



Supply Chain Integrity
Project

World Customs Organization

INFORME

Infiltración de las cadenas de suministro de carga marítima

Delincuencia organizada,
cocaína y el conspirador
interno





INFORME

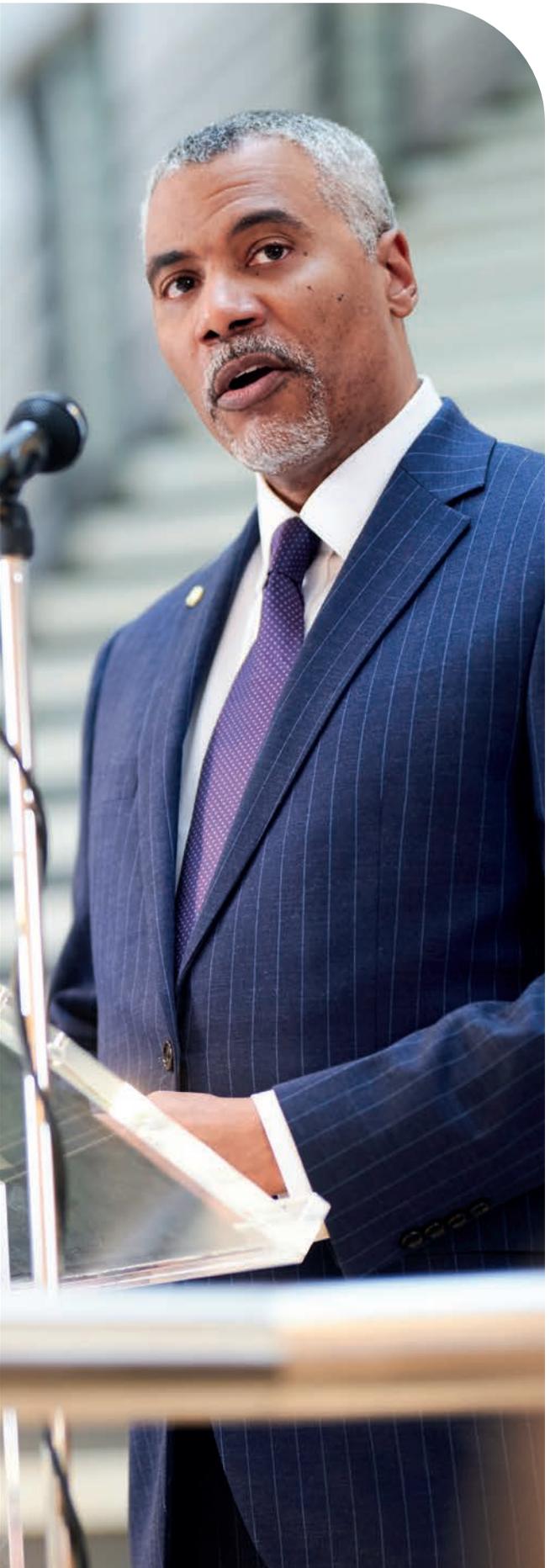
Infiltración de las cadenas de suministro de carga marítima

Delincuencia organizada,
cocaína y el conspirador interno



Índice

Prólogo	4
I. Resumen ejecutivo	6
II. Panorama de la cadena de suministro de cocaína: transporte marítimo de contenedores y tráfico de cocaína	10
III. Ocultación en contenedores: metodologías combinadas de conspiradores internos	14
IV. Cocaína e industria bananera	30
V. Contrabando marítimo y en altamar	36
VI. Conclusión	48



Prólogo

Como miembros de la comunidad aduanera y de orden público mundial, nos encontramos en un momento crucial para hacer frente a la infiltración delictiva generalizada y sistémica en las cadenas de suministro de mercancías mundiales, especialmente en el entorno marítimo. La amenaza que suponen los «conspiradores internos» para la seguridad del tráfico marítimo es generalizada porque los grupos de delincuencia organizada están diversificando sus metodologías para eludir los avances de las fuerzas del orden público en materia de detección.

Estos actores ilegítimos pretenden socavar nuestros esfuerzos colectivos con la industria por promover un sistema de comercio que sea seguro, fiable y eficiente. En medio de este panorama complejo, las aduanas suelen ser la primera línea de defensa que se encarga de hacer frente a las amenazas. Mediante el fomento de una cultura de vigilancia, preparación y colaboración significativa tanto con nuestras fuerzas del orden público asociadas como con la comunidad comercial en un sentido más amplio, las aduanas pueden responder mejor a los nuevos desafíos del comercio legítimo. A medida que los métodos delictivos se hacen más sofisticados, nuestros planteamientos para hacerles frente deben hacerlo en consonancia.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), a través del Proyecto de Integridad de la Cadena de Suministro de la Fuerza Fronteriza Australiana (ABF)/OMA, ha dado pasos importantes para hacer frente a estos retos mediante la investigación y el análisis de la proliferación de «conspiradores internos» y los métodos que emplean para ayudar a los grupos de delincuencia organizada a avanzar en sus empresas ilícitas. Este informe se centra en el impacto sobre el transporte marítimo. A través del presente este informe y del análisis de los datos disponibles relativos a la detección de droga mundial, principalmente cocaína, ocurrida en el período de 2023-2024, la OMA pretende poner de relieve las tendencias

contemporáneas y las actividades ilegítimas en la cadena de suministro que plantean las amenazas más generalizadas para nuestros entornos operativos.

Además, el presente informe dotará a nuestros Miembros y a la comunidad comercial internacional de conocimientos y perspectivas para mejorar nuestro compromiso compartido de preservar la integridad de las cadenas de suministro mundiales y promover un sistema de comercio que apoye el crecimiento económico sostenible.

Las ingentes cantidades de estupefacientes ilícitos que se detectan en todo el mundo, demuestran claramente que los responsables disponen de abundantes recursos, son hábiles y persistentes, por lo que es necesaria una respuesta conjunta. Este tipo de esfuerzo de colaboración resulta vital para suprimir de forma activa los canales que permiten la explotación del comercio transfronterizo legítimo.

Espero que nuestra colaboración siga siendo sólida y productiva.



Ian Saunders

*Secretario general
de la Organización Mundial de Aduanas*



I. Resumen ejecutivo¹

El actual comercio globalizado de cocaína está respaldado por una industria muy madura y una cadena de suministro bien establecida, capaz de producir en masa y de mantener flujos constantes de cocaína hacia los mercados de consumo ilícitos de todo el mundo. La producción, el transporte nacional e internacional, la logística, las ventas y otras funciones «empresariales» básicas del comercio ilícito están supervisadas por expertos perversos que conocen bien su parte de la cadena de suministro de cocaína.²

A. Alcance

El presente informe examina el papel del «conspirador interno» (habilitador o persona de confianza), notoriamente opaco. Un análisis de 2023–2024 sobre más de 2600 incautaciones mundiales de drogas llevadas a cabo por las aduanas y las fuerzas del orden público fronterizas en el ámbito de la carga y el transporte marítimos, se centró en las empresas de

tráfico que aprovechan los conspiradores internos con funciones en la cadena de suministro que explotan las vulnerabilidades de la cadena de suministro marítima existentes en los procesos de control y regulación.

En conjunto, el análisis muestra un total de 1 347 000 kilogramos (1347 toneladas) de drogas ilícitas incautadas (de las cuales el 97 % eran cocaína).

Según un análisis conservador,

se determinó que alrededor del 68 %³ de los casos de detección

habían tenido algún nivel de participación de un conspirador interno empleado dentro de la cadena de suministro de carga marítima, lo que representa

en torno al 41 % de los volúmenes totales de droga interceptados o 548 500 kilogramos (548,5 toneladas).

1 El Proyecto de Integridad de la Cadena de Suministro de la ABF y la OMA desea agradecer el apoyo y las contribuciones del supervisor de la ABF, Andrew Michel, como autor principal de este informe y análisis, y de los diversos miembros de la OMA y entidades asociadas que aportaron datos sobre incautaciones para el análisis, particularmente, Hans Dekker.

2 Proyecto de Integridad de la Cadena de Suministro ABF/OMA 2025.

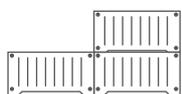
3 El resto de sucesos (32 %) excluidos del análisis se referían en su mayoría a ocultaciones tradicionales de estupefacientes en el interior de cargamentos en contenedores, y a buques pesqueros o embarcaciones menores interceptados en los que no podía establecerse o deducirse una conexión clara con conspiradores internos en el ámbito marítimo.

Además, el informe examina las regiones y puertos marítimos clave a nivel mundial que se ven más afectados por el tráfico ilícito de estupefacientes y realiza evaluaciones comparativas del volumen de estupefacientes detectado por las autoridades nacionales frente a las detecciones efectuadas por las autoridades en puertos de ultramar. Por ejemplo, las autoridades alemanas observaron un descenso en las detecciones de cocaína en contenedores en 2024.

Sin embargo, la cantidad de cocaína que fue incautada en el extranjero y destinada a Alemania se había duplicado desde 2023.⁴

B. Frecuencia de metodologías ilícitas

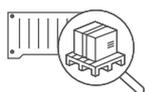
Los principales métodos de tráfico de drogas en los que participaron conspiradores internos observados a través del análisis fueron:



**Gancho ciego o «rip off»
en contenedores**
**767 incautaciones /
378,4 toneladas**



**Accesorios adosados por debajo
de la línea de flotación**
**76 incautaciones /
12,2 toneladas**



**Ocultaciones en estructuras
de contenedores**
**752 incautaciones /
66,4 toneladas**



Descargas de estupefacientes en altamar
**108 incautaciones /
71,5 toneladas**

4 El análisis que hace el informe de las repercusiones del tráfico de cocaína sirve para ofrecer una visión de la omnipresencia de la fortaleza de la delincuencia organizada en el tráfico de cocaína tanto en las cadenas de suministro de carga marítima europeas como en las mundiales de forma más amplia.

Aunque los volúmenes de incautación mencionados son encomiables, si se comparan con los sustanciosos niveles de producción de cocaína durante el mismo período, resulta evidente que se requiere de mayores esfuerzos y de enfoques normativos más inteligentes. La respuesta podría radicar en la inversión continua y creciente en la integridad de la cadena de suministro, garantizando que las cadenas de suministro de mercancías sigan siendo resilientes y capaces de soportar los ataques continuos de los grupos de delincuencia organizada.

C. Resumen de los hallazgos

Los resultados del presente análisis ponen de relieve que los grupos delictivos organizados siguen infiltrándose con éxito en las cadenas de suministro de mercancías mundiales y siguen dependiendo de conspiradores internos para llevar a cabo operaciones de tráfico de drogas a gran escala en todo el mundo. Además, se ha hecho evidente la necesidad de una mayor concienciación y de esfuerzos coordinados en todas las jurisdicciones, incluido el sector privado, para mitigar los efectos adversos del comercio ilícito. Los esfuerzos coordinados y de colaboración deben centrarse en:

- **Fortalecimiento de la cooperación internacional entre las autoridades del orden público:** detección proactiva, desarticulación, intercambio de información oportuno y fluido.
- **Estimular nuevos e innovadores sistemas de selección de carga:** mitigar los riesgos de infiltración en la cadena de suministro requiere

sistemas no convencionales de selección en las fronteras, más allá del nivel de declaración de importación.

- **Reconocer un mejor sentido del propósito compartido:** las aduanas, las autoridades fronterizas, el transporte marítimo de línea y las comunidades portuarias desempeñan todas ellas un papel en la consecución de objetivos comunes de seguridad y protección.
- **Ampliar el alcance de la sensibilización:** mayor concienciación, capacitando mejor a los responsables políticos y facultando a las respectivas administraciones para mejorar sus respuestas operativas.

A pesar de que los datos obtenidos son exhaustivos, sobre todo para Europa,⁵ algunas regiones no tienen tanta representación, incluyendo los principales mercados norteamericanos de drogas. Esto se debe en parte a la información limitada de fuentes abiertas sobre incautaciones individuales de drogas, pero también refleja la prevalencia de rutas de contrabando terrestres y marítimas hacia Estados Unidos dada la proximidad de los centros de fabricación de drogas mexicanos y sudamericanos; véase «Intervenciones de estupefacientes en altamar» más adelante en este informe. Por lo tanto, el presente análisis no ofrece una imagen completa de los flujos mundiales de estupefacientes en todo el ámbito marítimo, sino que proporciona una evaluación precisa de los cambios de tendencia recientes, la actividad y las probables tendencias de contrabando a corto plazo más frecuentes en la cadena de suministro de carga marítima.⁶

5 El análisis del informe sobre las repercusiones del tráfico de cocaína sirve para ofrecer una visión de la omnipresencia de la fortaleza de la delincuencia organizada en el tráfico de cocaína tanto en las cadenas de suministro de carga marítima europeas como en las mundiales de forma más amplia.

6 Dado que las fuentes de datos estaban en varios idiomas, formatos y con niveles diferentes de detalle, se armonizaron expedientes de confiscación individuales para garantizar la consistencia, la precisión y la integridad en relación con la metodología y las ubicaciones en términos de origen, transbordo y destino, y para evitar la inclusión de expedientes duplicados. Asimismo, los datos sobre incautaciones marítimas de drogas, obtenidos principalmente a través de informes de fuentes abiertas, se cotejaron con la información recopilada por las Oficinas Regionales de Enlace en Inteligencia (RILO) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y, en algunos casos, se solicitaron directamente a los organismos aduaneros de las principales jurisdicciones europeas de entrada de drogas. Los datos sobre incautaciones de drogas en contenedores exportados o transbordados a través de países de América Latina también se obtuvieron de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) y del Programa de Control de Pasajeros y Carga (PCCP), asociado a la OMA.



II. Panorama de la cadena de suministro de cocaína

El prolongado aumento de la oferta y la demanda de cocaína contribuye en gran medida a la escalada de las incautaciones de drogas a nivel mundial. Según los informes, solo en 2022 se alcanzó la cifra récord de 2757 toneladas⁷, y las cantidades generadas por los países productores de cocaína de Sudamérica siguen aumentando de forma notable.

Es probable que esto incremente la demanda en los mercados de consumo de droga establecidos y permita la aparición de nuevos mercados de droga. El aumento de la producción también ha provocado un incremento de la violencia a lo largo de las cadenas de suministro de cocaína, sobre todo en Ecuador y el Caribe, pero también en torno a los principales puertos de entrada que facilitan gran parte del flujo de cocaína hacia el lucrativo mercado europeo.

El análisis de dos años muestra que, de toda la cocaína detectada en contenedores marítimos, el 30% (385 toneladas) tenía un puerto de carga de contenedores declarado en Ecuador. Esto sugiere un dominio cada vez mayor de la oferta mundial de cocaína, que tiene un terrible coste social. La tasa de homicidios de Ecuador alcanzó los 44,5 asesinatos por cada 100 000 habitantes en 2023, un aumento del 75 % con respecto al año anterior, que a su vez fue un 500 % superior a la tasa de 2016, cuando tanto los homicidios como las exportaciones de cocaína aumentaron de forma drástica.⁸

Esta escalada exponencial de la violencia está parcialmente relacionada con el creciente dominio de Ecuador en la exportación de cocaína,⁹ y muchos trabajadores de la cadena de suministro de carga marítima en Ecuador han perdido la vida tras ser atraídos o coaccionados para entrar en el tráfico de cocaína por las redes de delincuencia organizada, o como víctimas inocentes que trabajan en entornos de alto riesgo infiltrados por violentas bandas de la delincuencia organizada.

El sector privado reconoce este problema. A finales de 2023, Keith Svendsen, director ejecutivo de APM Terminals, reconoció que las compañías navieras están tratando con algunas de las personas más peligrosas del mundo, que se están infiltrando en toda la cadena de suministro, no únicamente en el lado de la navegación o en el lado del puerto, sino en un grado extremo.¹⁰

7 Véase Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, «Informe Mundial sobre las Drogas 2024», [online](#).

8 Ver R. Evan Ellis. «Ecuador's security Challenges and the Government's Response» (Los retos de seguridad en Ecuador y la respuesta del Gobierno), *Universidad Internacional de Florida*, 10 de febrero de 2025, [online](#).

9 Ver Newton C. y Manjarrés J. «Balance de InSight Crime de incautaciones de cocaína de 2023», *InSight Crime*, 20 de marzo de 2024, [online](#).

10 Ver «Drug gangs have infiltrated shipping supply chains, warns Maersk executive» (Las bandas de narcotraficantes se han infiltrado en las cadenas de suministro del transporte marítimo, advierte un ejecutivo de Maersk), *The Financial Times*, 17 de octubre de 2023, [online](#).

A. Transporte marítimo de contenedores y tráfico de cocaína

Durante el periodo analizado, la inmensa mayoría de las detecciones marítimas de drogas se produjeron a través de contenedores de transporte marítimo, representando el 85 % de las incautaciones y el 80 % del volumen de estupefacientes incautados. En conjunto, Europa Occidental sigue dominando las estadísticas mundiales de detección de cocaína (en parte debido a la disponibilidad de la información), que se produce de forma abrumadora en el ámbito de la carga marítima. Se han producido cambios considerables en los flujos marítimos de cocaína a lo largo de 2023 y 2024, a medida que las redes de delincuencia organizada transnacional se adaptaban a la mejora de los esfuerzos policiales y de intercepción en los países que habían sido objetivo de forma más destacada en años anteriores.

Los informes de los medios de comunicación de 2024 hacen referencia a una caída significativa en los volúmenes de detección de drogas en los puertos de contenedores europeos más activos de Amberes y Rotterdam y sugieren que las incautaciones en los puertos marítimos holandeses cayeron un 40 %, de 57 toneladas a 38, y las incautaciones en Amberes cayeron de un nivel récord de 116 toneladas en 2023 a cerca de 44 toneladas en 2024.¹¹

Estas cifras y algunas de las complejidades para comprender las vías de contrabando de cocaína en contenedores hacia Europa se ilustran en la **tabla 1**, que muestra el número y el peso total de las detecciones de cocaína en contenedores de transporte marítimo por trimestre en las principales economías europeas de la droga: Bélgica (BE), Alemania (DE), España (ES), Francia (FR), Reino Unido (GB), Países Bajos (NL) y Portugal (PT), y compara los volúmenes anuales de incautaciones dentro del país con las incautaciones anuales en países latinoamericanos de carga y transbordo de contenedores registrados como destinados a cada

uno de estos países europeos (en verde). Estos siete países representaron el 97 % (2023) y el 96 % (2024) de las incautaciones de drogas en contenedores de Europa Occidental por peso total.

Aparte de Francia, que vio duplicarse en número y peso de 2023 a 2024 las cantidades incautadas de cocaína, y el Reino Unido, que aumentó ligeramente (probablemente debido a un desfase en la notificación de datos),¹² todos vieron un marcado descenso en las detecciones. En conjunto, hubo una disminución del 34 % de las detecciones de cocaína en contenedores, de 311 a 206 toneladas.

A pesar de la disminución de la cantidad de cocaína incautada, ni la disponibilidad ni el precio de la cocaína en los mercados europeos se vieron afectados en 2024. Este fenómeno habla del «efecto colchón de agua», por el que se cree que las redes de delincuencia organizada transnacional han desplazado una mayor parte de sus esfuerzos de contrabando a puertos más pequeños de otras partes de Europa, y posiblemente han diversificado sus operaciones para incluir metodologías de contrabando sin contenedores.

Las cifras de detección de contenedores en América Latina aclaran aún más algunos de los cambios de tendencia con respecto a Europa. Las incautaciones realizadas en altamar de contenedores con destino a Francia volvieron prácticamente a duplicarse en 2024, lo que sugiere que Francia seguirá aumentando como vía europea de entrada de cocaína. Informes recientes han puesto de relieve que los puertos franceses de contenedores más pequeños, como Dunkerque –donde, recientemente, se detectó una cantidad récord de cocaína¹³– seguirán estando en el punto de mira, agravado por la ampliación de los puertos para acoger más tráfico de transbordo de contenedores a medida que Amberes y Rotterdam alcancen su capacidad.

Mientras las detecciones de contenedores en Alemania cayeron un 22 % en 2024, el volumen de cocaína

11 Véase Minchin, J. «Volume of cocaine seized in Belgium and Netherlands plummets» (El volumen de cocaína incautada en Bélgica y Países Bajos cae en picado), *Lloyds List*, 24 de enero de 2025, [online](#).

12 Este aumento se ha producido a pesar de no haberse registrado detecciones desde el primer trimestre de 2024. Esta peculiaridad podría sugerir que los informes aún no han dado cuenta de todas las detecciones.

13 Ver «France seizes 10 tonne of cocaine in Dunkirk port» (Francia incauta 10 toneladas de cocaína en el puerto de Dunkerque), *The Straits Times*, 5 de marzo de 2025, [online](#).

incautada en contenedores con destino a Alemania en América Latina se duplicó en 2024 e implicó cargas promedio de cocaína de más de 1 tonelada, mucho mayores que las incautadas en Alemania, que, en promedio fueron algo inferiores a 400 kg.

Las incautaciones de cocaína en España aumentaron más del doble de 2022 a 2023¹⁴. Curiosamente, a lo largo del periodo de análisis, España se refleja como el segundo punto de entrada de Europa más atacado por los envíos de cocaína en contenedores, y también muestra un aumento del 10% en la cantidad incautada en América Latina y destinada a España en 2024. Además, se observó un aumento de la actividad de contrabando marítimo de drogas en las jurisdicciones

escandinavas y de Europa del Este.

Quizá lo más sorprendente fue el cambio de dinámica en Bélgica. En 2023 hubo un total de 224 incautaciones de contenedores realizadas en Sudamérica antes de la salida hacia Bélgica (104) más las incautaciones realizadas en la propia Bélgica (120). Estas incautaciones ascendieron a un total de 174 toneladas de cocaína, con una carga media de 776 kg. En 2024 se produjeron 269 incautaciones combinadas por un total de 125 toneladas, con una carga media de 467 kg, lo que pone de manifiesto un cambio hacia ocultaciones de cocaína más regulares y de menor tamaño dentro de estructuras de contenedores frigoríficos («reefer»).

Tabla 1. Detecciones trimestrales de cocaína en contenedores en Europa en comparación con Sudamérica (detecciones y pesos)

		BE	DE	ES	FR	GB	NL	PT	Total
T1 - 2023	N.º detecciones	30	11	24	7	4	41	1	118
	Peso (kg)	22.442	3.099	8.931	3.984	4.239	13.219	217	56.131
T2 - 2023	N.º detecciones	30	9	24	3	2	46	3	117
	Peso (kg)	15.971	6.463	9.765	1.380	1.734	16.724	6.140	58.177
T3 - 2023	N.º detecciones	24	4	30	2	7	24	2	93
	Peso (kg)	28.911	10.361	33.448	140	1.699	15.480	9.310	99.349
T4 - 2023	N.º detecciones	36	1	38	4	2	28	2	111
	Peso (kg)	47.890	38	30.844	246	338	13.615	4.777	97.748
2023	N.º total	120	25	116	16	15	139	8	439
	Peso total	115.214	19.961	82.989	5.750	8.010	59.038	20.444	311.406
2023	N.º incautado (S.Am)	104	22	53	8	8	80	10	285
	Total kg (S.Am)	58.634	18.755	35.286	3.243	2.959	27.312	3.775	149.964
T1 - 2024	N.º detecciones	37	11	28	9	9	33	5	132
	Peso (kg)	15.874	2.714	23.681	5.284	8.901	7.224	1.997	65.675
T2 - 2024	N.º detecciones	36	14	28	9		32	4	123
	Peso (kg)	20.472	6.089	10.378	2.564		7.363	1.726	48.592
T3 - 2024	N.º detecciones	37	10	24	13		42	5	131
	Peso (kg)	11.916	4.996	13.368	3.032		9.981	4.101	47.394
T4 - 2024	N.º detecciones	35	2	17	1		32		87
	Peso (kg)	10.583	727	24.593	1.502		7.318		44.723
2024	N.º total	145	37	97	32	9	139	14	473
	Peso total	58.845	14.526	72.019	12.382	8.901	31.886	7.824	206.383
2024	N.º incautado (S.Am)	124	32	55	15	3	55	7	291
	Total kg (S.Am)	66.649	37.261	45.745	5.199	282	34.130	4.451	193.717

14 Ver Ortega Dolz, P. «El narco, más fuerte que nunca, inunda Europa de cocaína», *El País*, 3 de marzo de 2024, [online](#).



III. Ocultación en contenedores: metodologías combinadas de conspiradores internos

Los grupos delictivos organizados también están evolucionando sus operaciones de contrabando de drogas y diversificándose a través de múltiples vectores de transporte y carga marítima.

A. Distribución geográfica de los ganchos ciegos de contenedores y ocultación estructural

Si se consideran los ganchos ciegos de contenedores y las ocultaciones estructurales en su conjunto, la mayoría de las 1519 detecciones se produjeron en los

principales puertos de Europa Occidental, Amberes y Rotterdam, aunque España y Alemania también estuvieron muy representadas. Estas metodologías se detectan cada vez más en todas las partes del mundo, lo que pone de manifiesto la naturaleza global y omnipresente de la amenaza, como se muestra en la *figura 1*.

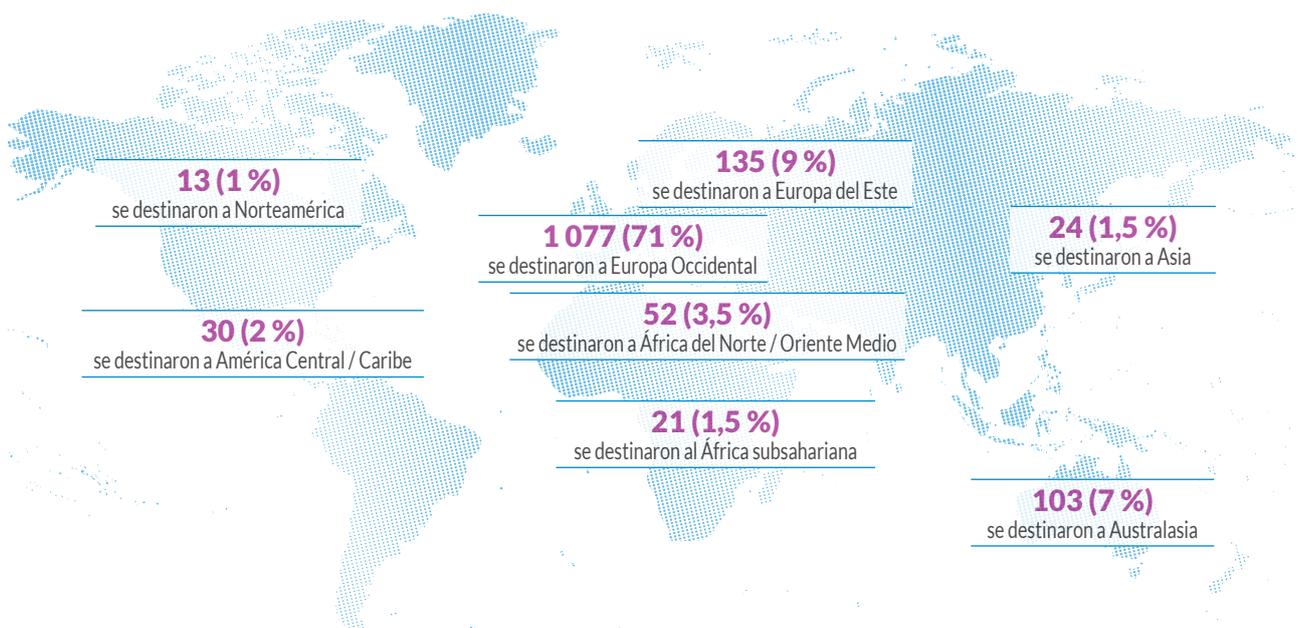
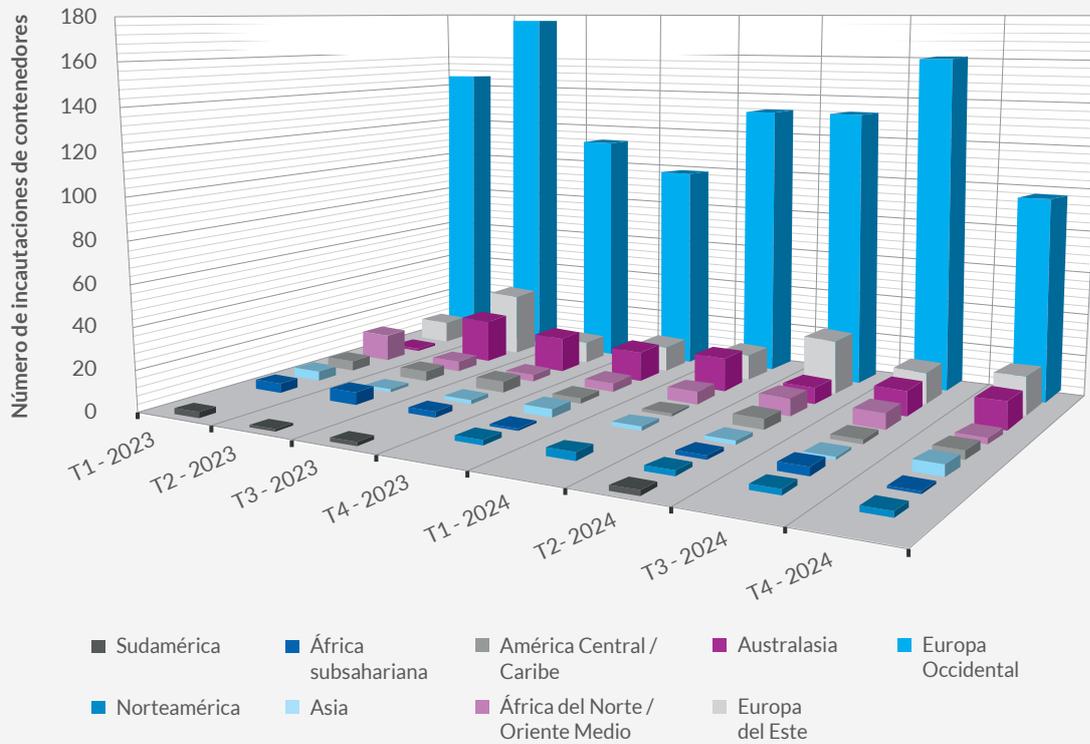


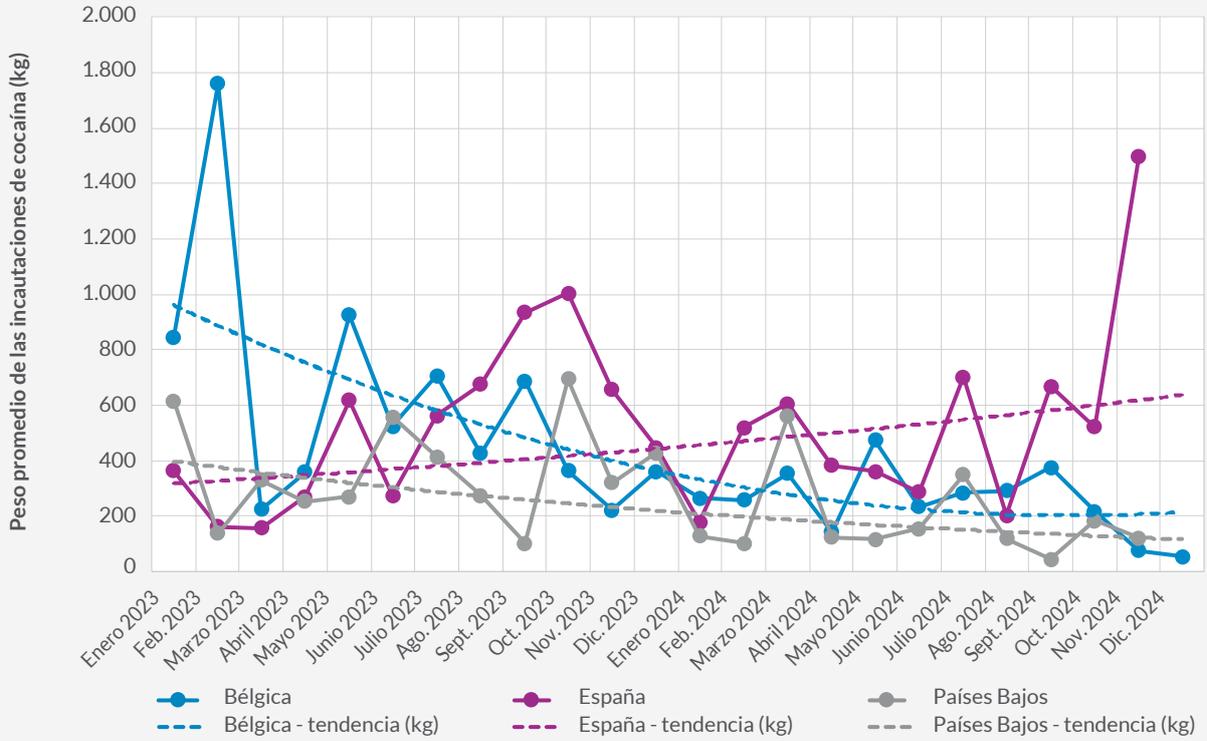
Figura 1. Número trimestral de detecciones de contenedores (relacionados con conspiradores internos) por región de destino



El volumen de ganchos ciegos internos de cocaína en contenedores incautados durante el período de análisis en las principales vías de entrada europeas de España (61 toneladas), Bélgica (67 toneladas) y Países Bajos (48 toneladas) parece relativamente equivalente. Sin embargo, cuando se combinan los resultados del gancho ciego de contenedores y la ocultación estructural y se traza la cantidad media mensual de cocaína por detección, se observa que los grupos de delincuencia organizada transnacional están aplicando diferentes estrategias de tráfico de contenedores a lo largo del tiempo para dirigirse a cada jurisdicción, como se muestra en la *figura 2*.

En los dos años anteriores, la carga media de cocaína incautada en las empresas de contenedores de los conspiradores internos en Bélgica descendió de casi 900 kg en enero de 2023 a unos 200 kg en diciembre de 2024. En los Países Bajos descendió de más de 400 kg a 100 kg. Por el contrario, el tamaño medio mensual de la carga de cocaína dirigida a España pasó de unos 350 kg en enero de 2023 a unos 700 kg a finales de 2024. Aunque no se trata de una transición en línea recta, esto sugiere que se están dirigiendo menos intentos de gancho ciego a gran escala a través de Amberes y Rotterdam, con un aumento de las ocultaciones estructurales más pequeñas. España experimenta básicamente la tendencia inversa.

Figura 2. Variación de las cargas promedio de cocaína (kg) por parte de los principales países de entrada en la UE



B. Metodologías

Además de los datos agregados y geográficos específicos, el análisis reveló varias conclusiones basadas en la metodología del contrabando. Esta sección se centra en cada uno de estos métodos.

i. Contaminación por «rip on - rip off», «rips» o «gancho ciego»

El método del gancho ciego consiste en la colocación previamente acordada de bolsas o bultos de droga en la zona de carga interna de contenedores marítimos legítimos («rip on»), seguida de su extracción encubierta («rip off»), a medida que los contenedores se desplazan por las cadenas de suministro marítimo. Los ganchos ciegos siguen siendo el principal método interno de actuación de conspiradores preferido por las redes de delincuencia organizada transnacional. El tamaño y la ubicación de las cargas de droga en gancho ciego variaban en función del punto de la cadena de suministro en el que se produjera la contaminación, la cantidad de espacio disponible alrededor de la carga y el tipo de contenedor de transporte marítimo seleccionado, como se muestra en la *imagen 1*.

Los grupos delictivos recurren a conspiradores internos para obtener información de los sistemas logísticos (que ayuda a identificar los contenedores más apropiados para la contaminación) y obtener el número de precinto de seguridad manifestado para,

a continuación, producir precintos de contenedor duplicados o falsos. Además, la metodología a menudo requiere actores delictivos bien organizados en el puerto de destino que tengan la capacidad de extraer la carga de droga antes de que pueda ser entregada al importador legítimo o desviada para su examen aduanero.

Los datos reportados confirmaron que las contaminaciones internas de contenedores por gancho ciego se producen en varios nodos de la cadena de suministro:

- Transporte en camión desde el exportador/ instalación de envasado hasta el puerto de carga original.
 - En la terminal del puerto de origen antes de la carga.
 - Dentro de las terminales portuarias de transbordo.
 - Durante la transferencia por carretera o ferrocarril entre terminales de transbordo (principalmente un problema en Panamá).
 - A bordo de buques portacontenedores, después de que las drogas se transfieran desde buques más pequeños mientras están fondeados o durante el tránsito oceánico, con la participación de tripulación corrupta o coaccionada.
-

Imagen 1. Gancho ciego de cocaína tras las puertas de un contenedor seco¹⁵ (izda.) y en un contenedor frigorífico de bananas (dcha.)¹⁶



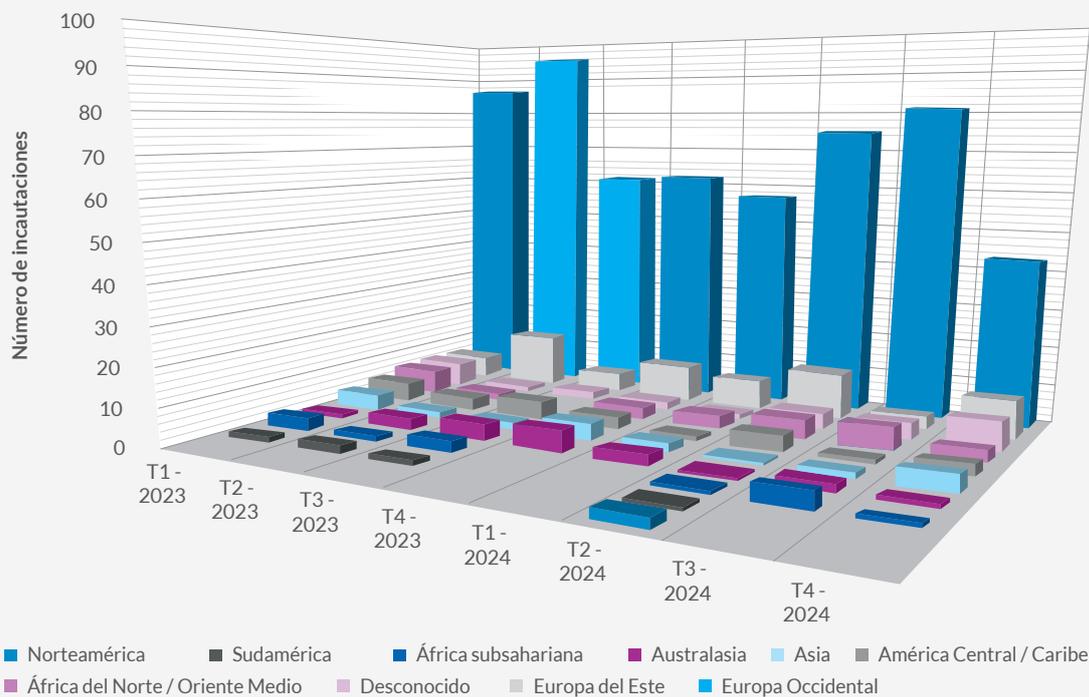
15 Imagen cortesía de la administración de los Miembros de la OMA.

16 Ver Brigati, M.S. «Rip-on/rip-off modus operandi - what is the impact for the shipping industry?» (El modus operandi del rip-on/rip-off: ¿cuál es el impacto para la industria naviera?), *Risk Intelligence*, 29 de junio de 2023, [online](#).

En cuanto a la distribución regional de los ganchos ciegos, el análisis mostró 767 ganchos ciegos internos de contenedores incautados por un total de 378,4 toneladas para un tamaño medio de ganchos ciegos de 493 kg, con un 73 % destinado a puertos de Europa Occidental (81 % en peso / 306 toneladas) y un 8 % a Europa del Este (30 toneladas). El destino

del resto se distribuyó uniformemente por todo el mundo, con un 2-3 % en cada uno de los siguientes países: África subsahariana (13 / 4,2 toneladas); Asia (20 / 10,3 toneladas); Australasia (20 / 1,9 toneladas); Centroamérica/Caribe (25 / 7,3 toneladas) y Norte de África y Estados del Golfo (29 / 10,2 toneladas), como se muestra en la *figura 3*.

Figura 3. Cifras trimestrales de incautaciones por gancho ciego interno de contenedores por regiones de detección



En cuanto a los lugares de incautación, el 53 % (201,5 toneladas) se detectó en puertos de Europa Occidental, mientras que el 21 % se produjo en Sudamérica (80,5 toneladas) y el 23 % en Centroamérica/Caribe (85,5 toneladas). Australasia (1,6 toneladas) y Europa del Este (5,2 toneladas) representaron cada una el 2 % de las detecciones de ganchos ciegos internos de contenedores, con 17 y 16 respectivamente.

Se produjo un descenso del 11 % en el número de ganchos ciegos internos de contenedores incautados en Europa Occidental en 2024 (166) en comparación con 2023 (208), siendo la tendencia a la baja más

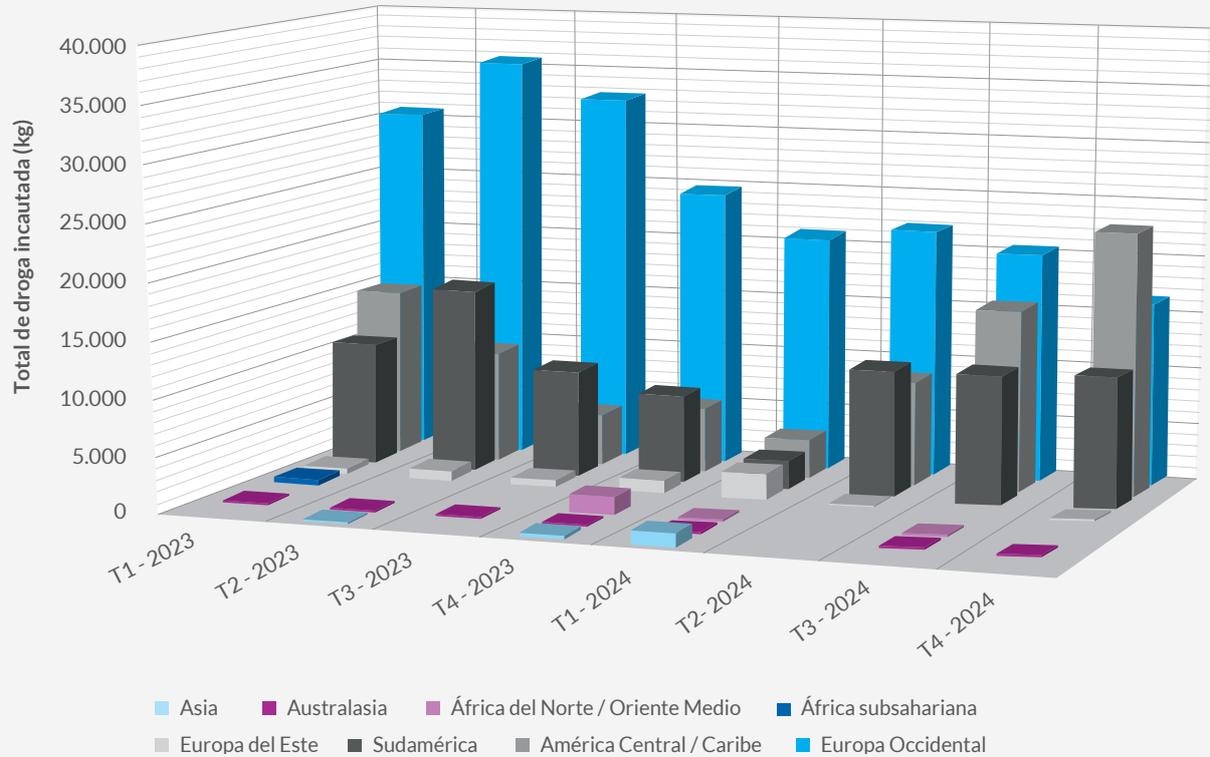
pronunciada en términos de volúmenes totales de cocaína detectados, con 123 toneladas (una carga media de cocaína de 591 kg) en 2023 frente a 79 toneladas (carga media de 496 kg) en 2024. La trayectoria descendente comenzó en el segundo semestre de 2023. A nivel mundial, esta tendencia se vio compensada por un aumento significativo de las detecciones en América Central a partir del segundo trimestre de 2024, invirtiendo una tendencia a la baja observada también en esa región en 2023. Las detecciones en Sudamérica también disminuyeron a lo largo de 2023, pero han repuntado y se han estabilizado desde el segundo trimestre de 2024, como se muestra en la *figura 4*.

Las incautaciones en América Central eclipsaron cómodamente los volúmenes de Europa Occidental en el último trimestre de 2024, dominadas por 19 detecciones repartidas de manera uniforme entre las cuatro terminales principales de Panamá (total de 11 toneladas) y 4 detecciones en la terminal portuaria de Caucedo, en la República Dominicana (total de 10,5 toneladas), que incluyeron una incautación de 9,6 toneladas de cocaína con la metodología «switch rip». Actuando sobre la base de información de inteligencia, las autoridades identificaron un movimiento anómalo de contenedores dentro de la terminal portuaria de Caucedo e interrumpieron a los actores delictivos que transferían drogas de un contenedor de bananas procedente de Guatemala a otro contenedor abierto que estaba siendo transbordado a Bélgica.¹⁷

La incautación de 9,6 toneladas fue uno de los quince casos de gancho ciego notificados y el único que se produjo en un puerto diferente de Amberes y Rotterdam, que experimentaron doce y dos casos de gancho ciego respectivamente. En total se produjeron nueve casos en 2023 (5,1 toneladas) y seis en 2024 (14,8 toneladas).

El método «in-port switch rip» (gancho ciego rápido en puerto) es el más atroz en cuanto al número de conspiradores internos involucrados, ya que varios trabajadores portuarios legítimos deben colaborar para coordinar la colocación de dos contenedores en tránsito en una parte discreta de la terminal, facilitar la apertura de un contenedor de «alto riesgo» y transferir el contrabando a un contenedor de origen de menor riesgo. Esta transferencia reduce el riesgo de que el contenedor sea inspeccionado por las fuerzas de seguridad.

Figura 4. Incautaciones trimestrales de gancho ciego interno de contenedores (kg) por región de detección



¹⁷ Ver Diario, E.N. «Decomisan cargamento de 9,5 toneladas de cocaína, el más grande en la historia de RD», *El Nuevo Diario*, 6 de diciembre de 2024, [online](#).

ii. Ocultación en estructuras de contenedores

La inserción de pequeñas cargas de estupefacientes en la estructura de contenedores que contienen carga legítima sigue siendo un reto para las autoridades fronterizas. Es bien conocida la colocación más simplista de la cocaína, normalmente en formato ladrillo, detrás de los paneles traseros accesibles desde el exterior de los contenedores frigoríficos, como se muestra en la *imagen 2*, y tradicionalmente los conspiradores internos o los actores criminales extraían estas cargas de droga en el entorno de la terminal portuaria de destino durante o poco después de la descarga del contenedor del buque.

Sin embargo, en los últimos años esta metodología parece haberse industrializado en consonancia con el aumento de la producción de cocaína y ahora se extiende más allá del entorno de las terminales portuarias. Los contenedores frigoríficos contaminados se rastrean cada vez más hasta los depósitos de contenedores vacíos, que a menudo cuentan con mínimas medidas de seguridad, lo que facilita la entrada de los equipos de recogida, quienes localizan y extraen los estupefacientes. A pesar de que este enfoque puede aumentar el riesgo de detección por parte de las fuerzas de seguridad, es habitual que los grupos de delincuencia organizada que organizan regularmente estos cargamentos más pequeños

consideren las pérdidas ocasionales como parte del coste de hacer negocios.

Menos comunes, pero aún omnipresentes, son las ocultaciones de drogas más sofisticadas en el interior de las paredes traseras de los contenedores frigoríficos y en los espacios vacíos de los sistemas de refrigeración, suelos y techos de los contenedores. Estas ocultaciones, más profundas y estructurales, pueden ser realizadas o facilitadas por colaboradores internos empleados en depósitos de contenedores vacíos o instalaciones de embalaje de contenedores, y requieren ser extraídos en depósitos de contenedores posfronterizos una vez finalizado el proceso de importación legítima.

Estas ocultaciones estructurales exigen que las aduanas y los cuerpos de seguridad fronterizos, el transporte marítimo de línea y las comunidades portuarias cambien la visión que tienen desde hace tiempo de dónde empiezan y acaban las fronteras y las cadenas de suministro de carga marítima. Los grupos delictivos organizados se han aprovechado de la vulnerabilidad de los depósitos de contenedores vacíos previos y posteriores al alquiler, que están escasamente regulados y ofrecen una seguridad poco estricta. Además, estas ocultaciones infligen daños considerables a los activos de los contenedores, reduciendo así la eficacia global de la cadena de suministro.

Imagen 2. Ladrillos de cocaína detrás del panel de acceso al ventilador del evaporador superior (izda.) y huecos del panel de control inferior (dcha.)¹⁸



18 Imágenes cortesía de la administración de los Miembros de la OMA.

iii. Ocultación en suelos

Hubo 92 detecciones de cocaína oculta en el suelo de contenedores de transporte marítimo por un total de 31 toneladas, con una carga media de cocaína de 369 kg. La mayoría consistía en la colocación de ladrillos de cocaína bajo el suelo interior de los contenedores frigoríficos (*imagen 3*), y el 30 % de las ocultaciones se realizaban bajo el suelo interior o dentro de la estructura de la viga inferior de los contenedores secos.

La prevalencia de este método parece estar disminuyendo – hubo 58 incautaciones en 2023 (23,5 toneladas) y 34 en 2024 (7,5 toneladas), como se muestra en la *figura 5*. Los contenedores procedentes de puertos ecuatorianos representaron casi la mitad de todas las contaminaciones del suelo (58 % en peso de cocaína incautada), siendo Colombia y Panamá los otros principales contribuyentes. El pequeño número de contaminaciones del suelo interceptadas procedentes de países exportadores de menor importancia, como Costa Rica (2), República Dominicana (3), Surinam (2) y Honduras (1), confirma que esta capacidad e intención de ocultación está muy extendida en toda América Latina. La mitad de las ocultaciones en el suelo de contenedores se detectaron en países latinoamericanos de origen o de transbordo.

Más de la mitad de las ocultaciones en suelos (64 % en peso) tenían como destino Bélgica (8,3 toneladas) o España (11,3 toneladas), pero había una amplia distribución de países destinatarios en toda Europa, entre ellos Alemania (4), Grecia (2), Hungría (2), Portugal (4), Suecia (3), Francia (1), Croacia (1), Rumanía (1), Ucrania (1) y Turquía (1). También se interceptaron ocultaciones en el suelo destinadas a Canadá (4), Libia (3), Jordania (1) y Siria (1).

No está clara la causa de esta tendencia a la baja, pero puede estar relacionada con la desarticulación por parte de las fuerzas de seguridad de los grupos de delincuencia organizada especializados en la ocultación en el suelo (véase el estudio de caso 1) o con las dificultades logísticas inherentes a la coordinación del acceso al contenedor a medida que fluye por la

cadena de suministro posfronteriza hasta su destino. Se requiere mucho tiempo, recursos y destreza para introducir y extraer los estupefacientes ocultos de esta forma, y es frecuente que los contenedores se vuelvan a alquilar para su exportación antes de que el grupo delictivo haya tenido la oportunidad de extraer la droga.

Estas situaciones pueden resultar engorrosas y exigen que los grupos organizadores firmen un contrato entre los círculos delictivos para la recuperación en el país al que posteriormente se exporte el contenedor contaminado. Este fue el caso de una detección en Australasia en 2024, cuando se detectó una ocultación en el suelo de un contenedor frigorífico de 66 kg de cocaína tras una extracción fallida en el viaje anterior de Ecuador a Hungría. Es posible que estos grupos delictivos estén cambiando a otras metodologías de tráfico marítimo de drogas más sencillas, como se señala en el presente informe.

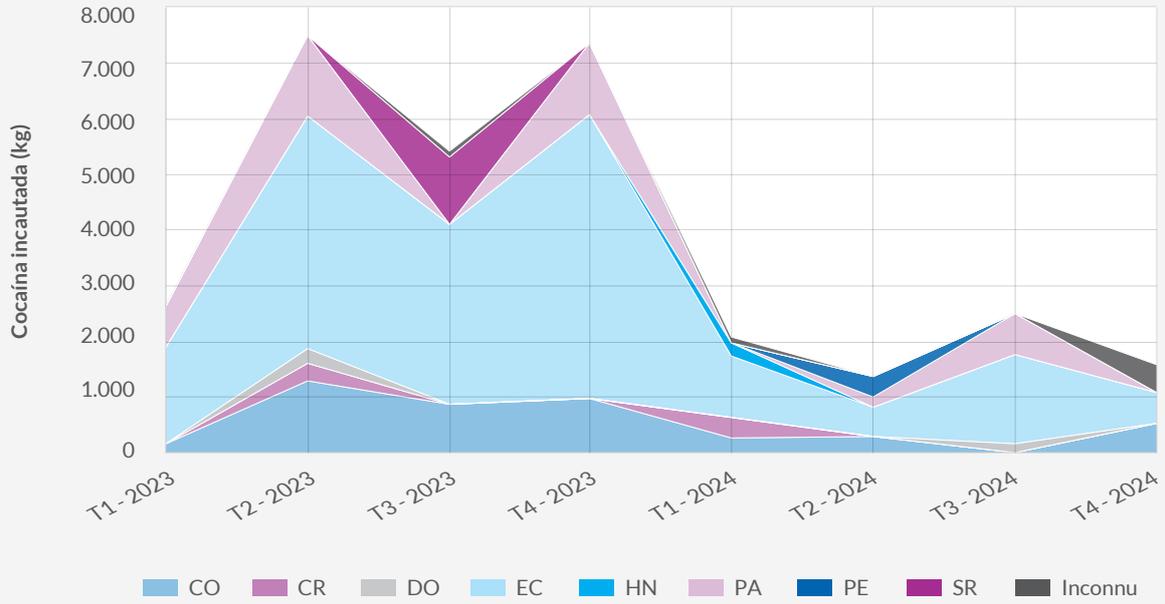
CASO PRÁCTICO 1:

evolución de las ocultaciones estructurales – organización

En septiembre de 2023, una operación conjunta de la Policía Nacional española y la Agencia Tributaria identificó la transición gradual de un cártel de la droga balcánico que tenía como objetivo el puerto español de Valencia. Se incautaron más de 1,7 toneladas de cocaína en siete intentos de ocultación estructural en buques frigoríficos bananeros ecuatorianos. Inicialmente se colocaron múltiples cargas más pequeñas en los compartimentos traseros de los motores de los frigoríficos. Una segunda fase consistió en una ocultación mayor de 200 kg oculto en el suelo de un contenedor frigorífico, seguido de una sofisticada ocultación de 550 kg en las vigas inferiores del suelo de un contenedor.¹⁹ Es probable que este grupo delictivo concreto contara con colaboradores internos situados en una instalación de contenedores vacíos en Ecuador, con capacidad para controlar adónde se exportaban sus contenedores refrigerados contaminados, adaptando la complejidad de sus ocultaciones estructurales en respuesta a las intervenciones de las fuerzas del orden españolas.

19 Ver «Golpe a la principal vía de entrada de cocaína en España usada por la organización criminal «Balkan Cartel»», *Nota de prensa de la Agencia Tributaria*, 26 de septiembre de 2023, [online](#).

Figura 5. Ocultaciones trimestrales en el suelo (kg) por país de origen del contenedor



iv. Ocultación en techos

A la inversa (pero a menor escala), está aumentando la tendencia de ocultaciones profundas en los techos de los contenedores (de nuevo, predominantemente en los frigoríficos). Hubo 30 detecciones de contaminación de techos con un peso total de cocaína de 3,4 toneladas, de las cuales 25 se produjeron en 2024 (2,5 toneladas). Ecuador volvió a ser el principal país de origen de los contenedores, con el 70 % de todas las ocultaciones en techos, con una amplia distribución geográfica de los destinos previstos, entre ellos Bélgica (624 kg), Alemania (449 kg), España (155 kg), Francia (591 kg), Reino Unido (93 kg), Italia (247 kg), Nueva Zelanda (380 kg), Panamá (222 kg), Polonia (140 kg), Portugal (99 kg) y Rusia (200 kg).

v. Pared trasera del contenedor frigorífico y huecos de refrigeración

Con mucho, la ocultación estructural más frecuente consiste en colocar las drogas en los espacios vacíos que existen en la pared trasera de los contenedores frigoríficos, donde se encuentra la unidad de refrigeración (*imagen 2*). El método más común y menos invasivo consiste en acceder a los paneles externos de los contenedores frigoríficos que permiten a la tripulación y a los técnicos de los buques frigoríficos realizar el mantenimiento de los componentes mecánicos. El espacio vacío detrás de estos paneles difiere en tamaño dependiendo del modelo de frigorífico. Los dos paneles superiores que dan acceso a los ventiladores del evaporador tienen espacios vacíos más grandes que los que hay detrás de los paneles inferiores a ambos lados del panel de control del frigorífico. Las cargas de droga colocadas dentro de estos huecos externos suelen pesar hasta 60 kg.

Se puede acceder fácilmente a estas zonas vacías en muchas etapas de la cadena de suministro de

Imagen 3. Ocultación de 795 kg de cocaína en el suelo de contenedores frigoríficos²⁰ (izda.) y 110 kg en el techo de contenedores frigoríficos²¹ (dcha.)



20 Ver publicación en redes sociales, *Incautado en Ecuador*, 21 de septiembre de 2023. [online](#).

21 Imágenes cortesía de la administración de los Miembros de la OMA.

frigoríficos, ya sea por conspiradores marítimos internos o por entidades delictivas capaces de identificar y acceder a los frigoríficos que se dirigen al país de destino deseado, a menudo con la ayuda de conspiradores internos con acceso a los sistemas logísticos de carga. El método resulta atractivo para los grupos delictivos organizados, ya que estas cargas más pequeñas pueden introducirse y extraerse de forma rápida y discreta sin necesidad de abrir las puertas de los contenedores y organizar la producción de duplicados de los precintos de los mismos.

Menos habituales son las cargas estructurales mayores, de hasta 150 kg, que pueden insertarse en espacios vacíos entre la estructura de la pared trasera interior, al lado y debajo de la unidad condensadora interna. Esto se hace desde el interior del frigorífico antes o durante el proceso de embalaje en el puerto de origen, como se muestra en la *imagen 4*.

Los grupos delictivos organizados recurren cada vez más a delincuentes jóvenes –incluidos adolescentes– para irrumpir en terminales portuarias y depósitos de contenedores con el fin de localizar y recuperar tales ocultaciones, creando situaciones peligrosas

para ellos mismos, los trabajadores portuarios y los guardias de seguridad que puedan encontrarse con ellos. Las cargas ocultas de todo tipo en contenedores suelen llevar instalados localizadores GPS para facilitar su recuperación en las instalaciones de la cadena de suministro.

Se realizaron 627 detecciones en las zonas de las paredes traseras de los contenedores frigoríficos, lo que representa el 42 % de todas las operaciones de contrabando de contenedores con ayuda de conspiradores internos. El peso combinado era de 31,5 toneladas, con una carga promedio de cocaína de 52 kg.

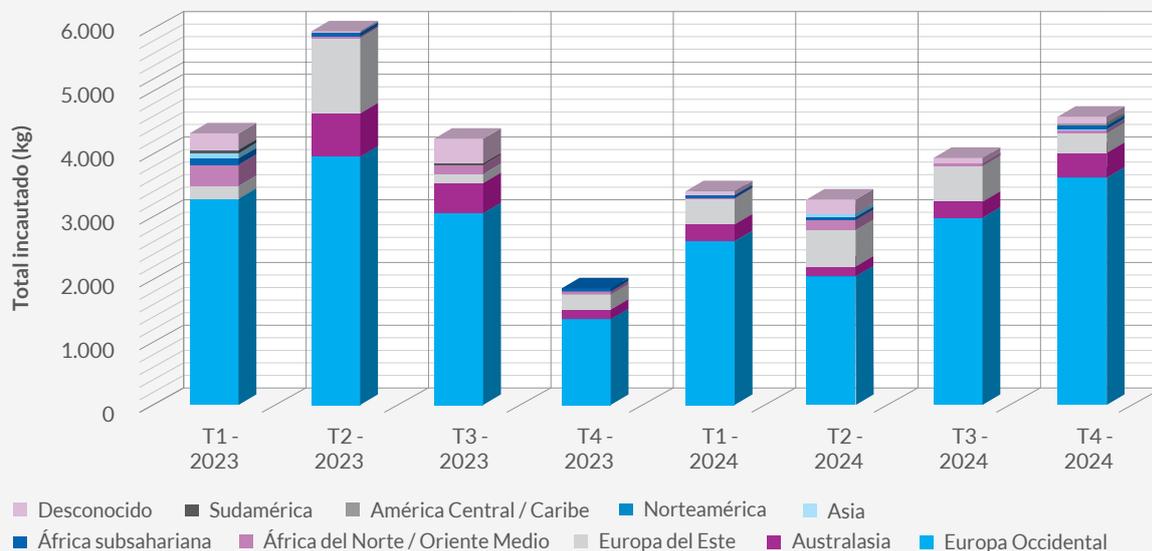
Tras alcanzar un máximo en el segundo trimestre de 2023, cuando se produjeron 108 detecciones (6 toneladas), se produjo un rápido descenso de las incautaciones en la pared trasera durante los 6 meses siguientes, cayendo a 40 (1,9 toneladas) en el último trimestre de 2023. Esta tendencia se invirtió con la misma rapidez, con 84 incautaciones en el primer trimestre de 2024, y las detecciones siguieron una tendencia al alza a lo largo de 2024, como se muestra en la *figura 6*.

Imagen 4. Ocultación interna de 140 kg en la pared trasera – almacén de exportación de fruta en Perú²²



²² Ver publicación en redes sociales, *Administración Aduanera y Tributaria del Perú*, 4 de agosto de 2023, [online](#).

Figura 6. Detecciones trimestrales en la pared trasera de contenedores frigoríficos (kg) por región de destino



Aunque esta tendencia en forma de «V» fue impulsada por las ocultaciones destinadas a Europa Occidental (principalmente Amberes y Rotterdam), que representaron el 68 % de las detecciones, otras regiones destacadas (Australasia, Europa Oriental y Norte de África y Estados del Golfo) mostraron el mismo patrón. La tendencia también fue la misma con las incautaciones en la pared trasera realizadas en puertos de carga y transbordo de Sudamérica y Centroamérica.

Es posible que los grupos delictivos que generaban estas ocultaciones en puertos latinoamericanos estuvieran perdiendo demasiados cargamentos debido a la intensificación de los esfuerzos de represión en puertos europeos clave y en otros lugares a mediados de 2023 y, posteriormente, redujeran sus intentos. Para combatir el creciente escrutinio, en el primer trimestre de 2024 surgieron nuevas técnicas de contaminación por las que las cargas de cocaína introducidas a través de los paneles de acceso traseros se encadenaban entre sí y se suspendían dentro de huecos más encubiertos, más allá del espacio situado directamente detrás de los paneles de acceso traseros.²³

C. Puertos y países más afectados por ganchos ciegos internos y ocultaciones estructurales

Es difícil saber dónde y cómo se colocan los conspiradores internos para cada intento de contrabando de drogas. Sin embargo, la combinación de los elevados índices de detección registrados en los principales centros de transbordo latinoamericanos (principalmente Panamá) y europeos, así como la concentración de delincuencia asociada identificada en estos entornos portuarios, justifica que se tenga en cuenta a efectos de selección de objetivos y evaluación de riesgos. El elevado número de detecciones de cocaína en los puertos de transbordo panameños sugiere firmemente que gran parte de la contaminación efectuada con la intervención de conspiradores internos se produce allí y, en menor medida, en otros puertos latinoamericanos con delincuentes infiltrados.

En la *tabla 2* se destaca el puerto y la cantidad de cocaína incautada del método de gancho ciego (rip on – rip off). En la *tabla 3* se destaca el puerto y la cantidad de cocaína incautada en ocultaciones en estructuras de contenedores.

²³ Véase «Australian authorities ramp up reefer checks in cocaine crackdown» (Autoridades australianas intensifican comprobaciones de frigoríficos en el marco de la lucha contra la cocaína), *World Cargo News*, 12 de febrero de 2025, [online](#).

Tabla 2. Puertos con múltiples incautaciones de contenedores de gancho ciego (rip on – rip off) en 2023 y 2024

2023				2024			
Puerto	Nº ganchos ciegos	Peso total (kg)	Detección media (kg)	Puerto	Nº ganchos ciegos	Peso total (kg)	Detección media (kg)
Amberes (BE)	54	43.431	819	Amberes (BE)	37	22.278	602
Rotterdam (NL)	47	29.993	638	Rotterdam (NL)	33	13.274	402
Guayaquil (EC)	37	21.833	662	Bilbao (ES)	28	4.334	155
Balboa (PA)	17	10.257	603	Valencia (ES)	20	5.904	295
Barcelona (ES)	16	15.132	946	Guayaquil (EC)	18	12.112	673
Cristóbal (PA)	16	7.634	477	Manzanillo (PA)	17	12.774	751
Valencia (ES)	15	5.101	340	Barcelona (ES)	16	16.708	1.044
Santos (BR)	12	6.580	548	Colón (PA)	13	4.150	319
Caucedo (DO)	11	5.440	495	Cristóbal (PA)	13	3.969	305
Cartagena (CO)	11	4.236	385	Cartagena (CO)	11	8.732	873
Algeciras (ES)	10	3.193	319	Rodman (PA)	10	4.907	491
Paranaguá (BR)	9	1.214	135	Le Havre (FR)	10	4.743	474
Flesinga (NL)	8	4.288	536	Algeciras (ES)	10	3.693	369
Manzanillo (PA)	8	3.203	400	Santos (BR)	7	4.178	597
Gioia Tauro (IT)	8	896	112	Marsaxlokk (MT)	7	1.695	242
Colón (PA)	7	2.105	301	Paranaguá (BR)	7	854	122
Buenaventura (CO)	7	1.811	302	Caucedo (DO)	6	12.844	2.141
Sídney (AU)	7	497	71	Gioia Tauro (IT)	6	2.133	427
Livorno (IT)	7	428	61	Hamburgo (DE)	5	2.867	573
Santa Marta (CO)	6	1.856	309	Moín (CR)	5	2.789	558
Hamburgo (DE)	5	1.538	308	Machala (EC)	5	2.278	456
Vado Ligure (IT)	5	341	68	Buenaventura (CO)	4	1.467	367
Málaga (ES)	4	7.693	1.923	Santa Marta (CO)	4	741	185
Moín (CR)	4	756	189	San Petersburgo (RU)	2	2.200	1.100
Posorja (EC)	4	726	182	Salvador (BR)	2	1.519	760
Le Havre (FR)	4	433	108	Fort-de-France (MQ)	2	738	369
Navegantes (BR)	3	1.189	396	Flesinga (NL)	2	545	273
Machala (EC)	3	787	262	Callao (PE)	2	518	259
Rodman (PA)	3	723	241	Génova (IT)	2	376	188
Paita (PE)	3	368	123	Posorja (EC)	2	218	109
Tauranga (NZ)	3	111	37	Livorno (IT)	2	203	102
Constantí (ES)	2	3.086	1.543	Manzanillo (MX)	2	200	100
Desconocido	2	2.124	1.062	Sídney (AU)	2	171	86
Oslo (NO)	2	1.311	656	Dunkerque (FR)	2	150	75
Santos (BR)	2	810	405	Adelaida (AU)	2	100	50
Mersin (TR)	2	655	328	Gante (BE)	2	65	33
Vigo (ES)	2	555	278	El Pireo (GR)	2	47	23
Lázaro Cárdenas (MX)	2	516	516	Dégrad des Cannes (GF)	1	1.820	1.820
Civitavecchia (IT)	2	254	127	Estocolmo (SE)	1	1.200	1.200

Tabla 3. Puertos con múltiples incautaciones estructurales de contenedores en 2023 y 2024

2023				2024			
Puerto	N.º de detecciones	Peso total (kg)	Detección media (kg)	Puerto	N.º de detecciones	Peso total (kg)	Detección media (kg)
Rotterdam (NL)	51	3.766	74	Rotterdam (NL)	73	4.566	63
Amberes (BE)	31	4.751	153	Amberes (BE)	62	4.509	73
Valencia (ES)	27	8.089	300	Balboa (PA)	32	1.860	58
Guayaquil (EC)	22	2.238	102	Santa Marta (CO)	18	860	48
Balboa (PA)	21	861	41	Cartagena (CO)	13	605	47
Cartagena (CO)	18	2.310	128	Marsaxlokk (MT)	13	549	42
Paíta (PE)	17	1.125	66	Sídney (AU)	13	403	31
Sídney (AU)	16	534	33	Posorja (EC)	12	1.487	124
Paranaguá (BR)	16	502	31	Machala (EC)	12	956	80
Santa Marta (CO)	13	1.662	128	Móin (CR)	12	842	70
Buenaventura (CO)	9	1.895	211	Guayaquil (EC)	11	1.665	151
Bremerhaven (DE)	7	1.155	165	Paranaguá (BR)	9	341	38
Móin (CR)	7	339	48	Turbo (CO)	9	260	29
Melbourne (AU)	7	262	37	Melbourne (AU)	9	209	23
Livorno (IT)	6	430	72	Gioia Tauro (IT)	7	675	96
Southampton (GB)	5	908	182	Livorno (IT)	7	381	54
Barcelona (ES)	5	213	43	Tauranga (NZ)	6	279	47
Machala (EC)	4	1.790	448	Hamburgo (DE)	5	380	76
Algeciras (ES)	4	784	196	Paíta (PE)	5	277	55
Rijeka (HR)	4	610	153	Rodman (PA)	5	149	30
Mersin (TR)	4	224	56	El Pireo (GR)	4	237	59
Santos (BR)	4	194	49	Santos (BR)	4	169	42
Helsingborg (SE)	3	640	213	Colón (PA)	4	164	41
Callao (PE)	3	407	136	Barcelona (ES)	3	424	141
Caucedo (DO)	3	204	68	Brisbane (AU)	3	155	52
Le Havre (FR)	3	171	57	Cristóbal (PA)	3	127	42
Vigo (ES)	3	134	45	Valencia (ES)	3	115	38
Turbo (CO)	3	103	34	Vigo (ES)	2	568	284
Luanda (AO)	3	45	15	Caucedo (DO)	2	166	83
Manzanillo (PA)	2	642	321	Bengasi (LY)	2	128	64
Hamburgo (DE)	2	277	139	Callao (PE)	2	122	61
Vado Ligure (IT)	2	177	89	Manzanillo (PA)	2	87	44
Barranquilla (CO)	2	171	86	San Petersburgo (RU)	2	71	36
San Petersburgo (RU)	2	150	75	Itapoá (BR)	2	53	27
Londres (GB)	2	100	50	Ploče (HR)	1	500	500
Cristóbal (PA)	2	68	34	Burgas (BG)	1	170	170

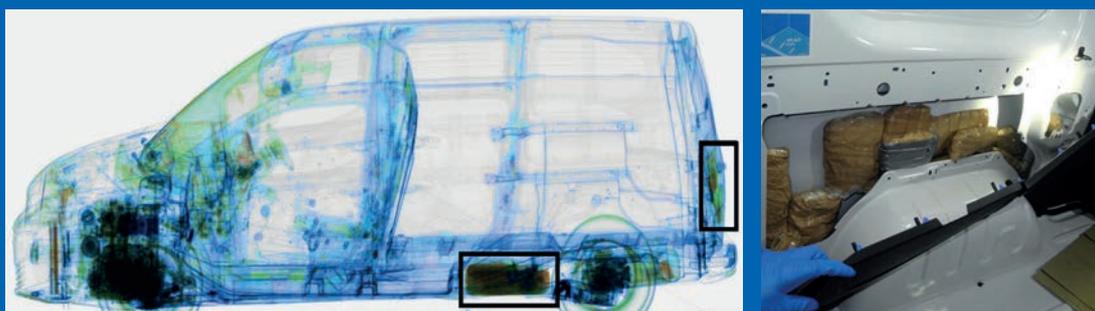
Los puertos más destacados siguieron siéndolo en ambos años. En particular, Marsaxlokk, en Malta, que solo tuvo una detección estructural de 40 kg en 2023, vio una rápida escalada de detecciones tanto de ganchos ciegos como de ocultaciones estructurales a lo largo de 2024. Esto puede sugerir que algunas redes

delictivas están tratando de explotar las cadenas de suministro de mercancías maltesas para abrir nuevas vías de tráfico de cocaína hacia la Europa continental a través de Italia. Otro puerto que registró un aumento significativo de la actividad de gancho ciego en 2024 fue Le Havre, en Francia.

CASO PRÁCTICO 2

Ocultaciones estructurales de carga rodada («Roll on - roll off», RORO)

Se realizaron 21 incautaciones de droga (2,3 toneladas) en la estructura de vehículos de nueva fabricación enviados como carga fraccionada a granel, colocados por conspiradores internos que operaban dentro de cadenas de suministro de transporte «Roll on - roll off» (RORO). La mayoría (16) se detectaron en Australia y Nueva Zelanda o tenían destino a estos países en furgonetas comerciales exportadas desde Le Havre (Francia) (con combinaciones de cocaína, MDMA, ketamina y metanfetamina²⁴) o en grandes autobuses de pasajeros y maquinaria pesada de construcción exportados desde Brasil. No se han registrado detecciones en RORO desde febrero de 2024. Aunque esta tendencia emergente se dirigía principalmente a Australasia, se produjeron dos detecciones en vehículos pesados cargados en Brasil con destino a Amberes en junio de 2023 (973 kg de cocaína) y una incautación de 222 kg en autobuses de pasajeros cargados en Perú con destino a Fos-sur-Mer en Francia en octubre de 2023. En mayo de 2023, las autoridades uruguayas interceptaron en el puerto de Montevideo un camión que estaba cargando 1,4 toneladas de ladrillos de cocaína ocultos en cubas de plástico en el buque RORO GRANDE NIGERIA con rumbo a Europa²⁵. Es probable que la tripulación pretendiera encubrir ladrillos en la estructura de la carga del vehículo mientras estaba en ruta. El flujo de carga RORO es vulnerable a la corrupción interna de los conspiradores y es probable que se explote mucho más de lo que se sabe actualmente.



24 Imágenes cortesía de la administración de los Miembros de la OMA.

25 Ver «Fueron incautados casi 1.500 kilos de cocaína en procedimiento en el Puerto de Montevideo», *Aduanas de Uruguay*, 6 de mayo de 2023, [online](#).



IV. Cocaína e industria bananera

Los grupos de delincuencia organizada transnacional llevan mucho tiempo apuntando a la industria bananera, ya que se trata de un comercio de gran volumen en contenedores que sale de los países latinoamericanos productores de cocaína (o vecinos). La cocaína se oculta dentro del contenedor o entre la mercancía orgánica y la gran escala del comercio de la banana crea mayores oportunidades para que los contenedores contaminados eludan las intervenciones fronterizas.

A. Alcance del problema

La infiltración delictiva en las exportaciones latinoamericanas de banana y en la cadena de suministro marítima que las sustenta sigue haciendo que los envíos de banana en contenedores dominen las estadísticas mundiales de incautación de cocaína. De las 2252 detecciones de drogas en contenedores en el periodo analizado se registró una descripción de la mercancía para 1613 (72 %). De ellas, el 35 % (564) tenían como mercancía declarada bananas, aunque el número real sería superior debido al gran número de contenedores de «mercancía desconocida» contaminados con cocaína que se enviaron desde conocidos países exportadores de bananas.

De los 564 frigoríficos bananeros contaminados, 260 (46 %) presentaban ocultaciones estructurales o en la pared trasera por un total de 28,2 toneladas de cocaína (tamaño medio de 108 kg), el 87 % de las cuales tenían como destino Europa Occidental. Estos intentos de tráfico están más relacionados con vulnerabilidades explotables en las cadenas de suministro de contenedores de los países exportadores de bananas que con la propia carga legítima de bananas.

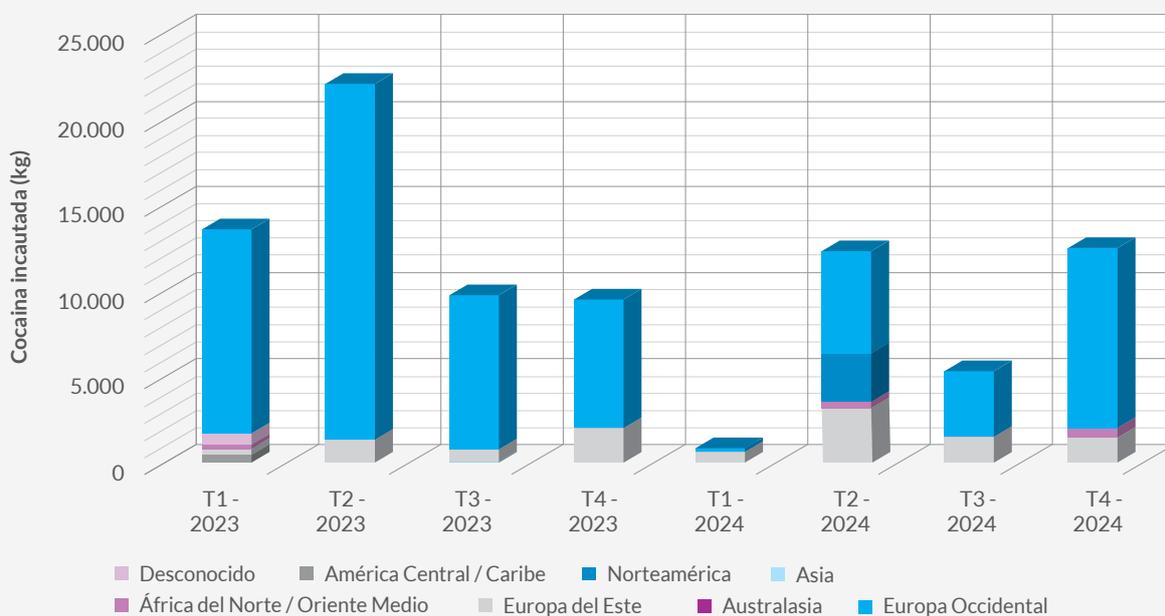
Se detectaron incautaciones clasificadas como ganchos ciegos internos en 135 buques frigoríficos de bananas, por un total de 82,7 toneladas de cocaína, con un tamaño medio de gancho interno de 613 kg. De ellas, el 80 % (69 toneladas) se destinaron a jurisdicciones de Europa Occidental y el 12 % (11 toneladas) a Europa Oriental. El número y la cantidad de cocaína incautada en los ganchos ciegos internos de contenedores de banana alcanzaron su máximo en el segundo trimestre de 2023 y tendieron a la baja de forma acusada hasta el primer trimestre de 2024, estabilizándose ligeramente desde entonces, como se muestra en la [figura 7](#).

Las 169 detecciones restantes de frigoríficos de bananas (230,4 toneladas, carga media de cocaína de 1,4 toneladas) se registraron como ocultaciones tradicionales con carga de cobertura de bananas, en las que los ladrillos de cocaína estaban ocultos en el interior de muchas de las cajas de bananas con bananas de cobertura en la parte superior (es decir,

no se pudo establecer ni deducir ninguna conexión interna entre conspiradores), como se muestra en la *imagen 6*. Es posible, pero se desconoce, que las empresas importadoras y exportadoras fueran cómplices de la operación de narcotráfico. Casi todas (90 %) tenían como destino puertos de Europa Occidental.

Figura 7. Incautaciones trimestrales internas de gancho ciego de contenedores de banana (kg) por región de destino

Es probable que muchas detecciones de cocaína en contenedores de bananas consideradas ocultaciones tradicionales en 2023 y en 2024 fueran en realidad ganchos ciegos de contenedores aprovechando facilitadores de la cadena de suministro.



De las 135 cargas consideradas ganchos ciegos por el organismo de detección o por informes de fuentes abiertas que indicaban que la empresa importadora no estaba implicada, en 39 también se registró que los ladrillos de cocaína estaban ocultos dentro de cajas de bananas individuales en lugar de bolsas o bultos detrás de las puertas de los contenedores. El total de cocaína incautada en estos 39 frigoríficos fue de 30 toneladas (762 kg de volumen medio de gancho ciego). Esta cohorte incluía 9 detecciones posfronterizas (3,6 toneladas) que fueron comunicadas a las fuerzas

del orden por empleados de almacenes de maduración/distribución o de empresas mayoristas/minoristas de toda Europa, después de que los grupos delictivos no consiguieran recuperar los cargamentos de droga en fases anteriores de la cadena de suministro. Algunos de estos informes mencionan que se localizaron dispositivos de localización GPS con la cocaína en las cajas de bananas, una herramienta clave utilizada por los grupos delictivos para controlar y recuperar los cargamentos de droga.²⁶

²⁶ Ver «247 kilos de cocaïne découverts dans un stock de bananes à Colmar» (Descubiertos 247 kilos de cocaína en un stock de bananas en Colmar), *France Info*, 24 de mayo de 2024, [online](#).

El desvío de contenedores durante el transporte al puerto de carga original permite ocultaciones más sofisticadas entre la carga manifestada. En abril de 2025, un periodista de la British Broadcasting Corporation (BBC) entrevistó a un camionero ecuatoriano que declaró que el aumento de la contaminación de los contenedores (de bananas) le hace vulnerable, afirmando que «si no contaminas los contenedores, tienes dos opciones: dejar el trabajo o acabar muerto». ²⁷ Es evidente que las redes de delincuencia organizada interceptan habitualmente contenedores legítimos que circulan por las cadenas de suministro de exportación para sustituir las cajas de bananas por réplicas que ocultan ladrillos de cocaína, y corrompen a los transportistas del lado de la importación para que hagan lo contrario. En ocasiones, los planes se tuercen y los ladrillos de cocaína acaban en cajas de bananas de los supermercados.

Existen, por supuesto, ejemplos de redes de delincuencia organizada cuyos miembros se hacen pasar por empresarios legítimos que han comprado empresas de exportación e importación de bananas con un amplio historial comercial o que ejercen el control sobre empresas establecidas. Estas empresas delictivas controlan de principio a fin los envíos de bananas, lo que puede ayudarles a eludir el escrutinio de las fuerzas del orden público.

Un grupo delictivo español que explotaba una empresa de exportación de bananas en Machala (Ecuador) importaba regularmente cargamentos de cocaína ocultos en bananas a través de los puertos de Algeciras y Vigo con destino a distintas empresas españolas que ellos controlaban. Esta organización fue desarticulada cuando se interceptó uno de sus contenedores con 9,4 toneladas de cocaína ocultas en las cajas de bananas. Esta organización era capaz de enviar 40 contenedores de bananas al mes a Europa, muchos de los cuales eran legítimos. ³⁰

Algunos ejemplos incluyen:

- En abril de 2024, un camión entregó un contenedor de bananas en el puerto de Guayaquil, donde un registro de las autoridades ecuatorianas detectó 2,5 toneladas de cocaína ocultas en las cajas de bananas. El camión hizo una parada de dos horas en una estación de servicio de camino al puerto, donde probablemente se produjo la sustitución. ²⁸
- Un camionero que recogió un frigorífico de bananas procedente de Ecuador en el puerto de Hamburgo en septiembre de 2024 recibió instrucciones de llevarlo a una instalación de pruebas de contenedores, pero se desvió y paró en un almacén adscrito a una empresa de servicios transitarios. Aquí pretendía sustituir 2,1 toneladas de cocaína ocultas entre las cajas de bananas por cajas de bananas reales. ²⁹

27 Ver Wells, I. «Tracking the world's major cocaine route to Europe - and why it's growing» (Rastreo de la principal ruta mundial de cocaína de Europa y por qué está creciendo), BBC, 9 de abril de 2025, [online](#).

28 Ver «Fiscalía procesa a 2 aprehendidos con 2,48 toneladas de clorhidrato de cocaína», *Fiscalía General del Estado de Ecuador*, 22 de abril de 2024, [online](#).

29 Ver Manzke, T., Dobers, JH. y Zitzow, M. «Koks für 100 Millionen Euro sichergestellt» (Coca incautada por valor de 100 millones de euros), *Bild*, 27 de septiembre de 2024, [online](#).

30 Ver «Aprehendido en el Puerto de Algeciras el mayor alijo de cocaína intervenido en España», *Agencia Tributaria española*, 25 de agosto de 2023, [online](#).

Imagen 6. 5,7 toneladas de cocaína ocultas en cajas de bananas procedentes de Colombia³¹



B. La industria bananera de Ecuador

La contaminación por ganchos ciegos de los contenedores de banana está especialmente extendida en Ecuador, el mayor exportador del mundo con una representación del 27 % de los volúmenes de producción mundial de banana en 2022 y unos ingresos de 3680 millones de dólares. Un artículo de la BBC de abril de 2025 citaba al presidente ecuatoriano, Daniel Noboa, quien afirmaba que el 70 % de la cocaína del mundo pasaba por los puertos de Ecuador. Las exportaciones de banana representan el 66 % de los contenedores que salen de Ecuador, con un 30 % con destino a la Unión Europea. En 2021, «el grupo delictivo organizado albanés despegó» en Ecuador con la llegada de ciudadanos albaneses y el aumento de las exportaciones de banana, según un abogado defensor ecuatoriano. Enero de 2025 se saldó con 781 asesinatos en Ecuador, convirtiéndose en el mes más mortífero de los últimos años, muchos de ellos relacionados con el tráfico de cocaína.³²

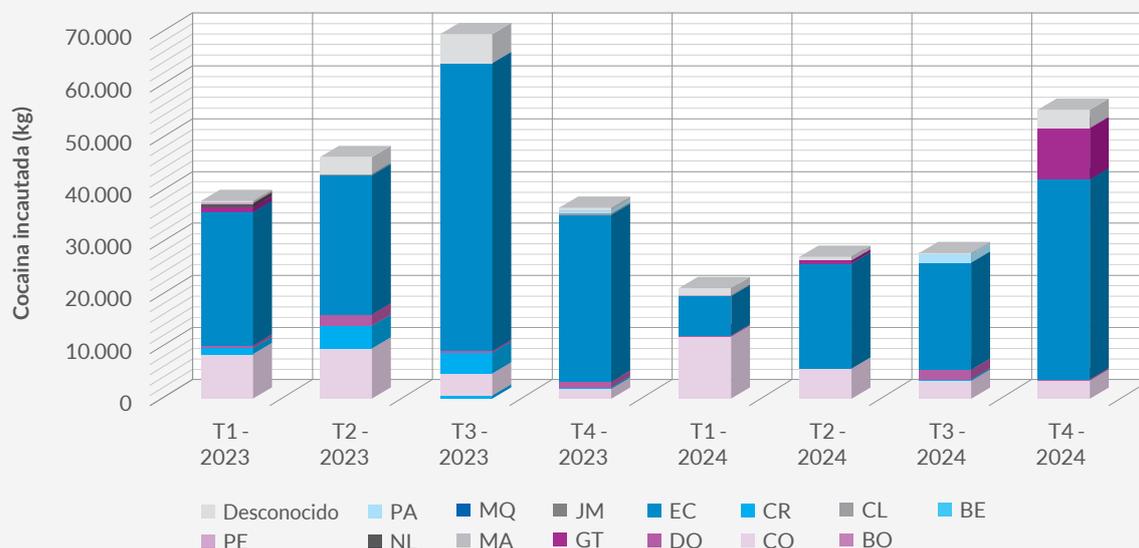
De las 304 detecciones de cocaína en el interior de buques frigoríficos bananeros identificadas en este

análisis, se pudo determinar el país de origen de 287, de las que Ecuador representaba el 56 % en número y el 70 % en peso de cocaína incautada (220 toneladas). De nuevo se produjo una importante tendencia a la baja en el total de detecciones de cocaína en contenedores internos de bananas tras un importante repunte en el tercer trimestre de 2023; sin embargo, este repuntó considerablemente de nuevo en el último trimestre de 2024, como se muestra en la *figura 8*.

Esta tendencia a la «V» se debió probablemente a un mayor control policial en los principales puertos de entrada europeos en el segundo semestre de 2023, pero su efecto parece haber sido de corta duración. Tras unos volúmenes de detección muy discretos en contenedores de bananas con destino a Bélgica en los tres primeros trimestres de 2024 (un total de 6,5 toneladas), estos se dispararon de forma drástica en el último trimestre de 2024, cuando se incautaron más de 18 toneladas, gracias a tres incautaciones masivas de cocaína: 3,7 toneladas en Ecuador, 9,6 toneladas en la República Dominicana y 4,6 toneladas (procedentes de Ecuador) incautadas en Amberes.

31 Ver «NCA and Border Force make record breaking 5.7 tonne cocaine seizure» (NCA y Border Force baten récord con una incautación de 5,7 toneladas de cocaína), *UK National Crime Agency*, 23 de febrero de 2024, [online](#).

32 Ver Wells, I. «Tracking the world's major cocaine route to Europe - and why it's growing» (Rastreo de la principal ruta mundial de cocaína de Europa y por qué está creciendo), *BBC*, 9 de abril de 2025, [online](#).

Figura 8. Incautaciones trimestrales internas de cocaína en contenedores de bananas (todas) por país de carga

Este cambio de tendencia en la ocultación interna en contenedores de banana ecuatoriana fue evidente en los tres principales países de entrada en Europa. Después de ver unos totales trimestrales constantemente altos en 2023 (con un total de 24 toneladas al año), únicamente se incautaron 1,7 toneladas de cocaína en el interior de contenedores de bananas procedentes de Ecuador y con destino a Países Bajos en los tres primeros trimestres de 2024, que aumentaron a 4,2 toneladas exclusivamente en el último trimestre. España registró el cambio de tendencia más espectacular. Después de que en 2023 se incautaran 29 toneladas de cocaína en el interior de contenedores de bananas procedentes de Ecuador y con destino a España, esta cantidad se redujo a 12,5 toneladas en los tres primeros trimestres de 2024 y aumentó a más de 19 toneladas en el último trimestre del año.

El único país que también experimentó un aumento similar de la cocaína incautada en el interior de contenedores de bananas ecuatorianos fue Rusia, que registró 2 detecciones (5 toneladas) en 2023,

y 10 detecciones (12 toneladas) desde el segundo trimestre de 2024. Seis de estos contenedores tenían cargas de cocaína superiores a 1,4 toneladas. Rusia es el mayor importador de bananas de Ecuador, recibiendo el 16,8 % de todas las exportaciones en 2023.³³ Es probable que los grupos de delincuencia organizada rusos busquen cada vez más explotar su comercio de bananas con Ecuador para alimentar tanto el aumento del consumo interno de cocaína como el almacenaje de cocaína para su canalización hacia los lucrativos mercados de Europa Occidental.

También cabe destacar las 1,5 toneladas de cocaína incautadas por las autoridades ecuatorianas en un único contenedor de bananas con destino a Estados Unidos en mayo de 2024. EE. UU. es el segundo importador principal de bananas de Ecuador después de Rusia, y la magnitud de esta detección sugiere que este intento de gancho ciego no se produjo de forma aislada. Es posible que las autoridades estadounidenses se encuentren con metodologías de gancho ciego en sus puertos marítimos con mucha mayor regularidad que la identificada en este estudio.

33 Ver «Bananas en Ecuador», OEC, [online](#).



V. Contrabando marítimo y en altamar

A. Accesorios adosados por debajo de la línea de flotación

Las drogas controladas en la frontera siguieron introduciéndose de contrabando en grandes cantidades a través de accesorios parasitarios adosados a los cascos exteriores submarinos de los buques comerciales. La contaminación se produce mientras los buques están fondeados o atracados en puertos latinoamericanos, a cargo de equipos de buceo especializados reclutados y supervisados por grupos de delincuencia organizada. Las cargas de drogas suelen fijarse a puntos de fijación dentro del arcón marino (*imagen 7*), pero también pueden fijarse en la zona del tronco del timón o al casco magnéticamente, a menudo utilizando una construcción similar a un «torpedo».

La colocación y recogida de estas cargas de droga por debajo de la línea de flotación entraña un peligro

inherente, y los miembros de la tripulación de los buques, los agentes navieros o los trabajadores portuarios pueden ser cooptados por grupos delictivos organizados para proporcionar información logística y de programación que ayude a planificar y ejecutar las operaciones de contaminación y recogida, al tiempo que se mantienen suficientemente alejados de la delincuencia.

En el periodo analizado se produjeron 76 incautaciones de cocaína en embarcaciones de casco, con un peso conjunto de 12,2 toneladas y una carga media de droga de 163 kg, como se muestra en la *figura 9*. No está claro por qué casi un tercio (24) de los accesorios del casco fueron incautados únicamente en el primer trimestre de 2023. En el 20% de los casos no se comunicó el destino probable, ya que el 58 % (44) de las detecciones se produjeron en puertos latinoamericanos en el lugar de la contaminación o cerca de él.

Imagen 7. Colombia: buzos de la Armada incautan 200 kg de cocaína en cofre marino de embarcación en Buenaventura - 6 de abril de 2024³⁴



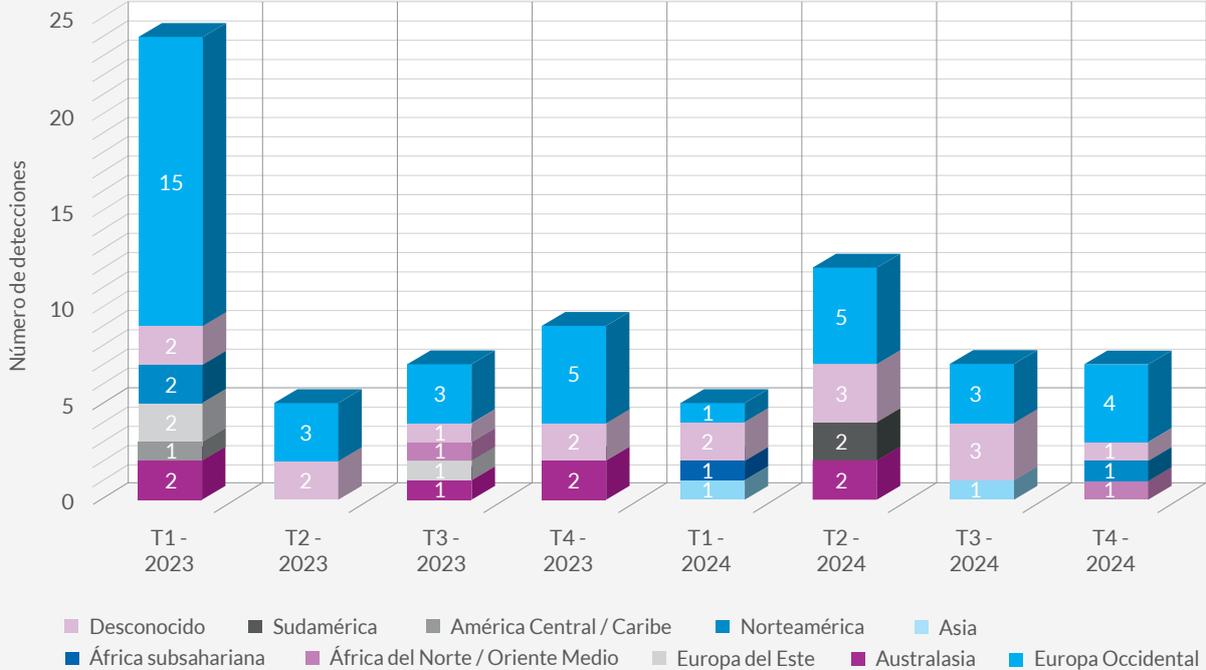
34 Ver Urrea, A. (editado por) «Descubren 300 kilos de cocaína adherida a barco mercante en el puerto de Buenaventura», *Noticias Caracol*, 6 de abril de 2024, [online](#).

Más de la mitad de los cascos fijados (39) tenían prevista su recogida en puertos de Europa Occidental. Aunque rara vez se conocía el puerto concreto de extracción, se dedujo el país probable de salida en los casos de 33 de estas detecciones. España (10) e Italia (7) representan la mitad, mientras que en el resto de la región (Alemania, Dinamarca, Francia, Reino Unido, Países Bajos, Noruega, Portugal y Suecia) se reparte de forma uniforme y el número es menor. Siete adosados a cascos (9%) estaban destinados a puertos de Australasia, y el resto tenía posibles recuperaciones previstas repartidas uniformemente por todo el mundo, incluidos Turquía, Marruecos, China, México y EE. UU., lo que pone de relieve el impacto mundial de esta metodología de tráfico de drogas.

El país de carga pudo determinarse en el 83 % de los casos, que identificaron abrumadoramente a Brasil como fuente de contaminación del casco en el 63 % (40) de los casos. Colombia (8) y Costa Rica (5) fueron los únicos países restantes de carga que figuraron más de dos veces.

Se disponía de información sobre el puerto específico de contaminación en 51 detecciones. De los puertos brasileños, Santos (16) fue, con diferencia, el más destacado, siendo Paranaguá (4) y Río Grande (2) los únicos otros puertos vinculados a múltiples adosados a cascos. Los sucesos individuales estuvieron relacionados con varios puertos brasileños de menor tamaño. Los 5 adosados a cascos costarricenses estaban vinculados al puerto de Moín. Buenaventura (3) y Cartagena (2) fueron los únicos puertos colombianos relacionados con contaminaciones múltiples por adosados al casco.

Figura 9. Incautaciones trimestrales de adosados a cascos por región de destino



A menudo no se informa del nombre o tipo de buque mercante implicado, pero cuando se hacía (o podía determinarse a partir del tipo de carga), los adosados al casco se encontraban en su inmensa mayoría en buques cargueros. Es probable que esto contribuya a que Brasil sea el país con más casos conocidos de contaminación por adosados al casco, ya que es un gran exportador de muchos recursos naturales enviados a granel, y Santos es un puerto con mucho tráfico de mercancías a granel. Los graneleros se cargan y descargan en instalaciones portuarias a menudo remotas, con una infraestructura y un control policial menos sofisticados que los de los puertos de contenedores, lo que también ayuda a las tripulaciones de buceo delictivas a operar con mayor discreción.

Desde el primer trimestre de 2023, el número de detecciones de adosados parasitarios al casco se ha mantenido bastante bajo. Se cree que las fuerzas del orden solo interceptan una pequeña parte de las drogas que se trafican de esta forma, y que las contaminaciones se producen de forma regular y sistemática por parte de grupos delictivos bien organizados. A continuación, se indican ejemplos de detecciones realizadas por las fuerzas del orden.

- En enero de 2023, las fuerzas del orden descubrieron más de 3 toneladas de cocaína en una casa abandonada de la ciudad portuaria peruana de Callao. La policía incautó 51 bultos herméticamente cerrados que contenían entre 50 y 80 ladrillos de cocaína cada uno, además de radios, chalecos salvavidas, linternas de buceo y otros dispositivos que iban a utilizar los traficantes.³⁵ El puerto de Callao es un concurrido puerto de contenedores y mercancías a granel. Es posible que esta operación estuviera alimentando eventos regulares de adosado a cascos, o una única aventura de lanzamiento al mar a gran escala que se interrumpió en el último momento.

- En mayo de 2023, la policía federal brasileña incautó alrededor de 1,5 toneladas de cocaína en una casa de Río de Janeiro y detuvo a varias personas, entre ellas un buzo profesional. Este grupo delictivo llevaba a cabo regularmente adosados a cascos, con la ayuda de trabajadores portuarios corruptos que asesoraban sobre las rutas de los buques comerciales que atracaban en el puerto de Río de Janeiro para garantizar que se seleccionaban los buques adecuados para su contaminación.³⁶
- En marzo de 2025 fue detenido en Barranquilla (Colombia) Mounir Namoussi, ciudadano belga y prófugo de la justicia por narcotráfico, tras haber pasado 8 años en Colombia coordinando envíos de droga para un poderoso cártel balcánico. Namoussi utilizaba adosados magnéticos parásitos en el casco para pasar de contrabando a Europa entre 270 y 300 kg de cocaína a la semana, recuperados antes de que los barcos llegaran a los puertos de Rotterdam y Amberes.³⁷

B. Descarga de estupefacientes en altamar

Los buques de navegación comercial y sus tripulantes siguen siendo cómplices del tráfico de cargamentos de droga que se transfieren directamente a pequeñas embarcaciones o buques pesqueros, o bien se descargan en mar abierto para que estas embarcaciones más pequeñas los recojan, en lugares alejados del país de desembarque previsto.

Estas transferencias de droga «lanzada al mar» implican grandes cargas de droga (a menudo de varias toneladas) y pueden ser difíciles de detectar e interceptar para las agencias fronterizas, ya que a menudo se producen fuera de las fronteras marítimas nacionales, con embarcaciones nacionales no comerciales que realizan la incursión fronteriza final. Debido a la escala de estas empresas de contrabando, varios, si no toda la tripulación del buque comercial «nodriza», pueden ser cómplices de la empresa delictiva.

35 Véase «Callao: Incautan más de 3 toneladas de cocaína en casa abandonada», *El Comercio*, 6 de enero de 2023, [online](#).

36 Ver «PF realiza operação contra tráfico internacional de drogas» (PF realiza operación contra narcotráfico internacional), *comunicado de prensa de la Polícia Federal de Brasil*, 24 de mayo de 2023, [online](#).

37 Ver «Belgium asks Colombia to extradite Flemish drug lord» (Bélgica pide a Colombia la extradición de un narcotraficante flamenco), *Brussels Times*, 7 de marzo de 2025, [online](#).

Se detectaron 108 casos individuales relacionados con la descarga de estupefacientes en altamar por un total de 71,4 toneladas de droga (69,4 toneladas de cocaína y 2 toneladas de metanfetamina). En varios casos, las fuerzas del orden o los medios navales no intervinieron ni desbarataron las descargas de droga, y se encontraron cargas completas de droga flotando en mar abierto, o bien cargas de droga parcial o totalmente disgregadas arrastradas hasta la costa después de que los grupos de delincuencia organizada fracasaran en sus misiones de recogida.

Las 108 detecciones incluyen 50 incidentes (8,5 toneladas) de detecciones de drogas costeras por parte del público en todas las partes del mundo, como se muestra en la *imagen 8*. En varias ocasiones se produjeron varias detecciones en la playa de menor tamaño en la misma zona más o menos al mismo tiempo, que, sin duda, estaban relacionadas con una única gota de droga que se había roto y dispersado. Las detecciones significativas de las pruebas fallidas de descarga en altamar fueron:

● **Febrero de 2023**

3,2 toneladas de cocaína en 81 bultos unidos encontrados flotando a una distancia considerable de la costa de Nueva Zelanda, probablemente destinados al mercado australiano, como se muestra en la *imagen 9*.

● **Marzo de 2023**

850 kg de cocaína en bultos unidos llegan a la costa de Normandía en Francia, a lo largo del Canal de la Mancha.

● **Abril de 2023**

Las autoridades italianas encuentran 2 toneladas de cocaína en 70 bultos unidos flotando en el mar frente a la costa de Sicilia.

● **Abril de 2023**

Las autoridades británicas encuentran 1 tonelada de cocaína flotando en el Canal de la Mancha.

● **Julio de 2023**

60 kg de cocaína en dos bultos llegan a la costa de Donegal, al noroeste de Irlanda, probablemente como parte de un cargamento mucho mayor.

● **Octubre de 2023**

Varios cientos de kilos de cocaína llegan a la orilla en diferentes puntos de la costa sur de Inglaterra, a lo largo del Canal de la Mancha.

● **Octubre de 2023**

210 kg de cocaína en 7 bultos localizados a 19 km de la costa belga en el Mar del Norte.

● **Diciembre de 2023**

700 kg de cocaína en decenas de bultos unidos localizados en alta mar frente a las costas de Normandía, en el Canal de la Mancha, por un pescador francés.

● **Enero-abril de 2024**

256 kg de cocaína aparecieron en la costa este de Australia, parte de una operación fallida de 900 kg en el mar.

● **Abril de 2024**

3 toneladas de cocaína en 66 bultos conectados encontrados por la marina mexicana flotando a 33 km de la costa cerca de Lázaro Cárdenas.

Imagen 8. Mapa de calor de los lugares en los que la cocaína arribada a la costa

La tendencia general de las cantidades de droga detectadas mediante esta metodología aumentó a lo largo del periodo de análisis, con algunas pausas notables. El tercer trimestre de 2024 registró el total más bajo, con 2,2 toneladas, pero sobre sus hombros recayeron los periodos más activos, con 15,5 toneladas detectadas en el segundo trimestre

de 2024 y 16 toneladas en el último. Al igual que en otras metodologías de conspiración interna marítima, los países de Europa Occidental fueron el principal destino previsto, con 51 casos (el 47 % de los sucesos y el 64 % de los volúmenes totales de droga), como se muestra en la *figura 10*.

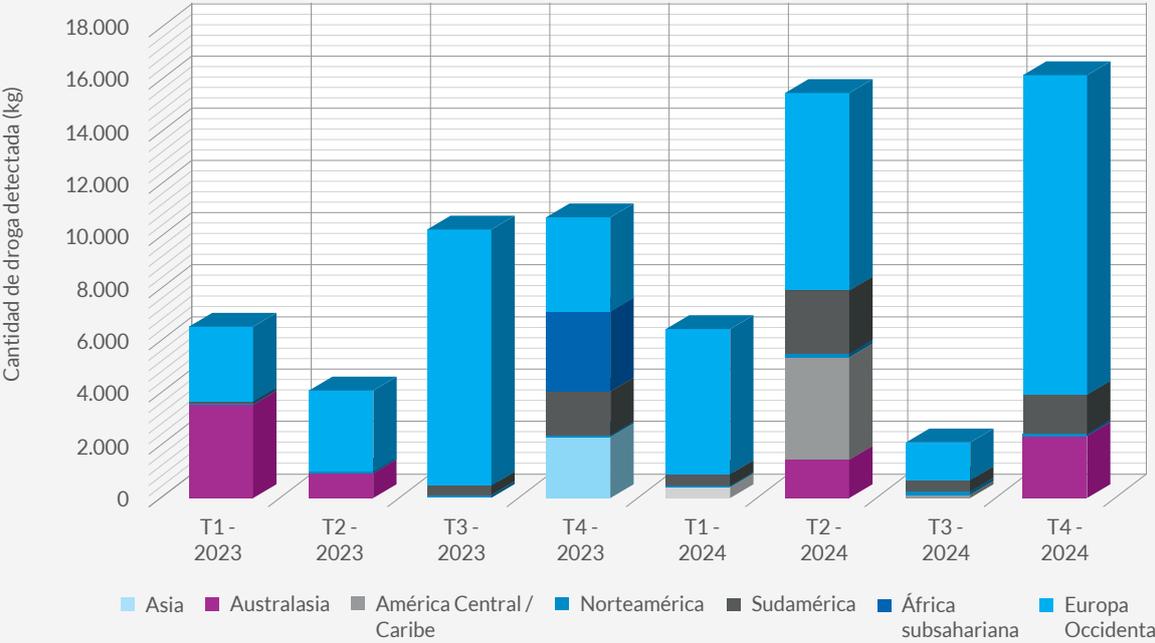
Imagen 9. Nueva Zelanda: la Armada recupera 3,2 toneladas de cocaína en el océano – 8 de febrero de 2023³⁸

38 Ver «New Zealand intercepts 3.2 tonnes of cocaine worth \$500m floating in Pacific Ocean» (Nueva Zelanda intercepta 3,2 toneladas de cocaína valoradas en 500 millones de dólares flotando en el océano Pacífico), *The Guardian*, 8 de febrero de 2023, [online](#).

Las razones de los fracasos no están claras, pero es probable que la falta de experiencia marina de los equipos de recuperación y las malas condiciones meteorológicas influyan en el fracaso de las descargas en altamar. Los buques «nodriza» comerciales dudarían en permanecer inactivos en torno a la zona de lanzamiento prevista para esperar a que pasen las inclemencias del tiempo, ya que esto podría atraer la atención no deseada de las autoridades o

de los administradores de las compañías navieras, y tales desviaciones no programadas solo serían posibles si el capitán o los oficiales superiores fueran cómplices delictivamente. Los cargamentos de droga descargados en condiciones meteorológicas adversas o en mares agitados corren el riesgo de rotura o de fallo en los equipos de seguimiento o los dispositivos de flotación temporizada, lo que imposibilitaría su localización por parte de los equipos de recogida.

Figura 10. Detecciones trimestrales de descargas al mar por región de destino



A pesar de estos riesgos, las detecciones relativamente regulares –sobre todo a través del Canal de la Mancha y el Mar del Norte, frente a las costas de Europa Occidental– sugieren que cada vez se realizan con mayor frecuencia descargas de droga a gran escala en altamar. La tendencia general que muestra la *figura 10* así lo respalda. Es posible que la mayor eficacia de las fuerzas de seguridad en los

principales puertos europeos de contenedores haya hecho que algunos grupos de delincuencia organizada abandonen los intentos de tráfico en contenedores y se diversifiquen hacia las descargas en el mar como principal método de contrabando, en particular los que abastecen a los mercados de la droga a ambos lados del Canal de la Mancha.

C. Intervenciones de estupefacientes en alta mar

Las fuerzas navales y las autoridades de guardacostas, especialmente las que operan en el Pacífico, el Caribe y el Atlántico, siguen enfrentándose a intentos a gran escala y cada vez más descarados de introducir estupefacientes en mercados altamente lucrativos de Norteamérica, Europa, África y Australasia.

La Guardia Costera de Estados Unidos ha efectuado una escalada de incautaciones de droga en intervenciones de buques en altamar durante los últimos ejercicios fiscales de Estados Unidos (del 1 de octubre al 30 de septiembre):

- **Año fiscal 2023**
96 toneladas de cocaína y 23 toneladas de marihuana
- **Año fiscal 2024**
106 toneladas de cocaína y 19 toneladas de marihuana
- **Año fiscal 2025**
118 toneladas de cocaína y 6 de marihuana en solo seis meses desde octubre de 2024³⁹

Durante el mes de noviembre de 2024, las autoridades colombianas lideraron la 14.ª edición de la Operación Orión –operación de cooperación de control policial en la que participan 62 países–, incautaron 225 toneladas de cocaína, 1000 toneladas de marihuana y 66 embarcaciones, deteniendo además a más de 400 presuntos miembros de organizaciones delictivas.⁴⁰

En diciembre de 2023, las autoridades tailandesas interceptaron un buque a punto de entrar en aguas internacionales con 2 toneladas de metanfetamina, con la intención de transferir la droga a embarcaciones de diversos tamaños para distribuirla a Australia, y a otros países como Filipinas.⁴¹

Por lo general, no es posible establecer vínculos convencionales con los concededores de la cadena de suministro marítima con el nivel de información disponible para muchas de estas incautaciones en altamar. Sin embargo, es probable que varias embarcaciones pesqueras y rápidas interceptadas recibieran sus cargamentos de estupefacientes mediante entregas coordinadas o transferencias directas desde buques mercantes en altamar. Muchas de estas detecciones han sido el resultado de la colaboración entre agencias y del intercambio de información con el Centro Operativo de Análisis de Inteligencia Marítima para Estupefacientes (MAOC-N), con sede en Europa.

En la evaluación de riesgos y el tratamiento de los buques mercantes procedentes de zonas de alto riesgo, las administraciones aduaneras desempeñan importantes funciones de inteligencia y represión para identificar el tráfico de drogas o indicadores del mismo y colaborar en foros conjuntos de organismos con el fin de tomar medidas más estrictas contra la explotación delictiva de las rutas y flotas marítimas, que aumenta rápidamente.

39 USCG, Centro de Coordinación de Respuesta a Amenazas Operativas Marítimas Globales, Centro de Mando Nacional

40 Véase Appleby, P. «After Historic International Crackdown, Are Multinational Drug Ops the Future?» (Tras una histórica represión internacional, ¿el futuro son las operaciones de droga multinacionales?), *InSight Crime*, 6 de diciembre de 2024, [online](#).

41 Ver «Police Catch A Drug Gang In The Water And Seize ICE For Australia» (La policía captura a una banda de narcotraficantes en el agua e incauta cristal para Australia), *Khaosod English*, 5 de diciembre de 2023, [online](#).

D. África Occidental: una ruta de tráfico marítimo renaciente

El aumento de las detecciones frente a las costas de África Occidental también ha contribuido al incremento de las estadísticas de incautaciones de drogas en el mar. Esta región está bien consolidada como zona de almacenamiento y tránsito de drogas de origen latinoamericano con destino a Europa, pero el número de detecciones ha disminuido hasta su resurgimiento en los últimos años.

Durante el periodo de análisis, la Marina francesa había patrullado con creciente eficacia las rutas marítimas de contrabando entre Sudamérica y África Occidental:

- **En abril de 2023**
fue interceptado frente a las costas de Guinea un buque granelero de bandera caribeña que transportaba 4,7 toneladas de cocaína.⁴²
- **En diciembre de 2023**
se interceptó en el Golfo de Guinea una embarcación semirrígida «go fast» que transportaba más de 5 toneladas de cocaína como resultado de un trasbordo en altamar.
- **En abril de 2024**
se interceptó un pesquero brasileño frente a las costas de Guinea y se incautaron 10,7 toneladas de cocaína.⁴³

La marina senegalesa también interceptó en noviembre de 2023 un remolcador atracado a 150 km de la costa de Dakar que transportaba 3 toneladas de cocaína en grandes bultos, lo que también es muy probable que sea el resultado de otro trasiego de droga en el mar.⁴⁴

Durante 2024, la Armada francesa también desplegó una intensa actividad en las aguas caribeñas que rodean los territorios franceses de ultramar de la Guayana Francesa, en el continente sudamericano, y las islas de Guadalupe, Martinica, San Bartolomé y San Martín. Diez intercepciones navales de pesqueros, balandros y veleros en estas aguas entre febrero y agosto de 2024 arrojaron 26 toneladas de cocaína. Es probable que esta actividad esté correlacionada con las recientes detecciones de cocaína a gran escala en contenedores enviados desde Guadalupe a Francia continental (envíos nacionales de carga), incluida una carga de 2,1 toneladas de ganchos ciegos detectada en Le Havre el 27 de diciembre de 2024, y un botín récord de 10 toneladas de cocaína en el puerto francés de Dunkerque el 5 de marzo de 2025.

E. La proliferación de los narcosubmarinos

Los narcosubmarinos varían en su estructura y diseño. Una versión común es la semisumergible autopropulsada (SPSS). Por lo general, los SPSS se construyen en astilleros clandestinos y se diseñan con perfiles muy bajos que permiten operaciones furtivas que minimizan la probabilidad de detección. Las empresas de narcotráfico con SPSS plantean riesgos importantes: en 2023, la Armada colombiana interceptó un SPSS en el Océano Pacífico cargado con 2630 kg de cocaína. Dos de los cuatro traficantes fueron encontrados muertos a bordo, presumiblemente debido a la inhalación de humos tóxicos.⁴⁵

42 Ver «Le patrouilleur de haute mer Premier-maître L'Her saisit 4,7 tonnes de cocaïne au large des côtes africaines» (El contraalmirante del patrullero de altura L'Her incauta 4,7 toneladas de cocaína frente a las costas de África), *Service-Public, France*, 7 de abril de 2023, [online](#).

43 Ver «Trafic de drogue : une saisie record de dix tonnes de cocaïne réalisée par la Marine française dans le golfe de Guinée» (Narcotráfico: una incautación récord de diez toneladas de cocaína realizada por la Marina francesa en el Golfo de Guinea), *Radio France*, 20 de marzo de 2024, [online](#).

44 Ver «Senegalese Navy seizes nearly 3 tonnes of cocaine aboard a tug vessel, reaffirming its excellent cooperation with the Centre» (La Marina senegalesa incauta casi 3 toneladas de cocaína a bordo de un buque remolcador, reafirmando su excelente cooperación con el Centro), *MAOC-N*, 29 de noviembre de 2023, [online](#).

45 Ver Smith, S. «Submarine with 2 bodies, 3 tons of cocaine seized in the Pacific Ocean off Colombia» (Submarino con dos cadáveres y tres toneladas de cocaína incautado en el océano Pacífico cerca de Colombia), *CBS News*, 14 de marzo de 2023, [online](#).

La Armada colombiana incautó por primera vez un SPSS en 1993 y, desde entonces, ha interceptado 228 SPSS y dispositivos sumergibles. En 2023, un SPSS de 30 metros de largo y 3 de ancho fue interceptado en el Océano Pacífico Sur. Este SPSS, del que se dice que es el más grande jamás incautado por la Armada colombiana, iba cargado con 3058 kg de cocaína.⁴⁶

Una serie de SPSS capturados recientemente sugiere que están contruidos con la suficiente durabilidad como para traficar con estupefacientes desde la costa oeste de América, a través del Pacífico Sur,

hasta Oceanía. En 2024, la Armada colombiana interceptó un SPSS en el Océano Pacífico con destino a Australia. Las autoridades señalaron que era el tercer buque de este tipo interceptado en esa región, y que las embarcaciones eran capaces de navegar al menos 16 000 kilómetros sin necesidad de recargar combustible.⁴⁷

La proliferación de los *narcosubmarinos* sigue desafiando a las autoridades de todo el mundo. En la **tabla 4** se destacan varias intercepciones de gran volumen realizadas a lo largo de 2024:

Tabla 4. Travesías interceptadas de SPSS en 2024

Fecha de publicación	Agencia	Kg cocaína	Área de intercepción
Febrero de 2024 ⁴⁸	Armada colombiana y LEA	4.000	Frente a las costas de Colombia
Abril de 2024 ⁴⁹	Armada de Estados Unidos, y LEA de Estados Unidos y Guyana	2.370	Cerca de la costa de Guyana
Septiembre de 2024 ⁵⁰	Marina del Reino Unido, Guardia Costera de EE. UU.	2.000	Sur de la República Dominicana
Octubre de 2024 ⁵¹	Armada de México	2.177	Océano Pacífico, cerca de México
Noviembre de 2024 ⁵²	Armada de México	3.600	Costa del Pacífico, cerca de Acapulco
Noviembre de 2024 ⁵³	Armada colombiana, multi-LEA	5.000	Océano Pacífico

46 Ver «Comunicado de prensa de la Armada colombiana», 12 de mayo de 2023, [online](#).

47 Ver «Colombian navy uncovers 'narco sub' in new drug trafficking route to Australia» (La Armada colombiana descubre un «narcosubmarino» en una nueva ruta de narcotráfico hacia Australia), *Euronews*, 28 de noviembre de 2024, [online](#).

48 Ver «Incautan 4 toneladas de cocaína que iban en semisumergible a Australia», *El Universal*, 9 de mayo de 2025, [online](#).

49 Ver «Narco-Sub intercepted off Guyana with cocaine» (Narcosubmarino interceptado cerca de Guyana con cocaína), *Loop*, 5 de abril de 2024, [online](#).

50 Ver Buitendijk, M. «Royal Navy hunts down nacosub filled with cocaine» (Royal Navy persigue un narcosubmarino repleto de cocaína), *SWZ Maritime*, 13 de septiembre de 2024, [online](#).

51 Ver «Record 8.3 tons of drugs seized from «narco sub» and convoy of other boats in Pacific Ocean off Mexico» (Incautan récord de 8,3 toneladas de droga en un narcosubmarino y un convoy de otras embarcaciones en el océano Pacífico cerca de México), *CBS News*, 21 de octubre de 2024, [online](#).

52 Ver «The Mexican Navy seizes 3.6 tons of cocaine aboard a boat off the Pacific coast» (La Armada de México incauta 3,6 toneladas de cocaína a bordo de una embarcación cerca de las costas del Pacífico), *AP News*, 5 de noviembre de 2024, [online](#).

53 Ver Taylor, L. «Colombia-led operation seizes world record 225 tonnes of cocaine, and uncovers new Australia trafficking route» (Una operación liderada por Colombia incauta 225 toneladas de cocaína, récord mundial, y descubre una nueva ruta de tráfico en Australia), *The Guardian*, 28 de noviembre de 2024, [online](#).

F. Explotación combinada de múltiples vulnerabilidades

Varias detecciones de drogas implicaban la explotación escalonada o combinada de varias vulnerabilidades de la cadena de suministro marítima. Por ejemplo, las autoridades panameñas incautaron 400 kg de cocaína atados en bultos impermeables dentro de un contenedor de origen chileno que iba a ser transbordado a España en febrero de 2024. Del mismo modo, en abril de 2024, las autoridades panameñas incautaron 920 kg de cocaína en bultos impermeables fijados a boyas que se encontraban dentro de un frigorífico bananero cargado en Ecuador a nivel de cubierta que se dirigía a Rusia.⁵⁴ Se trata probablemente de ejemplos de tripulación delictivamente cómplice implicada en ocultaciones de ganchos ciegos de contenedores a bordo con el fin de retirarlos posteriormente para transferencias de droga en altamar, y diseñados para aislarse de cualquier intervención policial que pueda producirse a bordo.

También se detectaron operaciones de descarga de droga al mar a menor escala en las que participaban polizones. Entre febrero y octubre de 2023, las autoridades españolas interceptaron polizones en cuatro buques comerciales (tres de ellos procedentes de Colombia) que llevaban a bordo en secreto cargas de cocaína de entre 100 y 200 kg. Un informe

confirmó que el polizón había escondido la cocaína en un contenedor a bordo del buque, y otro describió a un dúo de polizones en trajes de neopreno que saltaron al océano con tres bultos de cocaína impermeables rastreados por GPS cuando el buque se acercaba al puerto de Algeciras, donde iban a atracar tres de los buques polizones.⁵⁵

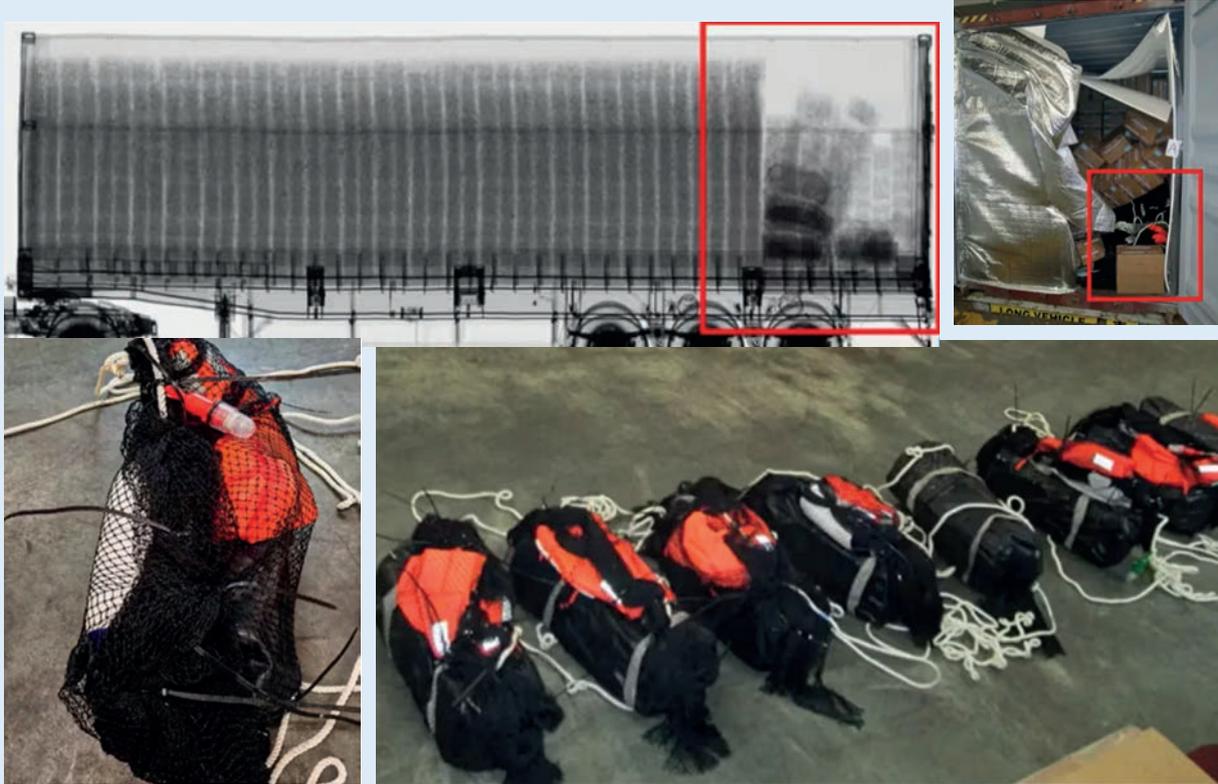
Una quinta operación de polizón fue más compleja: un gancho ciego de 318 kg de cocaína colocado en un contenedor de malvaviscos que se cargó en México con destino a Jordania, vía Hong Kong. Mientras el buque estaba atracado en Hong Kong en noviembre de 2023, fueron arrestados dos hombres que planeaban embarcar como polizones. Los hombres debían custodiar la droga (oculta en 9 bolsas impermeables fijadas a chalecos salvavidas y boyas) antes de saltar al mar con la carga de gancho ciego durante la aproximación del buque a Jordania, donde la recogería una embarcación más pequeña, como se muestra en la *imagen 10*.

En este caso y en uno de los de los polizones españoles, la tripulación detectó anomalías y alertó a las autoridades, poniendo de relieve la complejidad de la aplicación de la normativa marítima, en la que la tripulación puede actuar como cómplice de los delincuentes o como elemento disuasorio de primera línea.

54 Ver «Intervienen en un contenedor marítimo 920 kilos de cocaína dirigidos a Rusia», *YouTube*, 21 de abril de 2024, [online](#).

55 Ver «Detenidos dos polizones que transportaban 100 kilos de cocaína en un buque portacontenedores», *Ministerio del Interior, España*, 31 de octubre de 2023, [online](#).

Imagen 10. Gancho ciego combinado de contenedor / polizón a mitad de travesía / descarga de cocaína en el mar⁵⁶



⁵⁶ Ver Mayen, B. «Policía de Hong Kong asegura cargamento de cocaína oculta entre malvaviscos proveniente de México», *Infobae*, imágenes cortesía de *Aduanas de Hong Kong*, 11 de noviembre de 2023, [online](#).



VI. Conclusión

Este estudio pone de relieve la magnitud a la que la delincuencia organizada transnacional sigue explotando los puntos vulnerables de la cadena de suministro marítima, así como sus activos y trabajadores, para alimentar el apetito aparentemente insaciable del mundo por los estupefacientes ilícitos, y en particular por la cocaína. Si bien desde mediados de 2023 hasta 2024 se registró un descenso de los volúmenes de incautaciones de cocaína relacionadas con el transporte marítimo en todo el mundo, esta tendencia se invirtió radicalmente a partir de mediados de 2024 y se espera que siga aumentando en consonancia con el incremento de la producción de cocaína en Sudamérica. En la *tabla 5* se muestra un desglose del análisis de detección marítima.



Tabla 5. Resumen de las detecciones de drogas en el sector de la carga marítima

	2023		2024		Total	
	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas
Total de detecciones marítimas	1.307	711,5	1.321	635,2	2628	1.347
Ganchos ciegos internos - seco	269	154	243	125	512	279
Ganchos ciegos internos - frigorífico	138	52,7	109	44,5	247	97,2
Ganchos ciegos internos - indeterminados	5	1,2	3	0,9	8	2,1
Estructural - suelo	58	23,4	34	7,6	92	31
Estructural - techo	5	0,9	25	2,5	30	3,4
Estructural - pared trasera del frigorífico	294	16,7	336	15,3	630	32
Relacionados con RORO	17	3,3	5	0,4	22	3,7
Adosado al casco	45	8,2	31	3,9	76	12,1
Descarga en altamar	45	31,4	63	40	108	71,4
Residuos marítimos relacionados con CI ⁵⁷	28	13,4	31	3,2	59	16,6
TOTAL de incautaciones con participación de conspiradores internos	904	305,2	880	243,3	1784	548,5

Desglose de contenedores de banana e intercambio de ganchos ciegos	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas
Banana - gancho ciego interno ⁵⁸	100	53,3	35	29,4	135	82,7
Banana - interior sin gancho ciego ⁵⁹	84	131,8	85	98,6	169	230,4
Banana - estructural ⁶⁰	113	17,4	147	10,8	260	28,2
Intercambio de ganchos ciegos ⁶¹	9	5,1	6	14,8	15	19,9

57 Incautaciones residuales que no encajaban en los cuatro métodos principales de narcotráfico definidos en este informe pero que, aun así, aprovechaban a los conspiradores internos. Los ejemplos incluyen la participación de la tripulación del buque; ocultaciones más pequeñas en buques, ocultaciones de mercancías a granel, detecciones en terminales portuarias e interrupciones en tierra de inminentes adosados a cascos y lanzamientos al mar.

58 Estas cifras ya se han incluido en el «Total de incautaciones con participación de conspiradores internos».

59 Estas 169 detecciones no se clasificaron como sucesos asistidos por «conspiradores internos».

60 Estas cifras ya se han incluido en el «Total de incautaciones con participación de conspiradores internos».

61 Estas cifras ya se han incluido en el «Total de incautaciones con participación de conspiradores internos».

La creciente violencia en Ecuador, principal país exportador de cocaína, sigue pasando factura a la sociedad y a los trabajadores de la cadena de suministro marítima expuestos a ella por elección o coacción. Los graves problemas de seguridad que genera este comercio en toda la cadena de suministro marítimo no solo suponen un elevado coste humano, sino también importantes costes para el transporte marítimo y las operaciones portuarias, debido a las interrupciones forzosas de los servicios y a la reasignación de recursos y capital para mitigar los riesgos.

Los grupos de delincuencia organizada están intensificando la escala de ocultaciones en estructuras de contenedores, lo que exige costosas obras de reparación y saca de circulación los bienes. La manipulación y los daños estructurales de los frigoríficos en tránsito también pueden provocar el deterioro de los alimentos y más costes para la industria y daños a su reputación. Algunas de estas metodologías colocan los estupefacientes muy cerca de piezas mecánicas, como los ventiladores de los evaporadores de los frigoríficos, lo que puede provocar, y de hecho ha provocado, la destrucción de los ladrillos de cocaína y la posible contaminación de la carga interna, poniendo en peligro la salud y la seguridad de los consumidores.

Este análisis destaca las vías marítimas principales y emergentes que se explotan para trasladar grandes cantidades de cocaína a los principales mercados mundiales de la droga, en particular los europeos. Mientras que España, Bélgica y Países Bajos seguirán estando en el punto de mira de la delincuencia organizada y de los conspiradores internos de la cadena de suministro, análisis más matizados realizados por otros organismos exploran la relación entre las jurisdicciones de entrada de la droga y los niveles de consumo y cohesión social que se dan a medida que la cocaína fluye por el continente.

El sector mundial del transporte marítimo seguirá prosperando, incluso en tiempos difíciles, y debe mantener su firme compromiso de reforzar la colaboración entre los sectores público y privado e intercambiar información para hacer frente a las nuevas y cambiantes vulnerabilidades, rutas comerciales y metodologías que la delincuencia organizada transnacional siempre tratará de explotar.

A medida que los volúmenes de transporte de contenedores aumenten con el tiempo, los puertos más pequeños y bien posicionados se ampliarán para asumir mayores volúmenes de transbordo. El desarrollo de este tipo de infraestructuras portuarias requiere planes y estrategias –al igual que los puertos mundiales más consolidados– para impedir que la delincuencia organizada infecte y socave su integridad y la integridad de extremo a extremo de la cadena de suministro internacional.

Las agencias de aduanas y fronteras y las comunidades portuarias y navieras deben seguir colaborando para reforzar sus respectivas áreas de operaciones, identificar y eliminar vulnerabilidades y promover culturas de seguridad que mitiguen mejor la amenaza de los conspiradores internos. Esto incluye reconocer que la delincuencia organizada se ha infiltrado en depósitos de contenedores vacíos e instalaciones similares para introducir y extraer estupefacientes ilícitos, a gran escala. Estos entornos pueden quedar fuera del ámbito de lo que actualmente se consideran sectores convencionales de la cadena de suministro, que estarían sujetos a controles fronterizos más rígidos y rutinarios.



Contacte con nosotros:

compliance@wcoomd.org

Visite nuestra página web:

wcoomd.org

Copyright © 2025 Organización Mundial de Aduanas.

Créditos de las fotos: Portada, p. 2, 10, 23, 49: © Stock.adobe.com – Portada interior: Servicio de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos (CBP) – P. 4: Organización Mundial de Aduanas – P. 6, 17: © Freepik.com – P.14: Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica (SNA) – P.30: Agencia de Aduanas de Dinamarca – P.36: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria de Perú (SUNAT) – P.48: Secretaría de Ingresos Federales de Brasil (RFB) – Contraportada interior: Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) de Argentina.



