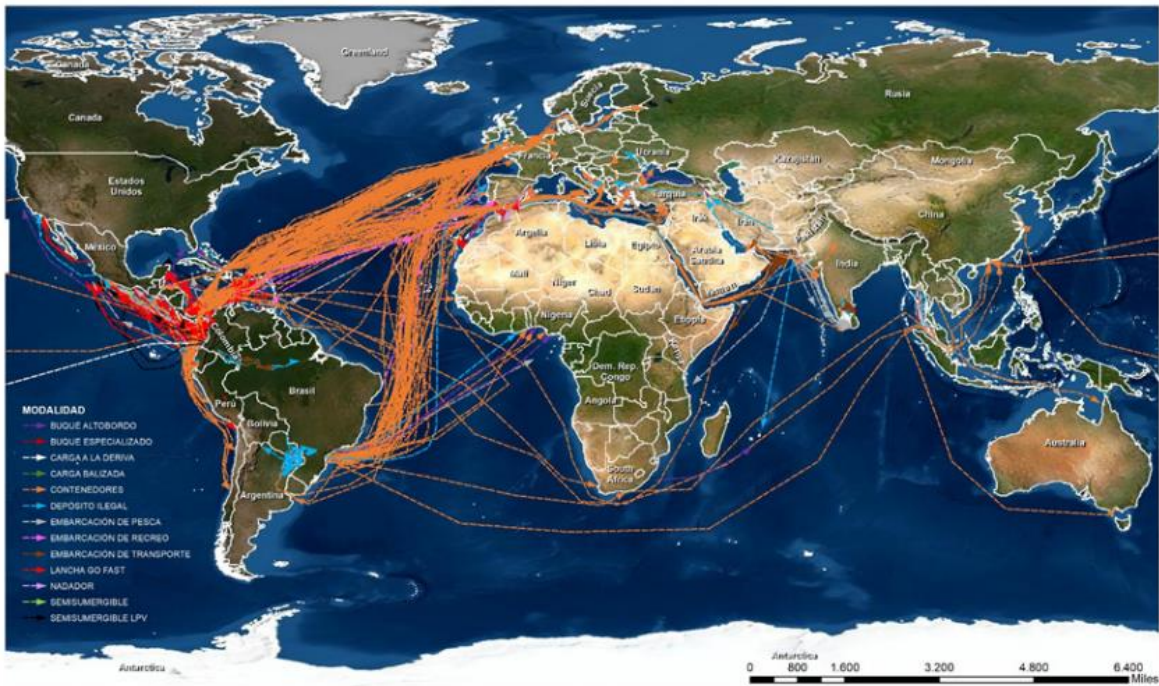
(Fuente: Armada Nacional de Colombia, 2023, p.12)

Esta figura permite conocer el número total de eventos e incautaciones de droga por vía marítima registrados globalmente, discriminados por país, durante el año 2023. En total, se documentaron 1.891 eventos relacionados con tráfico marítimo de estupefacientes, con cantidades incautadas que varían significativamente entre los países. Destacan en particular España y Colombia, con 374.300 kg y 213.848 kg incautados respectivamente, y un número elevado de eventos: 332 en España y 222 en Colombia. Estas cifras posicionan a ambos países como epicentros del narcotráfico marítimo internacional, bien sea como rutas de tránsito o como puntos clave en la logística del tráfico de drogas hacia Europa y otras regiones.

Este panorama genera una preocupación creciente, ya que pone de manifiesto la urgencia de fortalecer las políticas de control marítimo en estos territorios, mediante una acción coordinada entre instituciones nacionales y organismos internacionales. En el caso específico de Colombia, su ubicación estratégica en América del Sur, sumada a la persistencia de economías ilícitas como el cultivo de coca, lo sitúan como uno de los principales países de origen de las sustancias incautadas en el ámbito internacional. Esto ha sido reiterado en informes como el del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (2021), que ya alertaba sobre la participación activa de Colombia en las rutas del narcotráfico hacia Europa, aunque con cifras menores a las que ahora se registran en la presente figura.

El gráfico también muestra cifras significativas en países como Ecuador (168.794 kg), Panamá (146.205 kg), Argentina, Países Bajos y Bélgica, lo que evidencia la complejidad y amplitud de las redes del narcotráfico marítimo, las cuales operan a través de puertos internacionales altamente activos. En contraste, países como Estados Unidos, Canadá, Guinea Ecuatorial y Emiratos Árabes Unidos reportan cantidades más bajas, lo que puede estar relacionado con su rol como destino final más que como punto de tránsito.

Figura 3. Rutas Globales del Narcotráfico año 2022



(Fuente: Armada Nacional de Colombia, 2023, p.44)

La imagen presenta un mapa geoestratégico de las rutas marítimas del narcotráfico internacional, evidenciando la complejidad, alcance y diversidad de las trayectorias utilizadas por organizaciones criminales para el transporte de drogas a escala global. Cada línea en el mapa representa una ruta marítima específica vinculada a una modalidad de tráfico ilícito, con colores diferenciados según el tipo de embarcación o medio utilizado (por ejemplo, lanchas rápidas, buques pesqueros, contenedores, semisumergibles, entre otros).

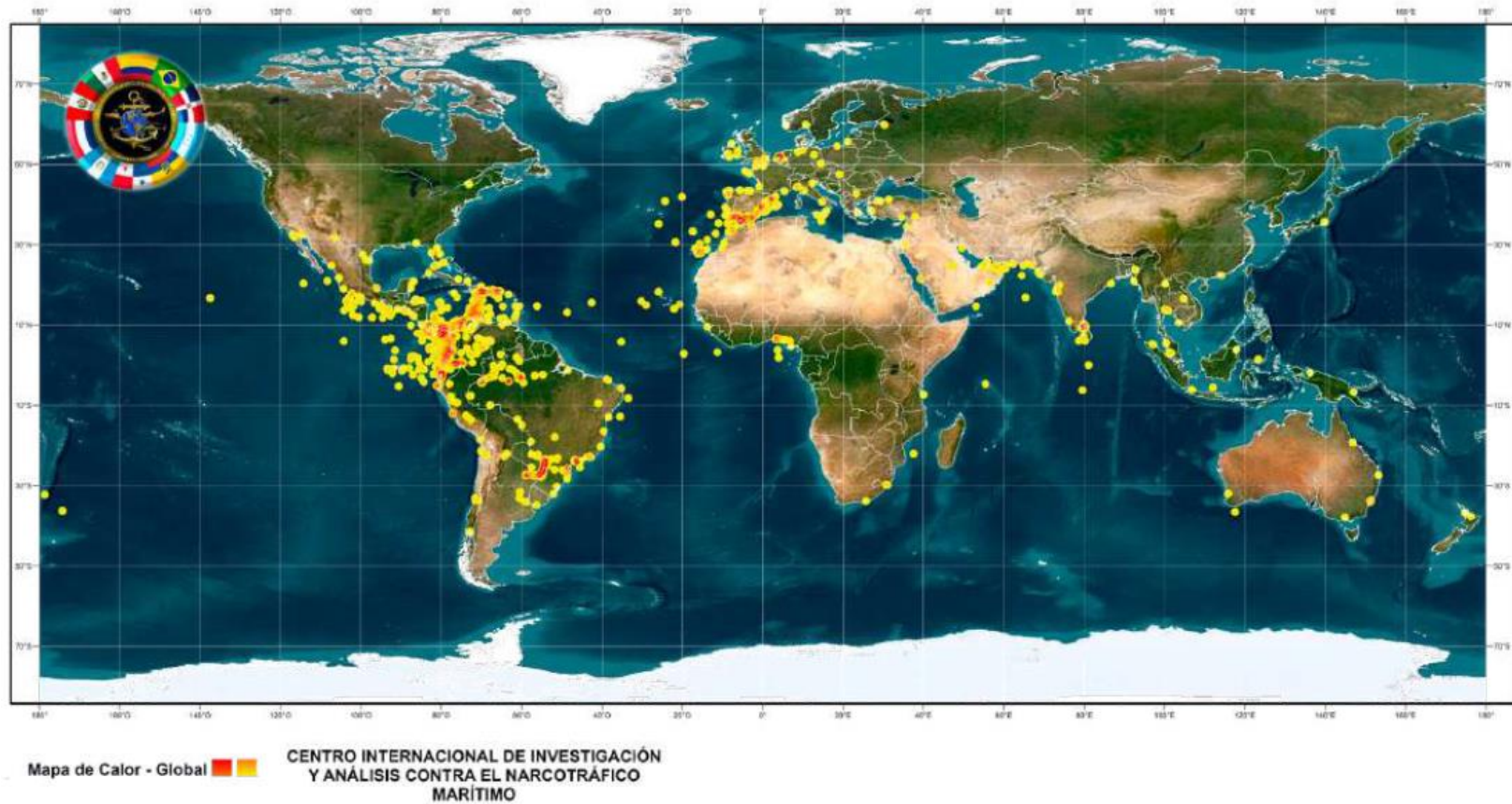
El análisis visual revela que América Latina, en especial Colombia, Venezuela, Ecuador y Brasil, constituye el epicentro del origen de la mayoría de las rutas de tráfico marítimo. Desde estos países, las sustancias ilícitas se movilizan hacia diversos destinos, siendo Europa Occidental (con énfasis en España, Portugal, Bélgica y los Países Bajos) uno de los principales puntos de llegada. Esto se corresponde con los datos presentados en informes anteriores, que posicionan al continente europeo como uno de los mayores mercados de consumo de cocaína.

Las rutas también se expanden hacia África Occidental, que ha cobrado relevancia como zona de tránsito estratégico, probablemente debido a sus debilidades estructurales en control portuario y menor presencia institucional en ciertas regiones costeras. Desde África, las drogas pueden ser redistribuidas hacia Europa, Asia o incluso Medio Oriente.

Asimismo, se observa un tráfico significativo hacia América del Norte, particularmente Estados Unidos y México, a través del mar Caribe y el Golfo de México. En este trayecto, países como República Dominicana, Jamaica, Honduras y Panamá actúan como escalas intermedias, lo que refleja el uso de rutas fragmentadas para evadir los controles fronterizos.

El uso de múltiples modalidades de transporte (como se indica en la leyenda del mapa) sugiere que las organizaciones criminales diversifican sus métodos para reducir el riesgo de detección. Las lanchas rápidas, semisumergibles, embarcaciones de pesca y contenedores comerciales figuran entre las más utilizadas, lo que evidencia una estrategia híbrida que mezcla lo informal con lo legal (en el caso de los contenedores). Esta misma dinámica se observa **el** año 2023.

Figura 3. Rutas Globales del Narcotráfico año 2023



(Fuente: Armada Nacional de Colombia, 2023, p. 12).

En definitiva, el análisis del mapa geoestratégico confirma que el narcotráfico marítimo es una amenaza global con raíces locales y ramificaciones internacionales. La amplitud, diversidad y constante mutación de las rutas reflejan no solo la capacidad operativa de las organizaciones criminales, sino también las debilidades estructurales que persisten en los sistemas de control marítimo y portuario. Colombia, como uno de los principales países de origen, se sitúa en el centro de esta red, lo que subraya la urgencia de fortalecer la cooperación internacional, modernizar los mecanismos de interdicción y avanzar hacia estrategias integrales que ataquen no solo los síntomas del narcotráfico, sino también sus causas estructurales. Frente a este fenómeno dinámico y multifacético, la comunidad internacional debe adoptar un enfoque articulado, sostenido y multidimensional, capaz de responder eficazmente a los retos que plantea el crimen organizado en altamar.

Programa Control del narcotráfico por vía marítima, fluvial y portuaria

En 2020, frente al crecimiento sostenido del tráfico ilícito de drogas por vías marítimas, fluviales y portuarias, la comunidad internacional adoptó un enfoque más coordinado mediante el lanzamiento del Programa de Control del Narcotráfico por Vía Marítima, Fluvial y Portuaria. Esta iniciativa surgió como respuesta a la alarmante sofisticación de las rutas del narcotráfico, especialmente a través de océanos, ríos navegables y terminales portuarias, que se habían convertido en puntos estratégicos para el transporte de estupefacientes a gran escala (UNODC, 2020).

El programa fue impulsado con el respaldo de organismos multilaterales como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), la Organización Marítima Internacional (OMI), y diversas agencias de seguridad marítima y aduanera. Su objetivo principal fue fortalecer las capacidades estatales y regionales para detectar, interceptar y dismantelar redes criminales que utilizan el transporte acuático para movilizar drogas ilícitas (Organización de los Estados Americanos [OEA], 2020).

Entre sus principales líneas de acción se encuentran:

- La mejora de los sistemas de monitoreo y vigilancia marítima y fluvial mediante tecnologías satelitales, drones y análisis de inteligencia.

- La capacitación especializada a autoridades portuarias, navales y policiales, enfocada en la identificación de cargamentos sospechosos y técnicas de interdicción no intrusiva.
- El establecimiento de mecanismos de cooperación internacional para facilitar el intercambio de información, realizar operaciones conjuntas y armonizar marcos normativos entre países.
- La promoción de auditorías e inspecciones en puertos comerciales, tanto públicos como privados, con el fin de prevenir la infiltración de organizaciones criminales.

(Organización de los Estados Americanos [OEA], 2020, p.1).

Desde su implementación, el programa ha permitido avances significativos en regiones de alto tráfico como América Latina y el Caribe, África Occidental y Europa del Sur, zonas que funcionan como puntos clave de salida, tránsito y entrada de sustancias ilícitas. A pesar de estos logros, el narcotráfico marítimo sigue siendo un reto persistente debido a la capacidad de adaptación de las organizaciones criminales y la amplitud de las rutas marítimas internacionales (Palma et al., 2023).

El fortalecimiento de este programa requiere de un compromiso constante por parte de los Estados, tanto a nivel político como técnico, y debe estar acompañado por estrategias integrales que incluyan no solo acciones represivas, sino también medidas preventivas, de desarrollo alternativo y de control institucional en zonas vulnerables al crimen organizado.

Desde su inicio, el programa ha facilitado diversas operaciones internacionales que han resultado en significativas incautaciones de drogas y desmantelamiento de redes criminales. Por ejemplo, en América Latina, la colaboración entre países ha permitido interceptar embarcaciones que transportaban grandes cantidades de cocaína hacia mercados internacionales. Estas operaciones han sido posibles gracias al intercambio de información y la cooperación Inter agencial promovida por el programa (UNODC, 2020).

Para el desarrollo del programa se cuenta con la cooperación de diferentes agencias multilaterales como son: Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito

(UNODC), Organización Internacional de Policía Criminal INTERPOL, Guardia Costera de EE. UU., Fuerzas Armadas nacionales y Policía Marítima, Aduanas y otras agencias nacionales, cada una de estas descritas a continuación:

- **Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)**

Es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas que fue establecida en 1997. Su sede principal está en Viena, Austria, y tiene oficinas regionales y nacionales en todo el mundo, incluyendo varios países de América Latina. Su principal misión es asistir a los Estados miembros en su lucha contra las drogas ilícitas, el crimen organizado, la corrupción, el terrorismo y otros delitos transnacionales, promoviendo a su vez los derechos humanos, la justicia penal y el desarrollo sostenible (Oficina de las Naciones Unidas en Viena, 2025).

Esta agencia presenta diferentes programas con el fin de contrarrestar el narcotráfico, dentro de estos se aprecian los siguientes:

- Capacitación especializada a personal naval, aduanero y portuario en técnicas de inspección no intrusiva, identificación de rutas de tráfico, y abordaje de embarcaciones sospechosas.
- Instalación y mantenimiento de tecnología de vigilancia como escáneres de contenedores, sistemas de radar costero y drones.
- Apoyo en la creación de centros regionales de inteligencia marítima para mejorar la cooperación entre países (por ejemplo, entre Colombia, Ecuador, Panamá y Costa Rica).
- Implementación del programa Container Control Programme (CCP) en puertos estratégicos como el de Buenaventura (Colombia), Callao (Perú) y Manzanillo (México), permitiendo interceptar cargamentos de cocaína antes de que lleguen a Europa o Norteamérica.

(Oficina de las Naciones Unidas en Viena, 2025, párr.6).

Esto con relación al narcotráfico en la modalidad de transporte marítimo, lo que ha generado un gran impacto con respecto a la cantidad de incautaciones que se realizan anualmente.

- **Organización Internacional de Policía Criminal INTERPOL**

La Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) es una agencia policial global con sede en Lyon, Francia, que facilita la cooperación entre las fuerzas del orden de 195 países miembros. Su misión es ayudar a combatir el crimen transnacional, incluido el narcotráfico, mediante el intercambio de información, coordinación de operaciones y el uso de bases de datos internacionales (Interpol, 2025).

Frente al tráfico de drogas por vía marítima la INTERPOL ha desarrollado una serie de iniciativas estratégicas para apoyar a los países en la detección y desarticulación de las redes criminales que operan bajo el negocio del narcotráfico, dentro de estas estrategias se encuentran las siguientes:

- Operaciones Marítimas Coordinadas: INTERPOL lidera y apoya operaciones conjuntas internacionales (como "Lionfish" y "Trigger"), en las que participan marinas, policías, aduanas y agencias antidrogas para interceptar embarcaciones sospechosas en el Atlántico, Pacífico y el Caribe.
- Patrullajes simultáneos en aguas internacionales y zonas costeras críticas, basados en inteligencia compartida.
- Utilización de bases de datos globales, como la de embarcaciones sospechosas, personas buscadas o rutas de tráfico recurrentes.

(Interpol, 2025, párr. 11).

Por otra parte, la INTERPOL opera una red de comunicación segura llamada I-24/7, que conecta en tiempo real a las policías de todo el mundo. Esto es fundamental para:

- Emitir alertas rápidas sobre cargamentos sospechosos, cambios de ruta o uso de "buques madre".

- Identificar buques contaminados, es decir, barcos que ya han sido utilizados para el transporte de drogas.
- Coordinar la detención en alta mar o en puertos de personas vinculadas a organizaciones criminales internacionales.

(Interpol, 2025, párr. 12).

De acuerdo con ello, la INTERPOL se presenta como una pieza clave en la lucha contra el narcotráfico marítimo, al conectar a las agencias policiales del mundo en tiempo real, promover la acción coordinada y fortalecer las capacidades de los países en desarrollo. Su presencia en América Latina multiplica el alcance de los esfuerzos nacionales, permitiendo respuestas más rápidas, más eficientes y más sostenidas frente a un crimen altamente sofisticado.

- **Guardia Costera de EE. UU**

La Guardia Costera de EE.UU. es una de las cinco ramas de las fuerzas armadas de Estados Unidos. Tiene una misión dual: militar y de seguridad nacional, con jurisdicción tanto en tiempos de paz como de conflicto. Su responsabilidad principal en tiempos de paz incluye el patrullaje de aguas territoriales, protección de puertos y lucha contra el crimen marítimo, incluyendo el narcotráfico (Today's Military, 2025, párr.8).

Una de las misiones más activas de la Guardia Costera es la interdicción de embarcaciones que transportan drogas ilícitas desde América Latina hacia EE. UU. y otros mercados. Esta actividad se da, principalmente, en el Pacífico Oriental, el Caribe y el Golfo de México. Las principales actividades son:

- Patrullan en cortadores oceánicos (cutters) equipados con helicópteros, drones y lanchas rápidas.
- Interceptan lanchas rápidas ("go-fast boats"), semisumergibles y barcos pesqueros cargados de cocaína y marihuana.

- Trabajan con aviones de vigilancia marítima, como el HC-130, que detectan movimientos sospechosos en el mar.
- Realizan abordajes de embarcaciones en aguas internacionales, muchas veces en colaboración con países latinoamericanos o bajo acuerdos bilaterales.

(Ceceña & Barrios, 2022, párr. 14).

Así las cosas, se puede indicar que la Guardia Costera de EE. UU. es uno de los actores más activos y eficaces en el combate al narcotráfico marítimo en el hemisferio occidental. Gracias a su capacidad operativa, tecnología avanzada y cooperación internacional, ha logrado frenar una parte considerable del flujo de drogas antes de que llegue a suelo estadounidense. Su acción no solo impacta a nivel nacional, sino que fortalece las capacidades de los países latinoamericanos y fomenta la colaboración internacional contra las redes del crimen organizado transnacional.

- **Fuerzas Armadas nacionales y Policía Marítima, Aduanas**

El narcotráfico por vía marítima representa uno de los mayores desafíos de seguridad en América Latina. Para enfrentarlo, los países de la región movilizan una respuesta interinstitucional, en la que las Fuerzas Armadas, la Policía Marítima y las Aduanas cumplen roles esenciales, complementarios y estratégicos (Duarte, 2025).

Las Fuerzas Armadas compuestas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea tienen una misión de defensa y seguridad nacional, pero en muchos países latinoamericanos también están facultadas para intervenir en tareas de seguridad pública, especialmente en la lucha contra el narcotráfico, frente a este último, cumplen diferentes funciones, esto es:

- Patrullaje naval en zonas costeras, aguas jurisdiccionales y mar abierto para detectar y perseguir embarcaciones sospechosas.
- Uso de buques de guerra, fragatas, corbetas y aeronaves de vigilancia para controlar rutas utilizadas por narcotraficantes.

- Interdicción de embarcaciones, abordaje, inspección, incautación de droga y detención de tripulantes.
- Instalación de bases navales en puntos estratégicos como el Caribe, el Pacífico sur o el Atlántico brasileño.
- Participación en operaciones conjuntas internacionales, como la Operación Ágata (Brasil) u Operación Orión (multinacional).

(Ramírez, 2019, p.18).

La participación de las Fuerzas armadas nacionales en la lucha contra el narcotráfico marítimo, estima unas ventajas que se pueden determinar en lo siguiente: cuentan con gran capacidad operativa, movilidad táctica, personal entrenado en combate marítimo, y pueden operar en territorio nacional e internacional con acuerdos de cooperación.

Todas estas agencias actúan a través del principio de cooperación, que para el programa es indispensable, ya que el narcotráfico marítimo se desarrolla a nivel internacional, lo cual exige una respuesta conjunta, articulada y sostenida entre países. Ninguna nación, por sí sola, puede enfrentar la magnitud del tráfico de drogas por mar, debido a que las rutas empleadas por las organizaciones criminales transnacionales atraviesan múltiples jurisdicciones, aguas internacionales y puertos de diferentes continentes. Por ello, el intercambio de información en tiempo real, las operaciones coordinadas, el reconocimiento mutuo de alertas y el fortalecimiento de capacidades locales se vuelven esenciales para interceptar cargamentos, dismantelar redes logísticas y judicializar a los responsables en todos los eslabones de la cadena delictiva.

De acuerdo con ello, desde la implementación en 2020, el Programa de Control del Narcotráfico por vía Marítima, Fluvial y Portuaria ha generado varios resultados tangibles a nivel internacional:

- Incremento de incautaciones: Se ha logrado la intercepción de más de 800 toneladas de cocaína y otras drogas en rutas marítimas, especialmente en el Pacífico Oriental, Caribe y Atlántico Sur (Armada Nacional de Colombia, 2025, p.1)

- Operaciones conjuntas exitosas: Se han fortalecido acciones multilaterales , con la participación de más de 40 países, resultando en decenas de embarcaciones detenidas y múltiples arrestos internacionales (Fuerza Aeroespacial Colombiana, 2024, p.1)

Todo ello, permitiendo la debilitación rutas del narcotráfico y mejorar la cooperación internacional frente a este delito transnacional, aunque es cierto que las organizaciones criminales formulan otras formas de actuar con el fin de sobrepasar los controles y llevar a su fin las operaciones criminales.

Así las cosas, es posible estimar que el éxito de este programa radica en la cooperación internacional y en el compromiso de los países participantes para compartir información, recursos y mejores prácticas. Sin embargo, el narcotráfico por vías acuáticas sigue representando un desafío constante, requiriendo la adaptación continua de estrategias y la consolidación de alianzas para enfrentar eficazmente esta amenaza transnacional.

2.2. Normas y políticas públicas más sobresalientes dispuestas en el ordenamiento jurídico colombiano e internacional para enfrentar este tipo de narcotráfico.

A nivel nacional e internacional, el narcotráfico es un tema indispensable dentro de la seguridad de cada país, toda vez que este delito afecta la seguridad pública, la economía, la salud y el orden social en general. Como tal, en Colombia, se ha tratado de integrar diferentes medidas, tanto desde lo preventivo, la acción y la cooperación internacional, con el fin de generar un impacto positivo en las estrategias de ataque que se generan desde lo legislativo y las políticas públicas (Indepaz, 2023).

De acuerdo con ello, a nivel nacional, se ha desarrollado la Ley 30 de 1986, la cual se encuentra establecida como el Estatuto Nacional de Estupefacientes, que constituye la base normativa en materia de control de drogas. Como tal, a través de esta normativa se

establece las conductas punibles relacionadas con el cultivo, producción, tráfico, fabricación, comercialización, almacenamiento y porte de sustancias psicoactivas, además de regular las competencias de distintas autoridades en la lucha contra el narcotráfico (Colombia, Congreso de la República, 1986). Con ello, se ha buscado reprimir la conducta delictiva de comercialización de estupefacientes, tratando de minimizar la producción y venta de estos productos.

Por otra parte, se cuenta con la Ley 599 de 2000, la cual, tipificó el narcotráfico como un delito autónomo bajo la denominación de “tráfico, fabricación o porte de estupefacientes” (Colombia, Congreso de la República, 2000, artículo 376), incorporando agravantes específicos cuando concurren factores como la utilización de menores de edad, el uso de vehículos oficiales o la pertenencia a organizaciones criminales o estructuras transnacionales. Asimismo, se castigan penalmente otras conductas conexas como el lavado de activos (Ley 1908 de 2018) y la financiación del terrorismo, que a menudo están relacionadas con el narcotráfico.

Ahora bien, con el fin de reforzar el sistema normativo contra el narcotráfico, se tiene en cuenta la Ley 906 de 2004, que regula el actual Sistema Penal Acusatorio, toda vez que ha fortalecido los mecanismos de investigación, juzgamiento y sanción mediante el uso de herramientas como la cooperación judicial internacional, la interceptación de comunicaciones, y las figuras del agente encubierto y la entrega vigilada, esenciales en el desmantelamiento de redes criminales complejas, especialmente en el ámbito del narcotráfico marítimo, donde las estructuras logísticas son fragmentadas y transnacionales.

Así las cosas, esta es una de las normativas que ha permitido articular las estrategias internacionales con las nacionales, permitiendo la incautación y desarticulación de grupos criminales que se financian con el transporte internacional de estupefacientes. Con ello, se ha podido identificar rutas, métodos y procedimientos de transporte y distribución de drogas. Como tal, la Ley 906 de 2004, se ha convertido en una normativa que permite la recolección de pruebas de forma correcta y llevar a la judicialización de los actores delincuenciales.

Aunado a la normativa anterior, se encuentra la Ley 1453 de 2011 (Ley de Seguridad Ciudadana), la cual, ha estimado el aumento de penas con respecto al delito del narcotráfico y la delincuencia organizada, lo que señala como un objetivo la extinción de dominio de los bienes que se usan para el fin delincencial. Con ello, se ha logrado atacar principalmente la estructura financiera de las organizaciones criminales (Colombia, Congreso de la República, 2011).

Por su parte, en el contexto marítimo, el Código de Comercio Marítimo y la legislación sobre zonas portuarias también juegan un papel relevante, especialmente en el control de mercancías, contenedores y embarcaciones. Normas como la Ley 1242 de 2008, que regula la navegación fluvial, y la normativa aduanera (Decreto 1165 de 2019) complementan el marco legal necesario para prevenir el uso de vías marítimas y portuarias con fines ilícitos.

Y de igual forma, con el fin de fortalecer la normativa nacional, se han desarrollado algunas políticas públicas, que para el tema en cuestión se destaca la Política Nacional de Drogas 2023-2033, que recoge una visión más amplia basada en la salud pública, los derechos humanos y el desarrollo territorial, enfocándose en la reducción de daños, la sustitución voluntaria de cultivos ilícitos y la participación comunitaria. Esta política reconoce la necesidad de diferenciar entre los distintos eslabones de la cadena del narcotráfico y adoptar medidas diferenciadas que privilegien soluciones estructurales sobre el uso exclusivo de la fuerza. (Ministerio de justicia y del Derecho, 2023).

Ahora bien, en cuanto a la normativa internacional, es indispensable mencionar el Bloque de Constitucionalidad, ya que Colombia ha suscrito diferentes convenios y

tratados que orientan y fortalecen su marco de actuación frente al narcotráfico, en especial considerando la naturaleza transnacional de este delito. Con ello, lo que se ha buscado es estandarizar los controles y sanciones penales sobre el delito del narcotráfico, así como generar una real cooperación entre la policía judicial y la policía marítima de Estado a Estado, lo cual resulta crucial en la lucha contra redes criminales que operan a

través de rutas marítimas internacionales (Presidencia de la República, Acción Social, 2008).

Teniendo en cuenta lo anterior, se presenta como uno de los instrumentos más importantes en el ataque al narcotráfico, la Convención Única sobre Estupefacientes de 1961, que estableció una regulación integral de los estupefacientes, limitando su uso exclusivamente a fines médicos y científicos. Con ello, se inició el desarrollo de controles nacionales e internacionales sobre el cultivo, la producción, la distribución y el comercio de sustancias sujetas a fiscalización. Así las cosas, siendo Colombia un Estado parte, asumió el compromiso de adecuar su legislación interna para restringir el uso ilícito de estos productos y cooperar con otros países en la materia (Organización de las Naciones Unidas, 1961).

Por otra parte, se presenta la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, firmada en Viena en 1988, que representa uno de los pilares del régimen internacional contra el narcotráfico. Este convenio no solo criminaliza de forma obligatoria el tráfico, la producción y la distribución de drogas ilícitas, sino que reconoce explícitamente la dimensión marítima del narcotráfico, instando a los Estados a ejercer jurisdicción sobre embarcaciones bajo su pabellón involucradas en estas actividades (artículo 17). También fomenta el uso de técnicas especiales de investigación, como la entrega vigilada, la infiltración de agentes y el seguimiento de operaciones financieras, así como la confiscación de bienes producto del delito (Organización de las Naciones Unidas, 1988).

Asimismo, Colombia ha ratificado la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo) de 2000, que, si bien tiene un enfoque más amplio, es clave para enfrentar el narcotráfico como parte de las actividades de estructuras criminales complejas. Esta convención promueve medidas como la cooperación internacional en la extradición, el traslado de personas condenadas, la asistencia judicial recíproca y el establecimiento de unidades especializadas (Organización de las Naciones Unidas, 2000).

En este contexto, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) ha promovido diversos tratados y mecanismos de seguimiento para evaluar el cumplimiento de los compromisos adquiridos por los Estados. Todo ello, se ha realizado a través de su programa en Colombia, la UNODC colabora en la implementación de estrategias para la reducción de cultivos ilícitos, el fortalecimiento institucional, la mejora de capacidades investigativas y el diseño de políticas públicas integrales. En particular, ha acompañado la creación de sistemas de monitoreo y alerta temprana, así como programas de alternativas productivas y desarrollo rural en regiones vulnerables.

Además, también se ha participado en iniciativas multilaterales como el Grupo Pompidou del Consejo de Europa, la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD/OEA) y la Iniciativa de Cooperación Marítima contra el Narcotráfico (MAOC-N), esta última orientada a la interdicción de drogas en rutas atlánticas mediante la cooperación entre agencias europeas y latinoamericanas.

En conjunto, toda esta normativa, tanto internacional como nacional, se ha adoptado por el Estado colombiano, con el fin de reducir el impacto negativo, tanto económico como en la salud pública que tiene el narcotráfico, lo que ha hecho que se participe activamente en la cooperación multilateral para la interceptación de flujos ilícitos de drogas, armas, dinero y precursores químicos.

Conclusión

En este artículo se pudo analizar cómo se ha tratado de contrarrestar el delito del narcotráfico, con lo cual, se puede evidenciar que Colombia ha avanzado en la formulación de un marco normativo y de políticas públicas más integrales para enfrentar el narcotráfico, lo cual, para el desarrollo de este trabajo se puntualizó en el narcotráfico marítimo, sin embargo, la articulación interinstitucional y sostenibilidad de los enfoques adoptados, son complejos, por lo que es indispensable afianzar las alianzas internacionales para ser más efectivos. Esto se pudo identificar, teniendo en cuenta que las organizaciones criminales han demostrado una capacidad significativa de adaptación y sofisticación, aprovechando las

debilidades estructurales del Estado, así como la vasta geografía marítima y las limitaciones en la vigilancia internacional.

Así las cosas, a nivel nacional, una de las principales normas para atacar el delito del narcotráfico es la Ley 30 de 1986 y los desarrollos posteriores en el Código Penal y el sistema procesal penal han establecido una base jurídica sólida, mientras que la Política Nacional de Drogas 2023–2033 propone un enfoque centrado en los derechos humanos, la salud pública y el desarrollo alternativo. No obstante, estos esfuerzos aún requieren una mayor articulación con las realidades territoriales y con las dinámicas transnacionales del crimen organizado.

Por su parte, en el ámbito internacional, instrumentos como la Convención de Viena de 1988 y programas como el de Control del Narcotráfico Marítimo han sido fundamentales para promover la cooperación entre Estados. Sin embargo, las estadísticas recientes demuestran que el fenómeno no ha disminuido, sino que ha mutado y se ha expandido, lo que exige repensar las estrategias actuales. El fortalecimiento de las capacidades logísticas y operativas de los Estados, la inversión en tecnología de vigilancia, y una cooperación internacional más ágil y vinculante son medidas urgentes para enfrentar eficazmente el narcotráfico marítimo.

De igual forma, queda claro que el combate contra el narcotráfico no puede limitarse a medidas punitivas o de interdicción. Se requiere una respuesta estructural que integre justicia social, fortalecimiento institucional, desarrollo económico inclusivo y respeto por los derechos humanos. Solo así será posible reducir las condiciones que permiten la proliferación del narcotráfico y sus devastadoras consecuencias para las sociedades afectadas.

De acuerdo con lo anterior, resulta indispensable que las políticas antidrogas se construyan a partir de diagnósticos diferenciales que reconozcan las particularidades regionales, así como las afectaciones sociales, económicas y ambientales derivadas del narcotráfico. Ello implica comprender que las dinámicas del delito varían de acuerdo con el territorio: mientras en algunas zonas predomina el uso de rutas fluviales o marítimas, en

otras se emplean corredores terrestres o aéreos, lo que exige enfoques flexibles y contextualizados. La atención, en consecuencia, debe ser diferencial y articulada, de manera que responda no solo a las necesidades de seguridad, sino también a las tensiones existentes entre el control estatal, el desarrollo sostenible y la protección de los derechos humanos.

De igual forma, en el desarrollo del trabajo se puede conocer el ataque que hacen las autoridades tanto nacionales como internacionales al crimen organizado desde la interceptación de los medios para financiarse, como es por ejemplo el ataque al narcotráfico a través de la incautación de drogas ilícitas, sin embargo, cada vez las organizaciones criminales son más creativas a la hora de comercializar las sustancias psicoactivas, lo que hace que las estrategias planteadas por los organismos internacionales no sean suficientes.

Como tal, es posible observar grandes resultados con respecto a las incautaciones e interceptación de naves marítimas contaminadas con narcotráfico; no obstante, se visualiza una actividad criminal superior a la capacidad de respuesta de las fuerzas armadas, lo que evidencia la persistencia del problema y la necesidad de reforzar la cooperación interinstitucional, los mecanismos de inteligencia y la presencia estatal en las rutas marítimas estratégicas. En este marco, la participación activa de las comunidades costeras y ribereñas, de las autoridades locales y de los sectores académicos resulta esencial para fortalecer la legitimidad y eficacia de las estrategias. Su conocimiento del territorio y de las dinámicas sociales puede contribuir a diseñar políticas más cercanas a la realidad y menos centradas en un enfoque exclusivamente punitivo. Asimismo, el trabajo conjunto con organismos internacionales y organizaciones de la sociedad civil puede abrir espacios de cooperación técnica y financiera que respalden proyectos de desarrollo alternativo, mitigación de impactos ambientales y fortalecimiento institucional. Solo a través de esta visión integral, incluyente y sostenible será posible avanzar hacia la reducción efectiva del narcotráfico marítimo y sus múltiples repercusiones en la sociedad.

Referencias

- Armada Nacional de Colombia. (2025). Armada de Colombia incautó más de 800 kilogramos de cocaína en operación de interdicción marítima. <https://www.armada.mil.co/es/node/65568>
- Armada Nacional de Colombia. (2023). Informe anual del Narcotráfico 2023. *Integración Regional, Análisis e Innovación*. P. 144.
- Atehortúa Cruz, A. L., & Rojas Rivera, D. M. (2008). El narcotráfico en Colombia. Pioneros y capos. *Historia y espacio*, 4(31), 169-207.
- Atencio Ortiz, L. S., Paipa Sanabria, E. G., Bacca Rodriguez, V. G., Suarez Nieves, J. A., & Castro de la Rosa, Y. D. (2024). Modalidades de transporte y detección de drogas ilícitas en puertos europeos: revisión sistemática de literatura. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 16(2), 118-133.
- Báez, J y De Tudela, P. (2009). Investigación cualitativa. 2 da. Ed. ESIC Editorial
- CEN el Cano. (2022). Tipos de navegación marítima: características y diferencias. <https://cenelcano.com/tipos-de-navegacion-maritima/>
- Centro internacional de investigación y análisis contra narcotráfico marítimo, real instituto el cano. 2022. *modalidades del narcotráfico marítimo*. <https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/ODC/Documents/Publicaciones/Oferta/Trafico/Modalidades%20CMCON%202022.pdf>
- Ceceña, A. & Barrios, D. (2022). Ejercicios militares en el Caribe mexicano. <https://thetricontinental.org/es/argentina/cecenaybarrios-mexico/>
- Colombia, Congreso de la República. (1986). Ley 30 de 1986 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de estupefacientes y se dictan otras disposiciones”. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/c-420_2002.html

Colombia, Congreso de la República. (2002). Ley 745 de 2002 “Por la cual se tipifica como contravención el consumo y porte de dosis personal de estupefacientes o sustancias que produzcan dependencia, con peligro”. Diario Oficial 44.872, de 19 de julio de 2002. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0745_2002.html

Colombia, Congreso de la República. (2000). Ley 599 de 2000 “Por la cual se expide el Código Penal”. Diario Oficial No. 44.097 de 24 de julio de 2000. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0599_2000.html#1

Colombia, Congreso de la República. (2014). Ley 1708 de 2014 “Por medio de la cual se expide el Código de Extinción de Dominio”. Diario Oficial No. 49.039 de 20 de enero de 2014. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1708_2014.html

Colombia, Congreso de la República. (2003). Ley 800 de 2003 “Por medio de la cual se aprueban la "Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional" y el "Protocolo para Prevenir, Reprimir y sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y Niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional", adoptados por la Asamblea General de las Naciones Unidas el quince (15) de noviembre de dos mil (2000)”. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0800_2003.html

Colombia, Congreso de la República. (2011). Ley 1453 de 2011 “por medio de la cual se reforma el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, el Código de Infancia y Adolescencia, las reglas sobre extinción de dominio y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad”. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=43202>

Colombia, Congreso de la República. (2008). Ley 1242 de 2008 “Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras

disposiciones”. Diario Oficial No. 47.072 de 5 de agosto de 2008.
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1242_2008.html

Dirección General Marítima. (2024). Naves y artefactos navales.
<https://www.dimar.mil.co/naves-y-artefactos-navales#:~:text=Una%20nave%20mar%C3%ADtima%20es%20toda,el%20medio%20marino%20o%20fluvial.>

Dirección General Marítima. (2025). En Inírida se intensifican inspecciones a embarcaciones y refuerzan la seguridad en el tráfico fluvial.
<https://www.dimar.mil.co/en-inirida-se-intensifican-inspecciones-embarcaciones-y-refuerzan-la-seguridad-en-el-trafico>

Duarte, J. (2025). Seguridad Marítima y Narcotráfico en América Latina. PR PORTS LLC.
[https://prports.com/blog/197-seguridad-maritima-y-narcotrafico-en-america-latina.](https://prports.com/blog/197-seguridad-maritima-y-narcotrafico-en-america-latina)

Echeverry Andrade, F. H., Jaramillo Molina, C., & Acosta Sánchez, M. Á. (2023). Seguridad marítima contra el tráfico ilícito de drogas: una revisión sistemática de la literatura. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 15(2), 174-196.

Fiallos, V. H. M. (2024). Las rutas del tráfico ilegal de armas usado por el crimen organizado transnacional en el Ecuador. *DERROTERO*, 1-6.
<https://www.revistasescuelanaval.com/derrotero/article/view/49>

Flores, R. L. (2024). Criminalidad organizada transnacional: de la seguridad pública a la amenaza geopolítica. *Politai*, 15(25), 17-32.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1900-65862023000300628

Fuerza Aeroespacial Colombiana. (2024). En operación conjunta se logra incautar más de una tonelada de marihuana. <https://www.fac.mil.co/es/noticias/en-operacion-conjunta-se-logra-incautar-mas-de-una-tonelada-de-marihuana>

Fundación Panamericana para el Desarrollo. (Sf). Amenazas Regionales del Crimen Organizado. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://oeco.pdf.org/wp-content/uploads/2023/03/3-AMENAZAS-REGIONALES-DEL-CRIMEN-ORGANIZADO-RODOLFO-PARRA.pdf](https://oeco.pdf.org/wp-content/uploads/2023/03/3-AMENAZAS-REGIONALES-DEL-CRIMEN-ORGANIZADO-RODOLFO-PARRA.pdf)

Hernández Sampieri, R, Fernández, C & Baptista, P. (2010). Metodología de la Investigación. (Quinta Edición). México D.F, México: McGraw-Hill.

Ibáñez Maza, J. J. y Perales Huaraca, G. D. P. (2024). Capacidades Militares y Amenazas Transnacionales de la 35ª Brigada de Selva en el Tripartito Perú-Brasil-Colombia, 2023.

IDEAM. (2024). Cooperación internacional. <http://www.ideam.gov.co/web/cooperacion-y-asuntos-internacionales/cooperacion-internacional#:~:text=La%20cooperaci%C3%B3n%20internacional%20se%20entende,desarrollo%2C%20organizaciones%20multilaterales%2C%20organizaciones%20no>

Indepaz. (2023). El conflicto en Colombia como guerra por el narcotráfico: la gran falacia. <https://indepaz.org.co/el-conflicto-en-colombia-como-guerra-por-el-narcotrafico-la-gran-falacia-por-salomon-majbub-avendano/>

Interpol. (2024). Delincuencia Organizada. <https://www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-organizada#:~:text=Las%20redes%20de%20delincuencia%20organizada,delictivas%20extendidas%20por%20varios%20pa%C3%ADses.>

Interpol. (2025). Cooperación con entidades de las Naciones Unidas. <https://www.interpol.int/es/Quienes-somos/Nuestros-socios/Socios-de-organizaciones-internacionales/INTERPOL-y-las-Naciones-Unidas/Cooperacion-con-entidades-de-las-Naciones-Unidas>

Interpol. (2025). ¿ Que es Interpol?. <https://www.interpol.int/es/Quienes-somos/Que-es-INTERPOL2>

Lin, L. S. F. (2022). Globalization of crime and digitized societies: A recent survey. En A. Choudury, T. Singh, A. Biswas, & M. Anand (Eds.), *Evolution of digitized societies through advanced technologies* (pp. 153-163). Springer.

Luna Galvan, M., Luong, T. y Astolfi, E. (2021). El narcotráfico como crimen organizado: comprendiendo el fenómeno desde la perspectiva transnacional y multidimensional. *rev.relac.int.estrateg.segur.* vol.16 no.1 Bogotá

Ministerio de Justicia y del Derecho. (2021). Informe Anual Escenario

Ministerio de Justicia y del Derecho (sf). Sustancias psicoactivas. <https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/ODC/Paginas/Sustancias-Psicoactivas.aspx>

Ministerio de Justicia y del Derecho. (2023). Política Nacional de Drogas 2023-2033. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.minjusticia.gov.co/Sala-de-prensa/Documents/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20de%20Drogas%202023-2033%20%27Sembrando%20vida,%20desterramos%20el%20narcotr%C3%A1fico%27.pdf](https://www.minjusticia.gov.co/Sala-de-prensa/Documents/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20de%20Drogas%202023-2033%20%27Sembrando%20vida,%20desterramos%20el%20narcotr%C3%A1fico%27.pdf)

Morales Reyes, J. D. (2022). Cooperación bilateral entre Colombia e Italia en la lucha contra el narcotráfico y crimen organizado enfocado en Ndrangheta y el clan del golfo 2010-2022. <https://repository.javeriana.edu.co/items/9d349807-7dd7-4e76-a451-70719acea484>

Nieto, N. (2019). La logística del negocio de las drogas: Narconomics-how to run a drug cartel. https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2019000300022

Oficina de las Naciones Unidas en Viena. (2025). Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). <https://www.unov.org/unov/es/unodc.html#:~:text=La%20UNODC%20fue%20establecida%20en,en%20Nueva%20York%20y%20Bruselas>.

Organización de los Estados Americanos [OEA]. (2020). Control del narcotráfico por vía marítima, fluvial y portuaria. <https://www.oas.org/ext/es/seguridad/control-narcotrafico-via-maritima-fluvial-portuaria>

Organización de las Naciones Unidas. (Sf.). Producción y Trafico de Drogas. <https://www.unodc.org/rocol/es/trafico-de-drogas.html>

Organización de las Naciones Unidas. (1961). la Convención Única sobre Estupefacientes de 1961. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.unodc.org/pdf/convention_1961_es.pdf](https://www.unodc.org/pdf/convention_1961_es.pdf)

Organización de las Naciones Unidas. (1988). Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf](https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf)

Organización de las Naciones Unidas. (2000). Convención contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo) de 2000. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf](https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf)

Palma, O., Noguera Hidalgo, Á. L., Hernández Sandoval, J. S., & Ávila Robayo, D. S. (2023). Redes de narcotráfico marítimo: un análisis desde la complejidad y la simulación de sistemas sociales. *Revista Científica General José María Córdova*, 21(43), 743-764.

Paúl, F. (2024). 4 cambios que muestran cómo se ha transformado el crimen organizado en América Latina. *BBC News Mundo*.
<https://www.bbc.com/mundo/articles/cjmd4v847ewo>

Presidencia de la Republica de Colombia. (2019). Decreto 1165 de 2019 “Por el cual se dictan disposiciones relativas al Régimen de Aduanas en desarrollo de la Ley 1609 de 2013”.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=136677>

Presidencia de la República, Acción Social. (2008). La Cooperación Internacional y su Régimen Jurídico en Colombia. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.apccolombia.gov.co/sites/default/files/2022-03/4771_LA_COOPERACION%CC%81N_INTERNACIONAL_Y_SU_RE%CC%81GIMEN_JURIDICO_EN_COLOMBIA.pdf](https://www.apccolombia.gov.co/sites/default/files/2022-03/4771_LA_COOPERACION%CC%81N_INTERNACIONAL_Y_SU_RE%CC%81GIMEN_JURIDICO_EN_COLOMBIA.pdf)

Pinzón Villarroel, E. E. (2024). Carácter permanente de la Campaña Naval Orión como estrategia operacional en la geopolítica colombiana contra el narcotráfico.

Ramírez Parra, A. T. (2019). Estrategia de combate de la armada nacional colombiana contra las nuevas modalidades del narcotráfico en el último siglo.
<https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/handle/20.500.12010/7950>

Rivera Páez, S., Rey Pinto, E. M., y González Saiz, A. (2021). *Crimen organizado transnacional y dimensiones culturales en américa latina*. Editores Planeta.
<https://doi.org/10.25062/9786280000732>

Saldaña, E. (2024). ¿Qué es el narcotráfico?, *El Orden Mundial*.
<https://elordenmundial.com/que-es-narcotrafico/>

Samayoa, E. S. C. (2023). El narcotráfico en el nuevo orden mundial como amenaza a la seguridad de la nación post–pandemia. *Seguridad y Estrategia*, 1(3), 80-92.

Santana, A. (2004). *El narcotráfico en América Latina*. Siglo XXI.
<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=uLTSuGIcpgC&oi=fnd&pg=PA7&>

dq=el+narcotr%C3%A1fico&ots=8bXBqCvIol&sig=N5u6t0ag9i_fhnW0QYs6HiGI
DIU#v=onepage&q=el%20narcotr%C3%A1fico&f=false

Santofimio, L. (2025). Incidencia de la cooperación internacional y oportunidades de transformación en la Policía Nacional de Colombia. *Revista Opera*, (36), 69-84. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9852205>

Tancara, C. (1993). La investigación documental. *Temas sociales*, (17), 91-106. http://www.scielo.org.bo/scielo.php?pid=s0040-29151993000100008&script=sci_arttext

Tappan, P. (2017). ¿a que se llama delincuente?. *Delito y sociedad*. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2468-99632017000200007

Today's Military. (2025). Guardia Costera. <https://www.todaysmilitary.com/ways-to-serve/service-branches/coast-guard>.

Trejos Rosero, L. F., Badillo Sarmiento, R., Orozco Flórez, C. A., & Parra Arrieta, L. C. (2021). La violencia selectiva del crimen organizado: trayectorias de la violencia urbana posdesmovilización. *Análisis Político*, 34(102), 54-75.

UNODC. (2020). Monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos 2020. chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_de_territorios_afectados_por_cultivos_ilicitos_2020.pdf

Vergara, J. (2022). Investigación según su nivel de profundización. https://issuu.com/luisjvergarav/docs/tipos_de_investigacion/s/14213223