

NARCOTRÁFICO MARÍTIMO Y PORTUARIO



JEFG141 

Realizado por:

MSc. José Edo. Flores García
Jefe Unidad de Buceo Criminalístico
Febrero, 2026

364.133

F634n

Flores García, José Eduardo

Narcotráfico Marítimo y portuario/ José Eduardo Flores García
– 1ª ed. – Heredia, C.R.: Poder Judicial. Departamento de Artes
Gráficas, 2026.

70 p. 3 Mb (Documento digital en PDF)

ISBN: 978-9930-624-34-0

1. Criminología 2. Delitos 3. Drogas 4. Narcotráfico
I. Título

Nuestra Misión:

Ser una herramienta de investigación, apoyo y asesoría para todas las sedes policiales del OIJ, específicamente en la detección de drogas de uso no autorizado, hidrocarburos, armas e indicios balísticos, sangre y restos humanos, así como las demás especialidades que se requieran a futuro.

Nuestra Visión:

Ser una policía investigativa, líder, transparente y confiable, que aplique técnicas de investigación criminal modernas para enfrentar las nuevas tendencias delictivas.



Narcotráfico Marítimo y Portuario

Organismo de Investigación Judicial
Oficina de Planes y Operaciones
Unidad de Buceo Criminalístico
San José, Costa Rica

Para consultas pueden utilizar estos medios de contacto:

(506) 2528-9790

ubuceocriminalistico@poder-judicial.go.cr

efloresga@poder-judicial.go.cr

jflosog@gmail.com

www.poder-judicial.go.cr

Derechos Reservados ®

Autor

José Eduardo Flores García

Diseño

Departamento de Artes Gráficas OT. 61122

CONTENIDO

(DAR **CLICK** EN CADA **TÍTULO** PARA IR AL TEXTO RESPECTIVO)



1.	Introducción.....	5
2.	Justificación	5
3.	Objetivos	6
4.	¿Qué es el narcotráfico y su práctica a nivel marítimo y fluvial?	6
5.	Marco jurídico de acción nacional e internacional para el combate del narcotráfico marítimo y otros delitos	7
6.	Modalidades del Narcotráfico Marítimo	12
7.	Metodologías de ocultamiento marítimo	28
8.	Las rutas del narcotráfico marítimo y portuario	32
9.	Narcotráfico en PUERTOS y MUELLES	42
10.	Medidas y Estrategias de Control del Narcotráfico en Rutas Marítimas	45
	Bibliografía	47



Resumen

Es un artículo que contextualiza el fenómeno del narcotráfico marítimo y de puertos a nivel nacional e internacional, que busca una comprensión y concientización sobre la importancia jurídica - procesal penal conjunta que reviste el combate de este flagelo, así como otras actividades asociadas a la actividad del narcotráfico marítimo y portuario.

Palabras clave

Narcotráfico Marítimo, Inspección de Buques, Código Procesal Penal, Evidencias Subacuáticas, Rutas del Narcotráfico Marítimo, Indicios Subacuáticos, Sitio del Suceso Subacuático (S.S.S.), Unidad de Buceo Criminalístico, Buceo Forense, Criminalística Subacuática, Buzos Acreditados.

Summary

It is an article that contextualizes the phenomenon of maritime and port drug trafficking at both national and international levels, aiming to promote understanding and awareness of the joint legal and criminal-procedural importance involved in combating this scourge, as well as other activities associated with maritime and port drug trafficking.

Key words

Maritime Drug Trafficking, Vessel Inspection, Criminal Procedure Code, Underwater Evidence, Maritime Drug Trafficking Routes, Underwater Evidence, Underwater Occurrence Site (S.S.S.), Criminalistics Diving Unit, Forensic Diving, Underwater Criminalistics, Accredited Divers.



1. Introducción

La lucha contra el narcotráfico marítimo y portuario constituye uno de los desafíos más complejos, dinámicos y apremiantes que enfrentan actualmente los Estados y las autoridades policiales a nivel nacional e internacional. Este fenómeno delictivo ha experimentado una notable evolución en las últimas décadas, consolidándose como uno de los mecanismos más utilizados y rentables para el transporte ilícito de estupefacientes por parte de organizaciones criminales transnacionales.

El narcotráfico por vía marítima presenta características particulares que dificultan su detección, control y persecución penal. La vastedad de los espacios marítimos, la intensa circulación comercial y la diversidad de medios empleados que incluyen embarcaciones de alta velocidad, buques mercantes, contenedores, semisumergibles y sumergibles incrementan significativamente la complejidad de las labores de vigilancia y fiscalización. A ello se suma la limitada presencia operativa de las fuerzas de seguridad en el ámbito acuático, así como las dificultades técnicas y logísticas inherentes a la inspección exhaustiva de embarcaciones y cargas.

El abordaje del narcotráfico marítimo y portuario exige la implementación de una estrategia integral y multidimensional, misma que debe contemplar el fortalecimiento de la seguridad marítima y portuaria, el desarrollo de sistemas de inteligencia criminal, cooperación internacional sostenida, la incorporación de tecnologías avanzadas de detección y control, así como políticas eficaces de prevención del consumo de drogas. Resulta indispensable reforzar los mecanismos institucionales de control interno para prevenir la corrupción y optimizar la coordinación interinstitucional.

La responsabilidad en la lucha contra este flagelo no recae exclusivamente en los cuerpos policiales, sino que compromete al Estado en su conjunto, a la dirigencia política, a las instituciones sociales y a la sociedad civil. Solo mediante una acción coordinada, sostenida y comprometida será posible enfrentar de manera eficaz el narcotráfico marítimo y portuario, mitigando sus impactos y protegiendo a las comunidades frente a los graves riesgos que representa el tráfico ilícito de drogas por esta vía y por supuesto la imagen del país ante el mundo.

2. Justificación

La necesidad de abordar de manera urgente e integral el narcotráfico marítimo, fluvial y portuario se fundamenta en su profundo impacto en la seguridad, la salud pública, la institucionalidad democrática, la economía y el medio ambiente. Esta modalidad de criminalidad organizada transnacional representa una amenaza directa para la estabilidad de los Estados y el bienestar de las sociedades.

Desde el ámbito de la seguridad pública, el control de rutas marítimas y portuarias por parte de organizaciones criminales incrementa la violencia y debilita la capacidad estatal de garantizar el orden. En materia de salud pública, el tráfico ilícito de estupefacientes facilita la expansión del consumo problemático, generando graves consecuencias sanitarias y una mayor presión sobre los sistemas de salud.



Asimismo, el narcotráfico marítimo y portuario favorece prácticas de corrupción e impunidad que erosionan el Estado de derecho y la confianza en las instituciones, al tiempo que provoca impactos ambientales negativos sobre los ecosistemas marinos y fluviales. Desde una perspectiva económica, constituye una fuente significativa de financiamiento para organizaciones criminales, distorsionando la economía legal y favoreciendo la continuidad de actividades ilícitas.

En este contexto, resulta imprescindible la adopción de políticas públicas y estrategias operativas coordinadas, basadas en un enfoque multidimensional y en la cooperación interinstitucional e internacional, a fin de prevenir, combatir y mitigar los efectos del narcotráfico marítimo y portuario.

3. Objetivos

1. Definir y contextualizar el fenómeno del narcotráfico marítimo, fluvial y portuario, tanto a nivel nacional como internacional, para comprender su alcance y complejidad.
2. Establecer un marco jurídico que permita abordar de manera efectiva el problema del narcotráfico marítimo, incluyendo la cooperación entre países y la aplicación de leyes y tratados internacionales.
3. Describir las modalidades, tipos y técnicas utilizadas en el narcotráfico marítimo, así como los métodos de ocultamiento y contaminación asociados, con el fin de sensibilizar sobre la complejidad de este problema y la necesidad de abordarlo con soluciones de manera integral.
4. Identificar algunas de las principales rutas utilizadas por los traficantes de drogas para el transporte marítimo de sustancias ilícitas, destacando los puntos clave en la lucha contra esta actividad criminal.

4. ¿Qué es el narcotráfico y su práctica a nivel marítimo y fluvial?

Luego de revisar diferentes conceptos sobre narcotráfico, podemos resumirlo como el comercio ilegal de drogas ilegales en pequeñas, medianas y grandes cantidades, proceso abarca varias etapas que van desde el cultivo y producción de las sustancias hasta su empaquetamiento, almacenaje, distribución y venta. Donde es usual que este proceso sea llevado a cabo por diversas organizaciones ilícitas, las cuales se especializan en diferentes partes de la cadena de producción y distribución de drogas.

En la página de la ONU y el Estado de derecho, se señala que el tráfico de drogas es un comercio ilícito mundial que incluye el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias que están sujetas a leyes que prohíben drogas. (UNIDAS, 2024). Bajo ese parámetro lo que tenemos que añadir es la parte donde se realiza el transporte de las sustancias ilegales por la vía fluvial o marítima.

Entonces, el narcotráfico marítimo se refiere al transporte ilegal de drogas a través de rutas marítimas, o fluviales, utilizando todo tipo de embarcaciones o medios relacionados con el mar para el contrabando de sustancias ilícitas. Esta forma de narcotráfico implica el uso de barcos, lanchas rápidas, semisumergibles, entre otros medios, para llevar drogas a diferentes destinos, evitando la detección de las autoridades.



Según Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, publicado por la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) de la OEA en noviembre de 2003. "Se estima que el 90 % de la cocaína producida en América del Sur se transporta a través del sector marítimo. La mayoría de las drogas ilícitas que se envían a América del Norte y Europa desde América del Sur pasan por una zona de tránsito de seis (6) millones de millas cuadradas (15 millones de kilómetros cuadrados) de océano, incluyendo el Mar del Caribe, el Golfo de México y la región oriental del Océano Pacífico. Sin embargo, se ha observado una nueva tendencia; los traficantes de drogas están desviando sus cargamentos ilícitos a las zonas marítimas inmediatamente adyacentes, al sur de la zona que se utiliza tradicionalmente, especialmente en el sur del Océano Atlántico y en el sur del Océano Pacífico." (OEA, 2003).

5. Marco jurídico de acción nacional e internacional para el combate del narcotráfico marítimo y otros delitos

Costa Rica regula sus áreas costeras y marítimas mediante un conjunto de normas que integran la protección del medio ambiente, la adecuada gestión del espacio público y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos costeros. Este marco jurídico se fundamenta tanto en normas nacionales, como la Constitución Política, leyes específicas sobre la zona costera y reglamentos administrativos, como en los principios del Derecho del Mar internacional, que reconocen los derechos del Estado sobre su mar patrimonial y su zona económica exclusiva.

En relación con la lucha contra el narcotráfico y otras actividades ilícitas en el ámbito marítimo, el país recurre a un conjunto de disposiciones penales y procesales, entre las que destacan el Código Penal, el Código Procesal Penal, la Ley contra la Delincuencia Organizada y la Ley sobre Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso No Autorizado, Actividades Conexas, Legitimación de Capitales y Financiamiento al Terrorismo, Ley 9096 (Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense), las cuales establecen los tipos penales, procedimientos y mecanismos de persecución y sanción correspondientes.

La Ley N.º 6043 sobre la Zona Marítimo Terrestre constituye el eje central del régimen jurídico costarricense aplicable a las costas y playas. Esta normativa establece que la franja comprendida por los primeros 200 metros medidos horizontalmente desde la línea de pleamar ordinaria conforma la denominada zona marítimo terrestre, la cual es bien de dominio público del Estado, inalienable, imprescriptible y no susceptible de apropiación privada bajo las formas tradicionales de propiedad.

Dentro de esta franja se distinguen dos áreas con regímenes jurídicos diferenciados. La Zona Pública, correspondiente a los primeros 50 metros, está destinada al uso común de la población, garantizando el libre acceso, tránsito y disfrute, sin admitir edificaciones, cercamientos ni limitaciones que obstaculicen su carácter público. Por su parte, la Zona Restringida o Concesionada, que abarca los 150 metros siguientes, puede ser objeto de concesiones administrativas otorgadas por el Estado, destinadas a usos específicos como actividades turísticas, portuarias o de desarrollo controlado. Estas concesiones no generan derechos de propiedad plena y se encuentran sujetas a estrictas condiciones en cuanto a su otorgamiento, duración, transmisión y revocatoria. Asimismo, la Ley impone obligaciones de protección,



conservación y ordenamiento del litoral, incorporando instrumentos de planificación costera y estableciendo la participación de las municipalidades y del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) en la administración y fiscalización del uso de la zona marítimo-terrestre.

Complementariamente, el ordenamiento jurídico contempla otras normas relevantes, como la Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas y su reglamento, la cual regula el diseño, construcción, operación y administración de marinas y atracaderos, fijando requisitos técnicos, ambientales y administrativos para su funcionamiento bajo el régimen de concesión estatal. De igual forma, la Ley N.º 9977, conocida como Tourism Marina and Coastal Development Act, moderniza el marco normativo aplicable a las marinas turísticas y autoriza determinadas actividades económicas y recreativas de embarcaciones extranjeras en aguas costarricenses, incluyendo disposiciones sobre contratación de tripulación nacional y mecanismos de financiamiento de infraestructuras portuarias.

Finalmente, el régimen marítimo costarricense se complementa con un conjunto de normas ambientales, pesqueras y de navegación, como lo es ley 8436 (Ley de Pesca y Acuicultura) o la Ley de Conservación de Vida Silvestre (Ley 7317) y de navegación establecida por La Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT, orientadas a la protección de los ecosistemas marino costeros, la seguridad de la navegación y el uso sostenible del espacio marítimo. Aunque no existe una ley marítima única e integral, estas disposiciones conforman un marco jurídico articulado que regula de manera integral el aprovechamiento, control y conservación de las aguas jurisdiccionales y las zonas costeras del país.

Ahora bien ampliaremos sobre normativa internacional importante a mencionar:

5.1 CONVEMAR – Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, Jamaica, 1982)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en Montego Bay en 1982, constituye el marco jurídico integral que regula los usos de los océanos y mares, estableciendo los derechos, deberes y competencias de los Estados en los distintos espacios marítimos. Es considerada la “Constitución de los Océanos”.

La Convención define y regula los espacios marítimos, entre ellos el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva (ZEE), la plataforma continental, la alta mar y los fondos marinos internacionales, determinando el alcance de la soberanía, los derechos soberanos y las jurisdicciones estatales en cada uno de ellos, asimismo, la CONVEMAR establece normas fundamentales sobre la libertad de navegación, el paso inocente, el paso en tránsito por estrechos internacionales, la seguridad marítima, la protección del medio marino, la investigación científica marina y la explotación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos.

Desde la perspectiva de la seguridad y el control marítimo, la Convención fija las bases jurídicas para el ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón, del Estado ribereño y del Estado rector del puerto, así como para la cooperación internacional en la represión de actividades ilícitas en el mar, tales como la piratería, **el tráfico ilícito de estupefacientes** y otras manifestaciones de la delincuencia organizada transnacional.



5.2 Protocolo SUA (2005)

El Protocolo SUA (2005) Suppression of Unlawful Acts por sus siglas en inglés, es un instrumento jurídico internacional que actualiza y amplía el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA, 1988). Fue adoptado en el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI) con el propósito de reforzar la seguridad marítima internacional frente a amenazas emergentes, tales como el terrorismo marítimo y el uso ilícito de los buques como medio de transporte para actividades criminales.

El Protocolo introduce la tipificación de nuevas conductas delictivas en el entorno marítimo, incluyendo el empleo de buques para la comisión de actos terroristas, el transporte de armas de destrucción masiva y de materiales nucleares, químicos o biológicos, así como el traslado de personas vinculadas a actividades terroristas. Asimismo, amplía las facultades de los Estados para la intervención en el mar, habilitando el abordaje e inspección de buques sospechosos en alta mar, con la debida autorización del Estado del pabellón.

5.3 Convenio PBIP (ISPS) 2006

El Convenio PBIP, o Código ISPS, es un instrumento de la Organización Marítima Internacional (OMI) que establece un marco normativo global para la seguridad de buques y puertos. Entró en vigor en 2004 y su implementación se consolidó en 2006, con el objetivo de proteger la navegación y las instalaciones portuarias frente a amenazas deliberadas, incluyendo terrorismo, crimen organizado y otras actividades ilícitas.

El Código ISPS aplica a buques de pasaje, buques de carga ≥ 500 GT, unidades de perforación mar adentro y sus instalaciones portuarias. Define niveles de protección, procedimientos de evaluación de riesgos y planes de protección obligatorios. Entre sus medidas destacan: designación de oficiales de protección (SSO, CSO, PFSO), control de accesos, vigilancia de zonas restringidas, gestión de cargas y coordinación entre autoridades marítimas y portuarias.

El Convenio fortalece la jurisdicción del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón, fomenta la cooperación internacional y el intercambio de información, siendo clave para la prevención del narcotráfico y otras actividades ilícitas mediante el control de buques, contenedores y personal portuario.

El PBIP (ISPS) constituye un pilar esencial del régimen internacional de seguridad marítima y portuaria, orientado a la prevención, detección y respuesta ante amenazas a la navegación y a las instalaciones portuarias.

5.4 Algunos acuerdos y otros instrumentos de derecho internacional aplicables al ámbito marítimo

En el contexto del derecho marítimo internacional, diversos acuerdos bilaterales y multilaterales establecen marcos jurídicos y operativos para la cooperación entre Estados en la prevención y represión de actividades ilícitas en los espacios marítimos y portuarios. Uno de estos instrumentos es el Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia, que establece mecanismos de coordinación entre



Estados ribereños y operadores marítimos para la vigilancia, protección y respuesta ante actos de piratería, garantizando la seguridad de la navegación y de las rutas marítimas comerciales.

Por otra parte, la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (2000) y sus protocolos complementarios constituyen un marco normativo integral que regula la cooperación internacional en materia penal y judicial. Esta convención facilita la asistencia judicial recíproca, la extradición y la cooperación policial, siendo aplicable también en casos de piratería marítima y tráfico ilícito de estupefacientes. Entre sus protocolos destaca el de tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que refuerza las capacidades de los Estados para prevenir la utilización de buques como medio de transporte para actividades ilícitas y proteger los derechos de las víctimas.

Asimismo, la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES, 1973-79) tiene implicaciones directas en la vigilancia portuaria y marítima, ya que regula el tránsito internacional de especies protegidas, estableciendo controles estrictos sobre el transporte marítimo y la inspección de cargas, contribuyendo a prevenir la explotación ilícita de recursos naturales a través de rutas marítimas.

En el ámbito de la lucha contra las drogas, la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (1988) establece obligaciones jurídicas a los Estados para prevenir y sancionar el tráfico de drogas, incluyendo medidas específicas para controlar su transporte por vía marítima, inspección de contenedores y cooperación entre autoridades portuarias y navales.

Finalmente, el Protocolo de Nairobi (2004), orientado a la prevención, control y reducción de armas pequeñas y ligeras en la región de los Grandes Lagos y el Cuerno de África, establece mecanismos de control sobre el transporte marítimo y fluvial de armamento, contribuyendo a minimizar riesgos para la seguridad de buques, instalaciones portuarias y rutas de navegación, y fomentando la cooperación regional para combatir la proliferación de armas que facilitan el crimen organizado transnacional.

En conjunto, estos instrumentos internacionales constituyen un marco normativo integral para la seguridad marítima y portuaria, facilitando la coordinación intergubernamental, la cooperación judicial y policial, así como el fortalecimiento de los controles sobre buques, cargas y operaciones portuarias frente a actividades ilícitas que amenazan la navegación y la estabilidad regional.



**Unidad de
Buceo Criminalístico**

¿Banderas de Buceo?

Sabías que las operaciones y actividades de buceo se identifican internacionalmente tanto en tierra como en agua con dos banderas.

La bandera "Alfa", que designa la letra "A", es de color azul con blanco, y es un mensaje para las demás personas y embarcaciones de precaución, significa que hay uno o varios buzos sumergidos, por lo que se deben mantener alejados y además reducir la velocidad.



Bandera Alfa

Esta bandera fue aceptada en 1961 por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), y proviene de una revisión del Código Internacional de Señales, para indicar las operaciones de buceo.

La bandera tradicional de buceo es un rectángulo color rojo con una franja blanca en diagonal, es actualmente la más conocida y popular, indica que hay buceadores cerca, y alerta a las otras embarcaciones sobre la presencia de buzos debajo, por lo que al igual que la bandera Alfa, es vital para reducir accidentes convirtiéndose en un instrumento de prevención y aviso.



Bandera Buceo
tradicional

6. Modalidades del Narcotráfico Marítimo

6.1 MODALIDAD BUQUE ALTO BORDO

Para explicar la modalidad de “Buque Alto bordo” primero se definirá el concepto de buque, el cual precisa que es una embarcación con amplia cubierta que, por su tamaño, solidez, resistencia y fuerza, es apropiado para navegaciones marítimas de gran importancia. Ahora bien, el término ALTO BORDO se refiere a que tiene muy alto los costados, desde la línea de flotación a la borda. En cuanto a su tipificación como una modalidad de narcotráfico marítimo, esta modalidad es muy empleada por las Organizaciones Criminales Transnacionales para traficar estupefacientes empleando las diferentes rutas marítimas a nivel global.

El transporte marítimo utiliza diversos tipos de buques diseñados según la naturaleza de la carga. Entre los más importantes se encuentran los portacontenedores, que movilizan gran parte del comercio mundial gracias a la estandarización de los contenedores; los buques de carga general, caracterizados por su versatilidad para transportar carga seca, líquida y refrigerada; y los graneleros, destinados al traslado de materias primas como granos y minerales, los cuales se clasifican según su tamaño y capacidad en Capesize, Panamax, Handymax y Handysize.

Otros tipos especializados incluyen los buques frigoríficos, empleados para mercancías perecederas que requieren control de temperatura; los Ro-Ro, diseñados para carga rodada como vehículos y camiones; y los quimiqueros, petroleros y gaseros, destinados al transporte de productos químicos, petróleo y gases licuados, respectivamente, contando con sistemas de seguridad y almacenamiento adecuados para cargas peligrosas. Finalmente, los buques crucero están orientados al transporte de pasajeros con fines turísticos, aunque en algunos casos han sido utilizados de forma indirecta para actividades ilícitas, aprovechando sus rutas y operaciones.

Imagen N° 1 buque de alto bordo



Fuente: LUBRILEADER, 2026.



6.2 MODALIDAD DE BUQUE ESPECIALIZADO

En esta modalidad, el hallazgo del estupefaciente incautado se realiza en una embarcación diseñada para transportar carga con requerimientos especiales o específicos, pudiendo ser estas cargas de grandes dimensiones o proyectados para transportar tanto pasajeros como vehículos llamados Ro-Pax. Están diseñados para ofrecer la máxima eficiencia en las operaciones de carga y descarga de vehículos, camiones, pasajeros y animales, están equipados para manejar varios tamaños y tipos de carga, algunos utilizan los lastres para compensar los movimientos de las cargas y otros disponen de patas hidráulicas con las que se apoyan y se hacen firmes en el muelle. Asimismo, algunos de estos buques sirven de apoyo a plataformas, suministran a las mismas combustible, agua, equipos, víveres y en caso necesario prestan servicios contra incendios, pueden fondear y también suelen utilizarse para remolcar a otras embarcaciones o unidades Off-Shore, conocidos en el comercio marítimo como “Heavy Lift Ships”, estos se clasifican en diferentes tipos, sin embargo, solo se relacionan los tipos en donde se han registrado incautaciones

de estupefacientes como son: Tipo remolcador de costa o altura como los buques que sirven de apoyo a servicios off-shore y ferry.

6.2.1 TIPO REMOLCADOR

Este tipo de buque es diseñado con las características necesarias que sirve de apoyo o suministro y para auxiliar a grandes embarcaciones, remolques oceánicos, prestar asistencia, brindar apoyo de maniobra de otros buques y objetivos flotantes, esto lo hace empujando o tirando por medio de la potencia de sus máquinas, de acuerdo con su función pueden asistir maniobras en puerto o en ambientes fluviales (García, 2019).

6.2.2 TIPO FERRY

Este tipo de buque es también conocido con el nombre de transbordador, ferry es lugar donde se transportan pasajeros, mercancías o vehículos en barco a través de un río, lago, brazo de mar u otra masa de agua. El término se aplica tanto a Lugar donde se realiza la travesía y a la embarcación utilizada para tal fin (Britannica Editors, 2025)

6.3 MODALIDAD DE EMBARCACIONES DE PESCA.

Las embarcaciones de pesca son construidas en aluminio o acero, frecuentemente utilizados para labores de pesca en las costas, ríos, lagunas, mar, esteros y acuicultura. Normalmente rotuladas en las amuras de babor, estribor o a ambos costados con el nombre y matrícula. Cuentan con un número de casco incrustado en la aleta de estribor (chasis de la embarcación), que de igual modo proporciona la información de la embarcación en caso de que esta se esté investigando por motivos de robo como también con fines de depuración. Es importante conocer las características y las funcionalidades de cada uno de los tipos de barcos de pesca que existen en el mercado náutico. Existen diversos tipos de embarcaciones según los equipos que utilizan para sus operaciones de faena, las especies que capturan y la naturaleza de su actividad. Por consiguiente, identificaremos las siguientes embarcaciones según su tipo de pesca así:

6.3.1 PESCA INDUSTRIAL

Este tipo de pesca es realizado por embarcaciones superior a los 18 metros (60' ft), y permiten la pesca de arrastre, palangre y cerco usando sistemas que incorporan mejor tecnología. Como resultado, permite capturar gran cantidad de recursos pesqueros siempre y cuando tengan en posesión la documentación de registro correspondiente.

6.3.2 PESCA ARTESANAL

Este tipo de embarcación es caracterizada por ser embarcaciones menores, cuentan con una dimensión de hasta los 9 metros (32' ft). Su propulsión puede ser a remo o con uno o dos motores fuera de borda desde los 25 hasta los 200 HP. Su fabricación es de fibra de vidrio y su operación es manual, especialmente caracterizados por contar con los artículos de pesca como trasmallos o palangres para la captura de especies marinas.

6.3.3 PESCA DE SUBSISTENCIA

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, define este tipo de pesca en los tres patrones considerados en legislaciones locales sobre la temática; "pesca de baja escala, con técnicas simples y para consumo familiar sin venta" (Jeraldo & Loiseau, 2018, p.1). Países como México, Perú, Colombia, Ecuador, Guatemala, Nicaragua y Costa Rica dan cuenta en sus definiciones los mismos patrones en los que revelan que se pesca para consumo familiar sin comercializar o sin fin de lucro.

Imagen N° 2 lancha de pesca



Fuente: Heredia Hoy, 2026.



6.4 MODALIDAD DE EMBARCACIÓN DE RECREO.

Las embarcaciones de recreo como su nombre lo indica están dedicadas a realizar actividades turísticas, excursiones o paseos. Independientemente del medio de propulsión, su nomenclatura se puede definir en la eslora (longitud) desde los 2.4 hasta los 24 metros (8" a 79" ft). Pueden transportar entre 2 a 18 personas: entre ellas, el patrón, los miembros de la tripulación y las personas empleadas a bordo de la embarcación para desarrollar cualquier cometido que esté relacionado con las actividades de esta. Estas pueden ser según la opción del propietario con fines o sin fines de lucro, de igual modo en algunos países pueden considerarse "Embarcaciones de Pesca No Profesional", pero hay que tener claro la legislación de cada país. Estas pueden clasificarse en embarcaciones:

6.4.1 TIPO MOTOS ACUÁTICAS

La moto acuática o náutica es una embarcación con un sistema de conducción parecido al de una motocicleta y que, a diferencia de las otras embarcaciones, es propulsada por un motor de turbina en lugar de una hélice. Normalmente va una persona, sentada o, de rodillas o de pie, pero hay motos en que caben varias personas.

Se puede utilizar como método de recreo o para competir. Existen dos tipos diferentes, las de tipo Jet (monoplaza) y las de RunAbout y en ambas con diversos niveles de potencia. Esta actividad se practica principalmente en mar o en lagos o embalses (AFICION, 2026).

6.4.2 TIPO VELERO

Estas embarcaciones son construidas con la finalidad de poder desplazarse aprovechando la velocidad que el viento les pueda proporcionar, teniendo en cuenta que de igual modo pueden llegar a poseer propulsión a motor. Podrían clasificarse en velero monocasco, multicasco, de velas ligeras, de regata, deportivo, de crucero, motovelero de tipo catamarán, trimarán, construidas especialmente para realizar navegaciones a gran escala debido a que su autonomía se los permite. (Viento en Popa 365, 2020).

6.4.3 TIPO YATES

El yate es una embarcación lujosa que ofrece gran cantidad de opciones náuticas que no se pueden encontrar en las demás embarcaciones. Estas permiten navegar distancias más largas, siendo propulsados por máquinas. (Viento en Popa 365, 2020). El uso de estas embarcaciones puede ser para trayectos oceánicos o navegaciones más deportivas en un estado del mar favorable.

Todas estas embarcaciones se caracterizan por estar destinadas al recreo, esparcimiento y transporte turístico de personas. En muchas ocasiones, estas actividades se asocian al consumo de sustancias, lo que conlleva el transporte de drogas lícitas, como alcohol y cigarrillos, e incluso de sustancias de uso permitido en ciertos contextos, como la marihuana. No obstante, también se han identificado casos en los que se transportan sustancias ilícitas, tales como cocaína, heroína u otros estupefacientes, lo que incrementa los riesgos y desafíos en materia de seguridad marítima y control portuario.



6.5 MODALIDAD DE EMBARCACIÓN OFICIAL

En esta modalidad, el hallazgo de estupefacientes incautados ocurre a bordo de embarcaciones pertenecientes al Estado, independientemente de su misión o adscripción institucional. Se incluyen dentro de esta categoría buques de guerra, buques hospital, buques escuela, buques de investigación y exploración, patrulleras, lanchas de servicio y plataformas itinerantes, es decir, todo artefacto naval bajo pabellón gubernamental. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982), en su artículo 108, establece la obligación de los Estados de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes en alta mar, así como la facultad de solicitar apoyo internacional cuando existan motivos razonables para sospechar que un buque que enarbole su pabellón participa en dichas actividades ilícitas. Gracias al fortalecimiento de los protocolos de seguridad, control y supervisión, este tipo de eventos se ha reducido significativamente a nivel mundial.

6.6 MODALIDAD DE LANCHAS GO FAST

En el desarrollo histórico de las modalidades del narcotráfico marítimo, las lanchas rápidas se han destacado durante el paso de los años, por ser las de mayor usanza, son las más populares. Desde la década de los años ochenta se cuenta con registros del empleo de este tipo de embarcaciones aprovechando el área del Caribe para hacer uso de estas lanchas, además de embarcaciones de pesca, embarcaciones de recreo y embarcaciones de transporte. Las lanchas "Go Fast" se construyen usando una combinación de fibra de vidrio, kevlar y fibra de carbono. Usando un casco en forma de "V" profundo que varía de 6.1 a 15.2 metros de largo y equipada con dos o más motores. Estas embarcaciones pueden viajar a velocidades en promedio de 20 a 50 nudos, dependiendo las condiciones del mar. La función o propósito principal es la de efectuar transportes de drogas ilícitas, al inicio se usó en distancias largas con gran cantidad de combustible; recientemente la combinación entre grandes distancias y en trayectos relativamente cortos, donde la rapidez de su maniobra es el factor clave, suelen estar pintadas generalmente de color azul, verde, gris o negro para mimetizarse en el mar.

Estas embarcaciones son construidas por grupos de crimen organizado, los cuales localizan y contratan a ingenieros navales o personas con conocimientos técnicos y experiencia en la fabricación de este tipo de artefactos. Por ello, una parte fundamental de la lucha contra el narcotráfico consiste en fortalecer las labores de investigación y persecución penal dirigidas a identificar y procesar a quienes colaboran con estas organizaciones mediante la construcción de dichas embarcaciones. Asimismo, resulta indispensable implementar controles más estrictos sobre los materiales empleados en su fabricación, así como sobre la comercialización y adquisición de motores fuera de borda, los cuales representan equipos de alto valor económico y elevado costo de mantenimiento, y constituyen un elemento clave para las operaciones ilícitas en el ámbito marítimo.

Imagen N° 3 características de lancha Go Fast



Fuente: 20MINUTOS.ES 2026.

Imagen N° 4 lancha Go Fast



Fuente: WEBINFOMIL, 2026.

Imagen de la Armada de Colombia donde interceptó Go-Fast con 1.6 toneladas de cocaína tras 10 horas de persecución en octubre del 2024.



6.7 MODALIDAD DE EMBARCACIÓN DE TRANSPORTE

Una embarcación de transporte mixto es la que tiene como característica un arqueo superior a 25 Unidades de Arqueo Bruto (UAB) y es apta para el intercambio comercial, transportando simultáneamente pasajeros y carga, al menos de acuerdo con la definición del Reglamento Marítimo Colombiano No 4 (REMAC 4) emitido por la Dirección General Marítima (DIMAR). Igualmente, las embarcaciones de transporte de pasajeros están diseñadas y equipadas para prestar el servicio de transporte de personas, con fines comerciales, de servicios especiales y de apoyo social, incluyendo los turísticos y/o deportivos (Resolución 408 de 2015 y resolución 220 de 2012 DIMAR). Es un tipo de embarcación que puede ser desde una artesanal, remesero o buque de cabotaje, dependiendo en el lugar donde realice sus actividades. Su función principal será la de transportar mercancías.

6.8 MODALIDAD DE SEMISUMERGIBLE siglas SPSS

Un semisumergible SPSS (Self-Propelled. Semi-Submersible), es un artefacto marítimo con propulsión propia y construido para transportar estupefacientes. El uso de los semisumergibles se convirtió en una constante de las organizaciones criminales al final de la década de los 90. Las redes del crimen desarrollaron este tipo de artefactos a partir de los cascos de las lanchas que posteriormente fueron desarrollados en astilleros artesanales, buscando obtener una mayor capacidad de carga de drogas ilícitas y aumentar la dificultad en los niveles de detección por parte de las autoridades. Durante el tráfico de los estupefacientes, los semisumergibles cuentan con navegación satelital (GPS) y un sistema de apoyo logístico e información de buques y aeronaves en la proximidad. Por lo general, los hallazgos en este tipo de artefactos superan los 1.000 kilogramos de sustancias ilícitas, en su mayoría cocaína, aunque ocasionalmente se ha encontrado alijos de THC o cargas combinadas. Estas embarcaciones se destacan por las siguientes características:

- Generalmente se construye de manera artesanal en lugares costeros, con las singularidades que permita el acceso desde aguas poco profundas hacia el mar. Su construcción y propósito de uso es ilegal y cuentan con estructura y cubierta de fibra de vidrio en su mayoría.
- Su sistema de propulsión se encuentra en el interior, con un motor diésel de 300 - 350 hp, tanques de combustible y con tanques de lastre para estabilidad y flotación regulable justo a la superficie del mar.
- Son tripulados por 2 o 4 personas contratadas por las organizaciones criminales.
- Son capaces de transportar de 5 hasta más de 10 toneladas de estupefacientes a un alcance de 3.200 kilómetros aproximadamente, navegando a una velocidad promedio de 8 nudos.
- Se desplazan habitualmente con la obra muerta reducida, dificultando su detección. En la mayoría de los casos, la mejor oportunidad de detección es de día y por medio visual desde una aeronave.

Imagen N° 5 semisumergible



Fuente: ZONA CERO.com, 2026.

6.9 MODALIDAD DE SEMISUMERGIBLE siglas LPV

Conocido como “Narcosubmarinos”, son embarcaciones diseñadas para navegar sobre el nivel de superficie del mar con alta capacidad evasiva que dificulta el trabajo de interdicción, de ahí proviene la sigla en inglés LPV (Low Profile Vessel o Embarcaciones de Perfil Bajo). Estos son contruidos de manera artesanal en sitios inhóspitos y de difícil acceso para las autoridades. Tienen características semejantes a las lanchas go fast, pero con diseños mejorados. Suelen tener una proa puntiaguda y cuerpo alargado de un promedio de 10 a 25 metros de eslora, con una manga de tres metros aproximadamente. Contruidos principalmente de madera y fibra de vidrio lo que reduce el eco acústico y el eco radar.

Cuentan con motores fuera de borda, combinado con el diseño obligadas a navegar casi a nivel de la superficie del mar. Logran alcanzar velocidades que oscilan entre los 10 y 20 nudos. La capacidad de carga o almacenamiento de estupefacientes depende del modelo que oscilan entre una a cuatro toneladas y es tripulada generalmente por dos a cuatro personas.25289557

Imagen N° 6 semisumergible LPV



Fuente: InSightcrime.org, 2026.

6.10 MODALIDAD DE SUMERGIBLE

Estos artefactos marítimos han logrado la capacidad de inmersión completa, así como el factor de ocultamiento en su desplazamiento y amplia capacidad de almacenamiento que posee para las sustancias ilícitas, demostrando lo eficaz que puede ser esta modalidad, asimismo, su detección requiere medios especializados.

La construcción de un sumergible no es tan sencilla, ya que requiere de personal especialista. Así mismo, es de suma importancia contar con el material y equipos correctos, sumado a unas instalaciones amplias que cumplan con algunas especificaciones. Normalmente, los cascos son construidos en las zonas rurales y selváticas, con difícil acceso para las autoridades, aunque hay registros que evidencian construcciones en zonas urbanas, como es el caso del sumergible en Facatativá, Cundinamarca esto en Colombia.

Los artefactos sumergibles detectados cuentan con las siguientes características:

- El diseño y estructura evidencian conocimientos en ingeniería y arquitectura naval, alto nivel de sofisticación, que asemeja su implementación con pequeños submarinos.
- Sistemas de propulsión en el interior, motor generador, bancos de baterías, sistema de lastre, purificación de aire, sistema adaptado de navegación y comunicaciones, en algunos con la capacidad de periscopio y sistemas optrónicos.
- En Colombia, en el sumergible incautado en el año 2017, por parte de la Fuerza Naval del Pacífico en el Rio San Juan - Chocó, su principal característica era su funcionalidad totalmente eléctrica.

- Las distancias proyectadas que podrían alcanzar este tipo de sumergibles de acuerdo con su autonomía son de 3000 millas náuticas para los eventos más históricos, con desplazamientos de hasta 184 toneladas y con una capacidad de cargas ilícitas entre 7 y 8 toneladas de narcóticos.
- Este tipo de artefactos sumergibles suelen ser diseñados para ser tripulados por 4 personas, uno quien haría las labores de capitán de la embarcación, otro encargado del sistema de máquinas (motorista) y los otros dos en funciones de navegación y marinería.

Imagen N° 7 sumergible



Fuente: BBC NEWS, 2026.

Imagen N° 8 sumergible



Fuente: The New York Times, 2026.



6.11 MODALIDAD CONTENEDORES:

“Los contenedores son grandes cajones metálicos que se usan para el transporte marítimo, fluvial y terrestre. Los contenedores marítimos son uno de los pilares del comercio internacional y, en consecuencia, de la economía a nivel mundial” (Dracontainers, 2018). En los últimos años, esta modalidad ha obtenido una especial relevancia y se ha convertido en el principal actor donde se efectúan hallazgos de drogas ilícitas. A pesar de que los contenedores no cuentan con una característica de movilidad propia, están asociados directamente en un gran porcentaje al transporte del comercio marítimo internacional, razón por la que se vincula a la condición móvil. Igualmente, esta modalidad exceptúa la categorización

del tipo de embarcación donde es hallado y prima la categoría de modalidad de contenedor, por ejemplo: En caso de hallarse un contenedor con drogas ilícitas a bordo de un buque de alto bordo tipo container, la identificación de la modalidad corresponde a contenedor y la respectiva técnica de ocultamiento y método de contaminación, en el registro no se vincula el buque de alto bordo.

6.11.1 TIPO ESTÁNDAR

Este contenedor posee las características más comunes del mercado, son contruidos de metal, con puertas en un extremo y su diseño obedece a las medidas estandarizadas de 20', 40', y 40' high cube (Ruano, 2016).

6.11.2 TIPO REEFER

Este contenedor fue diseñado para el transporte de carga refrigerada, por lo que posee un sistema de enfriamiento que funciona con un motor independiente, que se encuentra acomodado en la parte frontal del contenedor. Los contenedores cuando están cargados con productos perecederos o productos con caducidad por la exposición a temperatura ambiente son ubicados en patios específicos, donde debe existir una toma de corriente, para que funcione su sistema frigorífico (Ruano, 2016).

6.11.3 TIPO OPEN TOP

Este tipo de contenedores tiene como principal característica que carece de techo. Son utilizados para transporte de grandes cargas cuya altura sobrepasa las dimensiones del contenedor por la parte superior. Entre las cargas más comunes están, mármoles, piedras, cristales, maderas, material de construcción, maquinaria, llantas, entre otros. Para proteger la carga, se acostumbra a cubrir con una lona resistente o bien con una cubierta flexible. Los contenedores open top pueden ser de 20', o de 40' pies. Se fabrican en acero para resistir el peso de la mercancía. También pueden tener puertas en los extremos para facilitar la carga o descarga.

Imagen N° 9 contenedor open top



Fuente: MULTITRANS, 2026.

6.11.4 TIPO FLAT RACK

Los contenedores Flat Rack son fabricados con planchas de acero reforzado y no suelen tener paredes, ni techos; en el caso de tenerlas, son reclinables. Se utilizan mayoritariamente para cargas pesadas y sirven tanto para transporte marítimo como terrestre. Se utilizan para cargas de material especial como coches, vehículos industriales, maquinaria, tuberías, etc. En definitiva, toda la carga que no puede transportarse en un contenedor estándar.

6.11.5 TIPO VENTILADO

Este tipo de contenedores cuentan con la peculiaridad de que están dotados de aberturas o dispositivos superiores, intermedios e inferiores para la circulación natural o mecánica del aire. Son utilizados principalmente para el transporte de café, frijoles y cacao entre otros.

Imagen N° 10 contenedor ventilado



Fuente: PELICAN CONTAINERS, 2026.

6.12 MODALIDAD NADADOR:

Al menos en Costa Rica no ha sido documentada, aunque no se descarta que sea utilizada, pero esta modalidad identificada en el año 2020 en Colombia se caracteriza porque el estupefaciente es transportado a través de una persona nadando, se sujeta el estupefaciente con arnés al cuerpo y se impulsa para traspasar una distancia para alcanzar a entregar la carga ilícita hasta su objetivo, normalmente son distancias cortas sobre litorales o riberas y la cantidad no suele ser muy alta por el peso que representa trasladar. Hay dos subclasificaciones:

6.12.1 TIPO LIBRE

Esta se lleva a cabo cuando la persona realiza la maniobra de nado, halando la carga de estupefaciente por sus propios medios, es decir mediante los movimientos de sus brazos y piernas. Este impulso le permite desplazar una distancia según sus capacidades físicas. Bajo esta modalidad se han presentado eventos en el Estrecho de Gibraltar, con individuos que trafican hachís. Se ha registrado eventos similares en el Río Bravo, donde traficantes han intentado cruzar este río con cargamento de estupefaciente hacia el otro lado en Estados Unidos de América.

6.12.2 TIPO PROPULSOR ACUÁTICO

Cuando la persona realiza su desplazamiento equipado por componentes para buceo y un propulsor acuático eléctrico. Este último, cuenta con la capacidad de alcanzar velocidades que van de 2 a 4 nudos bajo la superficie del agua, con capacidades de carga de hasta 100 kilogramos, contribuyendo de manera importante a la autonomía del nadador concediendo la capacidad de recorrer distancias significativas. Se tienen registros por medio de esta técnica de hasta 100 minutos de duración, teniendo en cuenta las características de su batería.

Imagen N° 11 propulsores subacuáticos



Fuente: PADI - DRESELL DIVERS, 2026.

6.13 MODALIDAD VEHÍCULO MARINO NO TRIPULADO

Se caracteriza por el medio bajo el cual se transporta el estupefaciente a través de un vehículo marino que hace énfasis del uso de la innovación y desarrollo de la tecnología. Este vehículo marino carece de tripulación, posee dispositivos electrónicos para ser maniobrado y navegar de manera remota o autónoma. Según sus dispositivos y tecnología, estos pueden ser de dos tipos:

6.13.1 TIPO SUPERFICIE

Cuando se habla de superficie, nos referimos a el plano de agua, por lo que un vehículo autónomo de superficie (VAS) o USV (Unmanned Surface Vehicle, por sus siglas en inglés), navega de manera remota o autónoma hacia su objetivo, en este caso podría estar transportando estupefacientes a distancias relativamente cortas, ya que depende de sus capacidades tecnológicas y su fuente de energía (ADSLZone, 2021).

Imagen N° 12 vehículo autónomo de superficie



Fuente: litoral, 2026.

6.13.2 TIPO SUBACUÁTICO

Un Vehículo Subacuático Autónomo (VSA) o AUV (autonomous underwater vehicle, por sus siglas en inglés), es un dispositivo equipado con un sistema de propulsión, controlado y piloteado remotamente desde un ordenador. Este nivel de control, bajo la mayoría de las condiciones ambientales, permite que el vehículo pueda seguir trayectorias preprogramadas precisas (ADSLZone, 2021).

Cabe señalar que este tipo de tecnología resulta fundamental para las funciones de la Unidad de Buceo Forense del OIJ, ya que permite realizar labores de reconocimiento previo sin

exponer directamente a los buzos. Asimismo, facilita una mejor planificación y dirección de las operaciones subacuáticas, optimizando los tiempos de búsqueda y rastreo, lo que a su vez contribuye a reducir el consumo de aire y el desgaste del equipo de buceo.

Imagen N° 13 vehículos subacuáticos autónomos



Fuente: Equipment - litoral, 2026.

6.14 MODALIDAD DE CARGA A LA DERIVA:

Se realiza cuando está flotando en el agua sin ninguna señal que marque su posición. Esta modalidad es producto de un acto reaccionario que los narcotraficantes al momento de ser detectados y perseguidos por las autoridades lanzan los alijos al agua, con el objeto de aligerar peso en la embarcación y tener mayor velocidad en la evasión. De lo anterior, no se ha determinado en lo absoluto que esta sea una práctica intencional, con el fin que los estupefacientes a través de las corrientes marinas lleguen hasta las organizaciones encargadas de la recepción o cuando menos a una posición donde se pueda recolectar.

Pero si se ha suscitado, los mismos narcotraficantes si se dieron a la fuga con éxito, otras organizaciones de narcotraficantes (competencia) o pescadores (artesanales o industriales), que realizan faenas en áreas cercanas a lugares donde se ha llevado a cabo la persecución, han realizado una actividad denominada “Pesca Blanca”, cuyo objeto es recuperar los estupefacientes.

6.15 MODALIDAD DE CARGA BALIZADA

Esta modalidad consiste en colocar intencionalmente una carga de estupefacientes en el agua, en una posición y área previamente establecida, sumergida o no en el agua, marcando su ubicación con un objeto flotante y de colores llamativos y contrastantes para recuperar dicha

carga. Esta peculiaridad se ha presentado, cuando los narcotraficantes, necesitan hacer la entrega de un alijo de carga ilegal, de una embarcación a otra, sin necesidad de tener contacto de ambas a fin de no despertar sospechas ante las autoridades. Esta técnica se manifiesta a distancias relativamente cercanas a la costa, al alcance de todo tipo de embarcaciones, especialmente de las embarcaciones menores, como lanchas de pesca, embarcaciones de recreo, dependiendo de las características de la carga (volumen, peso, cantidad). Se han identificado estos eventos, a lo largo de las rutas marítimas, específicamente en las áreas donde se realizan el interfaz de despacho y recepción de estupefacientes. Esta modalidad se subdivide en tipo de boya satelital y radio boya.

Imagen N° 14 carga de droga balizada



Boya encontrada con un cargamento de CHC bajo "Carga Balizada" en el mar del Caribe. Nota: Imagen de referencia. Tomado de "Narcos usan boyas con GPS para ubicar droga." (Fonseca 2015).

Fuente: Research Gate, 2026.

6.15.1 TIPO BOYA SATELITAL U OTRO EQUIPO SATELITAL

Este tipo emplea tecnología que brinda la posición exacta del cargamento ilícito plantado o desplegado en el agua, a través de un sistema de rastreo satelital. Se caracteriza porque requiere de un plan estratégico estructurado con capacidades económicas altas y con conocimiento de la tecnología de punta. Por lo anterior, se ha determinado que este tipo se presenta en rutas marítimas mucho más abiertas de la costa, empleando embarcaciones de pesca industrial, con autonomía para navegar a grandes distancias y equipos especiales para lo plantado, recolección e izado de grandes pesos en alta mar. Como información a considerar, las boyas satelitales que se han registrado en los eventos de incautaciones han sido desarrolladas específicamente para la pesca industrial especializada, por lo que los barcos dedicados a esta actividad poseen no solo las boyas satelitales, sino también los equipos receptores (hardware y software) de las señales que estas emiten para su precisa ubicación en alta mar.

6.15.2 TIPO RADIO BOYA

Este tipo se caracteriza de igual manera que la descrita anteriormente, con la diferencia que el dispositivo que se utiliza para ubicar el alijo de estupefaciente en el agua es una boya que transmite la posición a través de una frecuencia de radio. Al igual que las boyas satelitales, han evolucionado tecnológicamente, utilizadas principalmente en la industria de la pesca. Este tipo constituye una versión económica para monitoreo de una posición. Las radio boyas emiten la señal de posición mediante una frecuencia de radio, la cual depende de factores como las condiciones climáticas y de la mar, además requiere de equipos receptores de frecuencias compatibles, según el tipo de radio boya.

Imagen N° 15 carga de droga con radio boya



Fuente: TELETICA.COM, 2026.

7. Metodologías de ocultamiento marítimo

Las metodologías de ocultamiento en el narcotráfico marítimo comprenden el conjunto de técnicas y procedimientos empleados para disimular, encubrir o camuflar sustancias ilícitas, con el objetivo de evadir la detección por parte de terceros y, principalmente, de los controles ejercidos por el Estado a través de autoridades marítimas, portuarias, aduaneras y fuerzas de seguridad.

Estas técnicas de ocultamiento varían en función de la modalidad de transporte marítimo utilizada, así como del tipo y características de la embarcación involucrada en la operación ilícita. En este sentido, las organizaciones criminales aprovechan tanto embarcaciones menores como buques de gran porte, contenedores, estructuras del casco, compartimentos técnicos, espacios de difícil acceso y cargas lícitas como medio de encubrimiento, adaptando sus métodos a las particularidades operativas de cada unidad naval.



Cabe destacar que las metodologías de ocultamiento constituyen un fenómeno dinámico y en constante evolución, impulsado por la intensificación de los controles estatales y el avance de las tecnologías de inspección. Como consecuencia, las organizaciones dedicadas al narcotráfico marítimo desarrollan de manera continua nuevas formas de ocultación, cada vez más sofisticadas, con el fin de reducir los riesgos de detección e incrementar la eficacia de sus operaciones.

El conocimiento actualizado y sistemático de estas técnicas resulta fundamental para el diseño de estrategias de prevención, detección e investigación, así como para el fortalecimiento de las capacidades operativas de las autoridades.

7.1 MODALIDAD DE OCULTAMIENTO EN LA ESTRUCTURA

Esta modalidad consiste en ocultar estupefacientes dentro de estructuras internas de los buques, las cuales suelen ser modificadas o adaptadas durante procesos de mantenimiento o reparación para alojar cargamentos ilícitos. Los espacios más utilizados incluyen mamparos, cubiertas o dobles fondos, cuadernas y otras partes estructurales de la motonave, por lo que es fundamental contar con conocimientos básicos de arquitectura naval para identificar posibles puntos de ocultamiento.

7.2 MODALIDAD DE OCULTAMIENTO EN COMPARTIMENTOS

En el medio marítimo los compartimentos hacen referencia a los espacios de un buque que son aislados por puertas (portas) y escotillas para evitar que en caso de inundación estos sean afectados, en ese orden de ideas consiste en ocultar estupefaciente en algún espacio dentro de la embarcación. Por ejemplo: camarotes, cocina, bodegas, tanques, pañoles, cuarto de máquinas, entre otros. Se diferencia de la técnica de estructura, en que los compartimentos son espacios adaptados con finalidades específicas propias de las embarcaciones, no requiere su modificación estructural para la contaminación con las cargas ilegales.

7.3 MODALIDAD DE OCULTAMIENTO EN LA CUBIERTA

Las cubiertas son cada una de las superficies (suelos) de madera o metálicos de un buque (barco) que, a diferentes alturas respecto a la quilla, afirmados sobre los baos o vigas superiores de la cuaderna, dividen el buque horizontalmente. Ahora bien, teniendo definido el concepto de cubierta, para el objeto de este documento hace referencia a la técnica de "cubierta" cuando se ubican los estupefacientes sobre las superficies de espacios cerrados o abiertos. Generalmente, esta es una técnica fácil de detectar por las autoridades, se asocia a una intención expedita por parte de los miembros de las organizaciones criminales, que pretenden transportar las cargas ilícitas y las ubican sobre estas superficies para evitar la detección e identificación.

7.4 MODALIDAD DE OCULTAMIENTO CON USO DE PARÁSITOS

Esta técnica de ocultamiento ha sido implementada principalmente por las organizaciones criminales dentro de su desarrollo e innovación para el cumplimiento de los objetivos delictivos, su manifestación puede estar asociada a las siguientes características; la primera, cuando el dispositivo "parásito" es adherido al casco de la embarcación, produciendo protuberancias sobre la normalidad estructural de la obra viva; la segunda, cuando el dispositivo "parásito"

es remolcado o halado por la embarcación a través de un cable de acero. Los dispositivos “parásitos”, cuando se hallan en el casco de las embarcaciones, se pueden manifestar en cilindros, cajas, imanes, tulas, tubos, que se adhieren sobre la superficie o elementos que se encuentran bajo la superficie de mar, por ejemplo; la quilla, pala del timón y las cajas de mar. El método de contaminación para esta técnica es a través de buzos, quienes incorporan las cargas ilícitas en las áreas anteriormente mencionadas

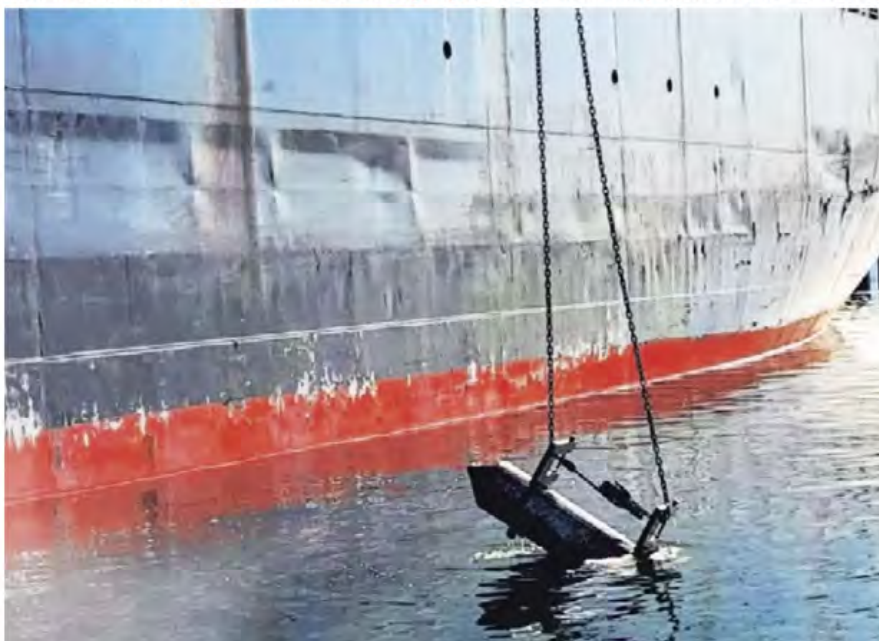
Inicialmente, esta técnica solo aplicaba para elementos adheridos a los cascos de las embarcaciones, a través de dispositivos como cilindros metálicos, sin embargo, en la lucha frontal contra las drogas ilícitas, los diferentes servicios vinculados a la contención de este fenómeno, han detectado estupefacientes ocultos en maletas o tulas deportivas que se ubican en las cajas de mar, eso permite que se puedan transportar por parte de los buzos con mayor facilidad; asimismo, estas detecciones se han efectuado en buques de alto bordo, embarcaciones de pesca, embarcaciones de transporte y buques especializados. Por otra parte, se han detectado dispositivos “parásitos” que cuelgan de las embarcaciones a través cuerdas aceradas que se enganchan a unas argollas soldadas a los cascos de estas embarcaciones y que se atan a estos artefactos ilegales, inclusive se ha podido evidenciar que estos nuevos “parásitos” están dotados con cámaras de aire para flotarlos y válvulas con compresor para inyectarle agua, sumergirlos y de esta manera tratar de evadir las inspecciones subacuáticas que realizan las autoridades.

Imagen N° 16 noticia periódico La Nación sobre un parásito de droga

Narcotráfico

Narcos tienden a usar más ‘parásitos’ en cascos de barcos para camuflar cocaína

Autoridades han identificado que gran cantidad de alijos provienen desde el puerto Turbo, en Antioquia, Colombia.



Fuente: LA NACIÓN.COM, 2026.

7.5 MODALIDAD DE OCULTAMIENTO EN LA CARGA

Esta técnica aplicada a los buques alto bordo hace referencia a aquellas embarcaciones que tienen un diseño para transportar carga en general, por ejemplo, cargas de fertilizantes, granos, mineral y carbón, entre otros.

Las organizaciones de crimen ocultan los estupefacientes en los espacios del buque acondicionados para transportar estas cargas, que por lo general son bodegas amplias. Por otro lado, esta técnica no aplica para los buques containeros precisamente porque la carga en estos buques se encuentra en contenedores y no va suelta o distribuida en bodegas como en los buques de carga a granel, aun así puede haber varias modalidades de ocultamiento en una misma embarcación.

7.6 TÉCNICA DE OCULTAMIENTO EN EL EQUIPO

Esta técnica hace referencia al ocultamiento de estupefaciente en el interior de algún equipo que haga parte del funcionamiento del buque, bien sea principal como un motor propulsor, motor generador de corriente o un equipo auxiliar como una electrobomba, equipo de contra incendio etc. Si el estupefaciente se detecta en algún equipo que el buque este transportando como mercancía, en ese caso eso sería bajo la técnica de carga.



¿Extensión total de Costa Rica?

De acuerdo con los datos oficiales del Instituto Geográfico Nacional, la superficie total de Costa Rica es de 594.974,85 kilómetros cuadrados, de los cuales el 91.4% corresponde a superficie marina y solo el 8.6 % a superficie terrestre.

En resumen, esto quiere decir que cerca del 92% de nuestro país corresponde a superficie de cuerpos de agua, lo cual es una notable diferencia por considerar.

¿Sabías que Costa Rica es más grande de lo que muchas personas creen?

Unidad de Buceo Criminalístico
☎ 2528-9617
✉ ubuceocriminalistico@poder-judicial.go.cr

OIJ CR Safe
Disponible en Google Play | Disponible en App Store

Organismo de Investigación Judicial | OIJ a tu servicio | Canal OIJ | OIJ_organismo | oijpolicia

Arte: Oficina de Información y Prensa OIJ | www.sitiooj.poder-judicial.go.cr



8. Las rutas del narcotráfico marítimo y portuario

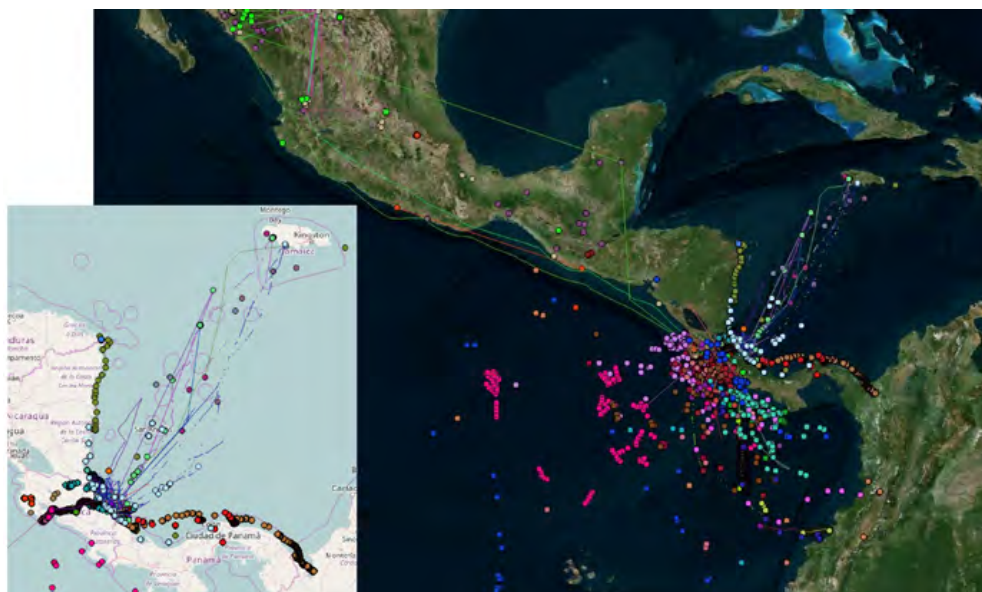
El narcotráfico en América Latina constituye un fenómeno criminal transnacional de alta complejidad, cuya dinámica se estructura, en gran medida, a través de rutas marítimas estratégicas que conectan las zonas de producción con los principales mercados de consumo a escala global. En las últimas décadas, el dominio del espacio marítimo se ha consolidado como el principal vector logístico para el transporte de estupefacientes, particularmente cocaína, debido a su amplitud geográfica, porosidad jurisdiccional y elevada capacidad de ocultamiento dentro del comercio marítimo legal.

Las rutas del narcotráfico marítimo en la región se organizan en torno a corredores oceánicos bien definidos, destacándose el Pacífico Oriental y el Caribe, así como el uso intensivo de infraestructura portuaria como nodos de tránsito, acopio y redistribución. **Desde los países productores del área andina principalmente Colombia, Perú y Bolivia, la droga es movilizada hacia puntos de salida costeros mediante redes logísticas que combinan transporte terrestre y fluvial, para posteriormente ser embarcada en lanchas rápidas ("go-fast boats"), semisumergibles, embarcaciones pesqueras y buques mercantes, con destino a Centroamérica, México, Estados Unidos y, crecientemente, Europa.**

El corredor del Pacífico Oriental se ha posicionado como la principal arteria del narcotráfico marítimo regional. A través de esta ruta, las organizaciones criminales aprovechan extensas zonas de altamar para realizar transbordos, balizamiento de cargas y reabastecimiento, reduciendo el riesgo de interdicción directa. En paralelo, el corredor del Caribe mantiene una alta relevancia estratégica, caracterizándose por trayectos fragmentados, uso de islas como puntos intermedios y una intensa actividad de transferencias en alta mar, particularmente en áreas de jurisdicción limitada o superpuesta.

Un elemento central en la evolución reciente de las rutas del narcotráfico es la creciente instrumentalización de los puertos comerciales. La contaminación de contenedores, el ocultamiento en cargas lícitas y la infiltración de cadenas logísticas legales han transformado a determinados complejos portuarios en nodos criminales de alto valor estratégico. Países con infraestructuras portuarias desarrolladas y elevada conectividad marítima han experimentado un aumento significativo de incautaciones, lo que refleja tanto una mayor presión estatal como una intensificación del tráfico por estas vías.

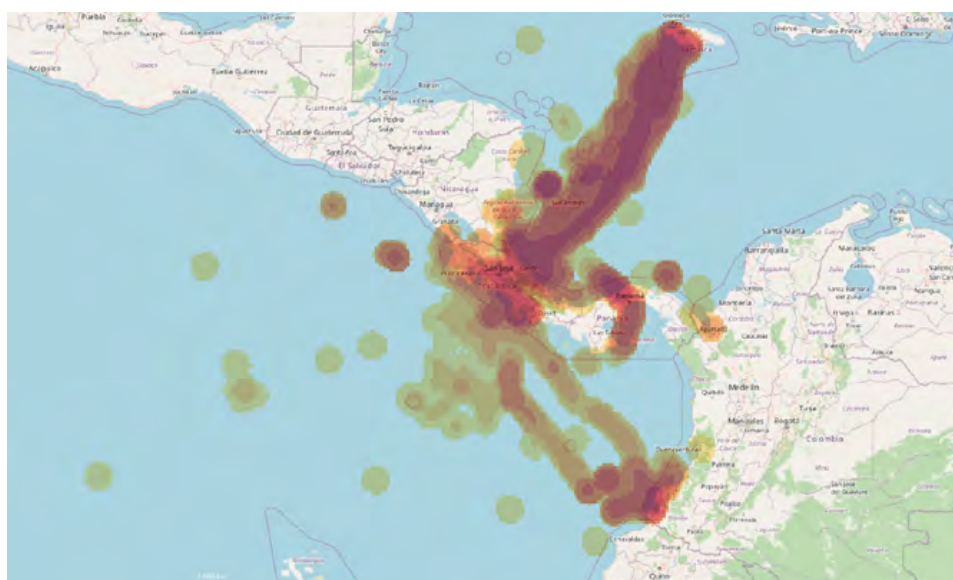
Imagen N° 17 densidad de rastros GPS 2012 - 2016



Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La información presentada en la imagen mapa de puntos que se deriva del análisis de dispositivos GPS 2012 - 2016 incautados en diversas operaciones policiales; nótese el patrón del flujo de información y las rutas predominantes identificadas.

Imagen N° 18 densidad de rastros GPS 2017



Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La información presentada en la imagen, representada mediante un mapa de calor, se deriva del análisis de dispositivos GPS incautados en 2017 en el marco de diversas operaciones policiales. En ella se observa el patrón del flujo de información y la identificación de las rutas esencialmente marítimas más predominantes, aunque también se incluyen algunas terrestres, tanto de manera independientes como interconectadas, destacando especialmente los nodos

correspondientes a Colombia, Jamaica y Centroamérica. Cabe señalar la existencia de un tramo faltante asociado al desplazamiento hacia Estados Unidos; no obstante, dicha información no se encuentra disponible debido a que, en algunos casos, los dispositivos fueron incautados antes de que el recorrido se completara.

Imagen N° 19 densidad de rastros GPS 2018



Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La información presentada en la imagen, representada mediante un mapa de calor, se deriva del análisis de dispositivos GPS incautados en 2018 en el marco de diversas operaciones policiales. En ella se observa el patrón del flujo de información y la identificación de las rutas esencialmente marítimas más predominantes, aunque también se incluyen algunas terrestres, tanto de manera independientes como interconectadas, destacando especialmente los nodos correspondientes a Colombia, Jamaica, Centroamérica y la costa caribe norte Nicaragua y Honduras. Cabe señalar la existencia de un tramo faltante asociado al desplazamiento hacia Estados Unidos; no obstante, dicha información no se encuentra disponible debido a que, en algunos casos, los dispositivos fueron incautados antes de que el recorrido final se completara.

Imagen N° 20 densidad de rastros GPS 2019



Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La información presentada en la imagen, representada mediante un mapa de calor, se obtiene del análisis de dispositivos GPS incautados en 2019 durante diversas operaciones policiales, el mismo permite identificar los patrones de movilidad y los principales corredores utilizados, los cuales son predominantemente marítimos, aunque se registran también segmentos terrestres complementarios. Las rutas se configuran tanto de manera independiente como mediante redes interconectadas, evidenciando nodos de alta concentración y relevancia estratégica en Colombia, Jamaica, Centroamérica y la franja costera norte del Caribe hondureño. Asimismo, se aprecia un corredor claramente definido a lo largo de la costa del Pacífico con proyección hacia territorio mexicano. Se identifica la ausencia de un tramo correspondiente a la fase final del desplazamiento hacia Estados Unidos; no obstante, esta limitación obedece a la incautación anticipada de los dispositivos, lo que impidió la captura completa del recorrido.

Imagen N° 21 densidad de rastros GPS 2020

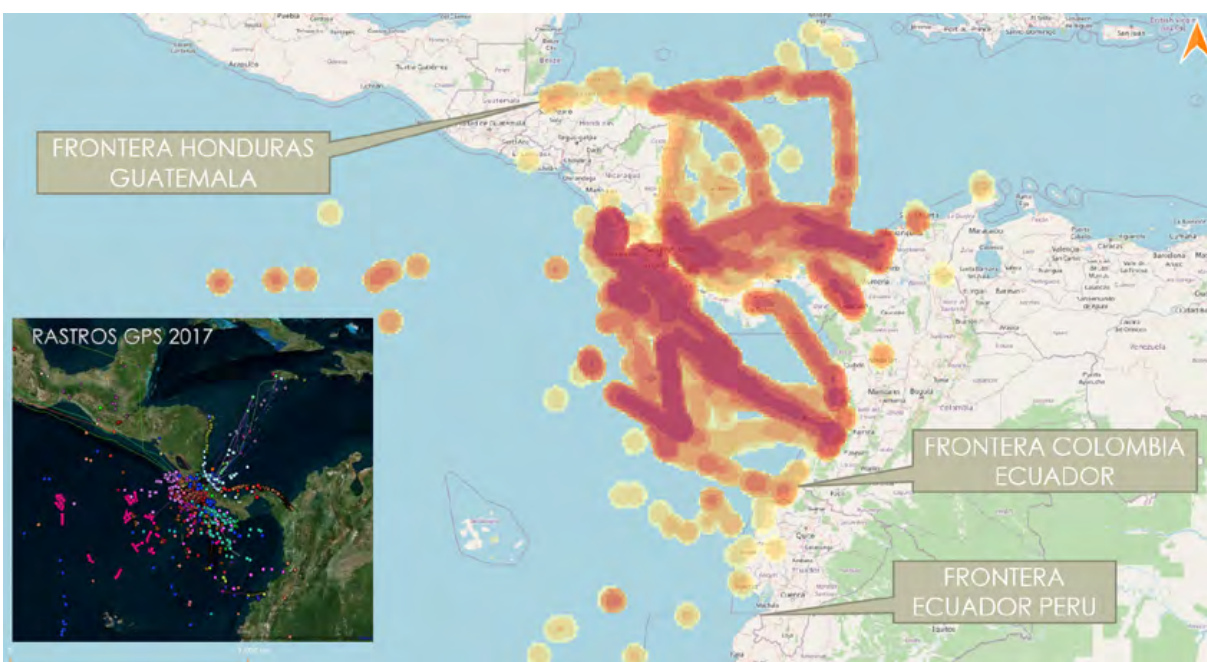


Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La información presentada en la imagen, mediante un mapa de calor, se deriva del análisis de dispositivos GPS incautados en 2020 en el marco de diversas operaciones policiales. Se observa el patrón del flujo de información y la identificación de las rutas esencialmente marítimas más predominantes, aunque también se incluyen algunas terrestres, tanto de manera independientes como interconectadas, destacando especialmente los nodos correspondientes a Colombia, Jamaica, Centroamérica y la costa caribe norte Honduras. Cabe señalar la existencia de un tramo faltante asociado al desplazamiento hacia Estados Unidos.

En la imagen al igual que las anteriores, se observan nodulos o puntos en alta mar, lo que sugiere posibles eventos de abastecimiento, intercambios y/o coordinaciones.

Imagen N° 22 densidad de rastros GPS 2021



Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La información presentada en la imagen, mediante un mapa de calor, se deriva del análisis de dispositivos GPS incautados en 2021, y una imagen pequeña de rastros de GPS 2017 en el extremo inferior izquierdo, todo ello en el marco de diversas operaciones policiales.

Se observa el patrón del flujo de información y la identificación de las rutas esencialmente marítimas más predominantes, pero se incluyen algunas terrestres, tanto de manera independientes como interconectadas, destaca especialmente los nodos correspondientes a Colombia, Jamaica, Centroamérica y la costa caribe norte Honduras, además la costa del Pacífico evidencia una importante activación. Cabe señalar la existencia de un tramo faltante asociado al desplazamiento hacia Estados Unidos.



Ruta Corredor del Pacífico Oriental

El corredor del Pacífico Oriental, como ya vimos, se configura como la principal vía de transporte marítimo de cocaína a nivel regional. Este eje conecta a los países productores de la región de sur america principalmente Colombia, Ecuador y Perú con Centroamérica, México y Estados Unidos, mediante un entramado logístico sofisticado que combina distintas tipologías de embarcaciones y modalidades de ocultamiento.

Las organizaciones criminales emplean embarcaciones de alta velocidad (“go-fast boats”), semisumergibles, embarcaciones pesqueras y buques mercantes con carga contaminada, aprovechando amplias extensiones de altamar para realizar transbordos, balizamiento de cargamentos y operaciones de reabastecimiento, lo que dificulta la detección temprana y la atribución jurisdiccional.

En el marco de este corredor marítimo, se han reportado centenares de toneladas de cocaína incautadas durante el período 2020 - 2025, como resultado de operativos conjuntos entre países del Pacífico y agencias internacionales. En particular, México se destaca como un punto crítico de interdicción y redistribución, habiendo registrado la incautación de 229 toneladas de cocaína en sus costas del Pacífico entre 2020 y 2024, lo que evidencia tanto la magnitud del flujo ilícito como la centralidad estratégica de este corredor.

La vasta extensión oceánica del Pacífico Oriental, combinada con la sofisticación logística de las organizaciones criminales incluyendo uso de embarcaciones rápidas, transbordos en alta mar y tecnologías de ocultamiento dificulta la detección temprana y la coordinación jurisdiccional entre países ribereños. Esto refuerza la necesidad de estrategias conjuntas de inteligencia, patrullaje y cooperación internacional que integren capacidades navales, aéreas y satelitales.

Ruta del Caribe y del Atlántico

La ruta del Caribe y del Atlántico constituye un corredor complementario de alta relevancia, caracterizado por una operativa fragmentada y altamente adaptable. A través de esta vía, la cocaína producida en Sudamérica es transportada mediante embarcaciones de mediano y pequeño porte, realizando escalas en zonas insulares, cayos y puntos intermedios, para posteriormente dirigirse hacia Estados Unidos y mercados europeos.

Este corredor se distingue por el uso intensivo de transferencias en alta mar, la fragmentación deliberada de cargamentos y la utilización de jurisdicciones múltiples o de control limitado, lo que complica las tareas de persecución penal y cooperación judicial.

Imagen N° 23 densidad de rastros GPS zona Atlántica 2012 - 2016



Fuente: Inteligencia Geográfica, 2022

La [República Dominicana](#) y muchas islas más del atlántico se han consolidado como un nodo estratégico dentro de la ruta caribeña, registrando incautaciones significativas tanto en altamar como en áreas portuarias, derivadas de persecuciones prolongadas y operaciones coordinadas con agencias internacionales. De manera similar, los países insulares y las zonas intermedias del Caribe han incrementado sus decomisos, en gran medida como resultado de operativos multinacionales de interdicción marítima, así como por incidentes en altamar provocados por condiciones climáticas adversas, como tormentas, o por deficiencias en las embarcaciones utilizadas.

De manera similar, [Puerto Rico](#) por su condición de territorio estadounidense— representa un punto de alto valor estratégico para las organizaciones criminales, ya que su utilización como zona de tránsito reduce los controles aduaneros posteriores hacia el territorio continental de Estados Unidos. Asimismo, [Haití](#) se ha identificado como un espacio vulnerable dentro de la ruta caribeña, debido a limitadas capacidades de control marítimo, lo que facilita el uso de sus costas para desembarcos clandestinos y transbordos en altamar.

Puertos principales como nodos logísticos del narcotráfico marítimo

Un elemento central en la evolución reciente del narcotráfico marítimo es la instrumentalización sistemática de los puertos comerciales como plataformas logísticas del crimen organizado transnacional. La contaminación de contenedores, el ocultamiento de estupefacientes en



cargas lícitas y la infiltración de las cadenas de suministro han transformado a determinados complejos portuarios en nodos criminales de alto valor estratégico.

En este contexto, puertos de alta conectividad y volumen de tráfico como Balboa y Colón, en Panamá, así como Limón Moín - APM terminals y Caldera, en Costa Rica, destacan por su relevancia dentro de las rutas de tránsito y redistribución regional.

Su ubicación geoestratégica, infraestructura logística avanzada y elevado flujo comercial los convierten en puntos clave para la consolidación, el trasbordo y la proyección de cargamentos ilícitos hacia mercados internacionales, particularmente Norteamérica y Europa.

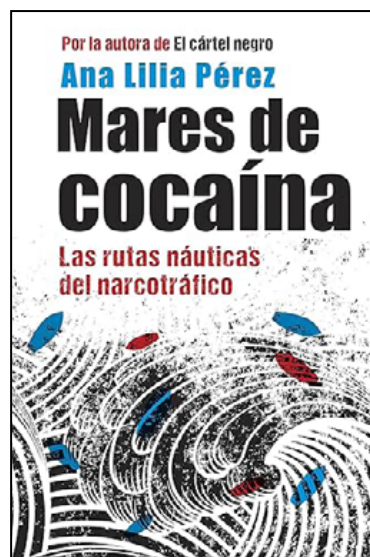
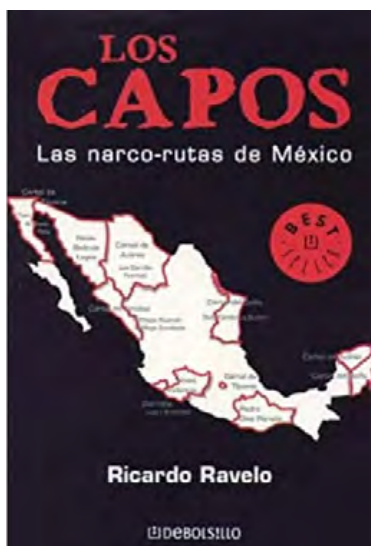
En este sentido, [Panamá](#) ocupa un lugar destacado, dado que su infraestructura portuaria en ambos océanos y su elevada conectividad con rutas marítimas globales lo convierten en un punto crítico de tránsito y redistribución. Las autoridades panameñas han reportado la incautación de cientos de toneladas de cocaína en operaciones combinadas de control portuario y patrullaje marítimo, lo que refleja la magnitud del fenómeno y la presión ejercida por las organizaciones criminales sobre este sistema logístico.

De manera creciente, [Costa Rica](#) ha adquirido una relevancia estratégica significativa dentro del narcotráfico marítimo regional, particularmente a partir de 2022. Su posición geográfica, su doble acceso oceánico y el desarrollo de su infraestructura portuaria han favorecido su utilización como territorio de tránsito y punto de consolidación logística. En este país se ha evidenciado un aumento sostenido de incautaciones en muelles, terminales portuarias y aguas jurisdiccionales, asociado principalmente a la contaminación de contenedores con destino a Norteamérica y Europa, así como al uso de embarcaciones pesqueras y de carga para el transporte ilícito.

Asimismo, las operaciones portuarias en [Guatemala](#) han registrado un incremento relevante de decomisos, enmarcado en la dinámica de tráfico hacia Centroamérica y el mercado norteamericano, lo que refuerza la tendencia regional de utilización de puertos comerciales como eslabones clave del circuito criminal.

El narcotráfico marítimo debe entenderse no solo como una actividad ilícita de transporte, sino como una economía criminal globalizada, altamente adaptable, que opera con lógicas empresariales, diversificación de rutas y constante innovación tecnológica. La disputa por el control de las rutas marítimas, los puntos de embarque y los corredores oceánicos constituye hoy uno de los principales desafíos para la seguridad marítima regional, la gobernanza portuaria y la cooperación internacional en América Latina.

Para ampliar el conocimiento sobre las rutas marítimas utilizadas por el narcotráfico, se recomienda consultar los dos libros que se presentan a continuación.



Cuadro N° 1
Resumen de Decomisos de narcotráfico marítimo por país (América Latina, 2020-2025)

País	Años	Operativos / Decomisos marítimos (resumen)	Cantidad incautada	Fuente / Referencia
Colombia	2020-2024	Operaciones navales en Pacífico y Caribe; "go-fast" y cargas balizadas en zonas de Buenaventura y costa pacífica.	Parte del total regional (Pacífico): entre 180-351 t de cocaína (2020-24). También casos específicos de cargamentos y métodos como boyas.	CMCON reporte 2025 y caso de cargas balizadas.
Ecuador	2020-2024	Pacífico oriental intensivo; cooperación internacional para interceptación marítima.	Parte del total regional (Pacífico), con aumento de decomisos reflejado en cifras regionales.	CMCON y análisis regional.
México	2020-2024	Interdicciones marítimas en Pacífico; operaciones contra embarcaciones y semisumergibles.	229 t de cocaína incautadas en Pacífico (2020-24).	Reporte CMCOM / Riviera Maya News (Oct 2025).

País	Años	Operativos / Decomisos marítimos (resumen)	Cantidad incautada	Fuente / Referencia
Panamá	2023-2024	Puerto y operaciones marítimas intensivas; múltiples decomisos en puertos y tránsito hacia Europa.	>117 t de cocaína (2024 solo).	El País / registros aduaneros.
Costa Rica	2023-2024	Operación Caribe y patrullajes en Pacífico y Caribe.	~27 t de cocaína (2024).	Diálogo Américas / InSight Crime.
El Salvador	2020-2024	Costa Pacífico a distancias mayores; oftalmic: patrullaje extendido al altamar.	Entre 10-16,7 t de cocaína en alta mar (hasta 2024).	El Salvador in English.
Guatemala	2023-2024	Incremento de decomisos en regiones costeras y aguas adyacentes.	~18,2 t reportadas en 2024 (incluye rutas conectadas al Pacífico).	El Salvadorinfo.net.
República Dominicana	2024-jul 2025	Incautación tras persecución marítima; ruta del Caribe.	~ 1.5 t en alta mar (jul 2025) y ~ 9.5 t en 2024.	AP News + Diálogo Américas.

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Cuadro N° 2
Decomisos de narcotráfico marítimo por país y año
América Latina - 2020 a 2024 (en toneladas)

País	Ruta principal	2020	2021	2022	2023	2024	Total 20-24
Colombia	Pacífico / Caribe	45	52	60	78	85	320
México	Pacífico Oriental	30	42	55	51	51	229
Panamá	Caribe / Pacífico	22	30	40	47	117	256
Costa Rica	Pacífico / Caribe	10	14	18	22	27	91
Ecuador	Pacífico Oriental	18	25	32	40	44	159
El Salvador	Pacífico (altamar)	6	8	10	12	16.7	52.7
Rep. Dominicana	Caribe	5	7	9	9.5	12	42.5
Guatemala	Pacífico	4	6	8	10	18.2	46.2
Total		140	184	232	269.5	370.9	1196.4

Fuente: Elaboración propia, 2026.

[Volver al índice](#)



Del análisis de los cuadros presentados se desprenden una serie de observaciones relevantes. En primer lugar, es necesario aclarar que es evidente la ausencia de información correspondiente a algunos países como Honduras y Nicaragua, esta situación obedece a que dichos Estados no publican de manera sistemática ni desagregada información oficial sobre decomisos realizados en el ámbito marítimo o portuario. Si bien fue posible identificar referencias a incautaciones de carácter terrestre a través de noticias y fuentes secundarias, no se encontraron datos verificables y comparables sobre decomisos estrictamente marítimos. Esta carencia de información no implica la inexistencia del narcotráfico marítimo en esos países, sino una limitación en la disponibilidad y transparencia de los datos oficiales.

En segundo término, el análisis del detalle anual permite identificar tendencias claras en el período 2020 - 2024, caracterizadas por un crecimiento sostenido de los decomisos de narcotráfico marítimo en la región. Este comportamiento evidencia que el narcotráfico marítimo no se reduce, sino que se adapta y expande, incrementando los volúmenes transportados. En este contexto, el aumento de los decomisos no puede interpretarse exclusivamente como un mayor éxito de las políticas estatales de control, sino también como un reflejo del crecimiento del flujo de drogas por vía marítima.

Asimismo, se observa la emergencia con mayor intensidad de Panamá y Costa Rica a partir de 2022, vinculada al uso creciente de muelles y puertos como plataformas clave del narcotráfico marítimo. Este incremento se asocia principalmente a:

- La contaminación de contenedores en cadenas logísticas legales.
- El tránsito de cargamentos con destino a Europa.
- La consolidación de puertos logísticos como nodos criminales estratégicos.

Finalmente, los datos confirman que Colombia, Ecuador y México conforman el eje estructural del narcotráfico marítimo regional, articulando las distintas etapas del circuito criminal:

Producción —→ salida —→ redistribución

Este corredor concentra más del 65 % del total regional del narcotráfico marítimo, lo que reafirma su centralidad dentro de las dinámicas del tráfico internacional de drogas y su relevancia estratégica para las organizaciones criminales transnacionales.

9. Narcotráfico en PUERTOS y MUELLES

Aun cuando forma parte del narcotráfico marítimo en general, este fenómeno ha evolucionado en las últimas décadas hacia un modelo altamente sofisticado, en el que puertos y muelles comerciales se consolidan como nodos estratégicos para la logística del crimen organizado transnacional. Originalmente concebidos para el comercio legítimo, estos espacios son ahora utilizados para la ingestión, almacenamiento y redistribución de estupefacientes, aprovechando la complejidad operativa y el gran volumen de tráfico portuario para dificultar su detección y control.



Los principales desafíos que enfrentan los Estados es la creciente capacidad de adaptación de las organizaciones criminales, las cuales utilizan métodos de ocultamiento cada vez más elaborados y se benefician de la complejidad operativa de los puertos. La alta densidad de contenedores, la rapidez en las operaciones de carga y descarga, así como la interconexión con rutas marítimas internacionales, dificultan los procesos de inspección y control. Ante este escenario, el fortalecimiento de los sistemas de vigilancia portuaria mediante tecnologías avanzadas se vuelve indispensable, ya que permite mejorar la detección de cargamentos ilícitos sin obstaculizar significativamente el comercio legítimo.

La corrupción del personal portuario y de seguridad constituye uno de los principales facilitadores del narcotráfico en muelles y puertos, permitiendo la manipulación documental, el acceso indebido a zonas restringidas y la evasión de controles. En este sentido, la implementación de procesos rigurosos de selección, evaluación periódica de confianza, capacitación continua y programas de integridad institucional se presenta como una medida clave para reducir la infiltración del crimen organizado en las estructuras portuarias.

Otro elemento fundamental en la lucha contra el narcotráfico portuario es la coordinación interinstitucional. La fragmentación de competencias entre autoridades portuarias, cuerpos policiales, aduanas, fiscalías y agencias de inteligencia limita la eficacia de las acciones de control. Por ello, resulta necesario promover mecanismos de cooperación operativa, intercambio de información y protocolos conjuntos que permitan una respuesta integral y oportuna frente a las amenazas criminales. Esta articulación institucional debe extenderse también al ámbito internacional, dado el carácter transnacional del narcotráfico y la utilización de puertos como puntos de tránsito hacia mercados de alto consumo, especialmente en Norteamérica y Europa.

Asimismo, el fortalecimiento de los controles documentales y de la trazabilidad de la carga constituye una herramienta estratégica para combatir el narcotráfico en muelles y puertos. La digitalización de procesos, la automatización de sistemas aduaneros y el uso de análisis de riesgo basados en perfiles de carga y rutas permiten identificar operaciones sospechosas y focalizar los esfuerzos de inspección. Estas medidas contribuyen a reducir la manipulación fraudulenta de documentos y a mejorar la transparencia en las operaciones portuarias.

El combate al narcotráfico en muelles y puertos exige un enfoque integral que combine tecnología, fortalecimiento institucional, cooperación interinstitucional e internacional, y políticas preventivas sostenibles. Solo a través de una estrategia coordinada y de largo plazo será posible mitigar los impactos económicos, sociales y de seguridad asociados a estas actividades ilícitas, protegiendo no solo la infraestructura portuaria, sino también la estabilidad y seguridad de los Estados frente al avance del crimen organizado transnacional.

Seguidamente, se detalla la nómina de los principales puertos comerciales de Centroamérica. En cada una de estas infraestructuras portuarias existe un riesgo latente de contaminación de la carga con sustancias estupefacientes, derivado de su relevancia logística y de su inserción en las rutas marítimas del narcotráfico transnacional. En consecuencia, estos complejos portuarios deben ser considerados puntos críticos, requiriendo un fortalecimiento prioritario de los sistemas de control, monitoreo, análisis de riesgo e inteligencia operativa para la detección y neutralización de actividades ilícitas.



Panamá

1. Balboa (Pacífico)
2. Colón Container Terminal (Atlántico)
3. Panama Port Company-Cristóbal (Atlántico)
4. Manzanillo International Terminal (Atlántico)
5. PSA Panama International Terminal (Pacífico)
6. Bocas Fruit Co. Terminal (Pacífico)
7. Fuerte Amador (Pacífico)

Costa Rica

1. Puerto Limón - Moín - APM (Caribe)
2. Terminal de Contenedores Moín
3. Puerto Caldera (Pacífico)

Guatemala

1. Puerto Santo Tomás de Castilla (Caribe)
2. Puerto Barrios (Caribe)
3. Puerto Quetzal (Pacífico)

Honduras

1. Puerto Cortés (Caribe)
2. Puerto Castilla (Caribe)
3. Puerto San Lorenzo (Caribe)

El Salvador

1. Puerto de Acajutla (Pacífico)
2. Puerto de La Unión (Pacífico) (en expansión o desarrollo con concesiones)

Nicaragua

1. Puerto Corinto (Pacífico)
2. Puerto Sandino (Pacífico)
3. Puerto Arlen Siu - El Rama (Caribe)
4. Puerto Puerto Cabezas / Puerto Barco (según clasificación)

Belice

1. Port of Belize (Belize City, Caribe)



10. Medidas y Estrategias de Control del Narcotráfico en Rutas Marítimas

1. Fortalecimiento de la seguridad portuaria y muellaje

Se recomienda implementar un **sistema integral de seguridad portuaria**, conforme a los estándares internacionales de la Convención SOLAS y el Código PBIP (Código Internacional para la Protección de Buques y de Instalaciones Portuarias). Esto incluye la instalación de sistemas de vigilancia electrónica avanzada, control de accesos biométricos, patrullaje constante y registro exhaustivo de todo personal, vehículos y embarcaciones que ingresen a las instalaciones portuarias.

2. Inspección tecnológica de cargas y contenedores

Debe establecerse la **inspección sistemática y aleatoria de contenedores** mediante escáneres de rayos X y gamma, sistemas de tomografía de contenedores, y perros detectores de narcóticos certificados. Asimismo, se recomienda implementar protocolos de trazabilidad digital, con registro de cada movimiento de la carga desde su origen hasta su destino, incorporando sistemas de monitoreo GPS e identificación por radio frecuencia que permitan detectar desviaciones o manipulaciones ilícitas.

3. Transparencia, auditoría y rendición de cuentas

Se sugiere implementar **protocolos de auditoría externa y controles de transparencia**, para garantizar que las medidas adoptadas sean efectivas, se cumplan estándares de seguridad y se prevenga la infiltración de redes criminales dentro de la administración portuaria.

4. Cumplimiento jurídico y fortalecimiento normativo

Es esencial que todas las **medidas se alineen con la legislación nacional sobre narcotráfico, aduanas y seguridad portuaria**, así como con tratados internacionales como la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (1988) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). Se recomienda la implementación de protocolos claros de denuncia, cadena de custodia y responsabilidad penal, garantizando que cualquier hallazgo de carga ilícita pueda sostenerse jurídicamente ante tribunales nacionales e internacionales.

5. Capacitación especializada y ética profesional del personal portuario

Todo operador, agente aduanero o funcionario portuario debe recibir formación continua en control de narcóticos, técnicas de inspección avanzada y **prevención de corrupción**, con énfasis en responsabilidad jurídica bajo la legislación nacional e internacional sobre tráfico ilícito de estupefacientes. Se sugiere la creación de un sistema interno de supervisión y auditorías aleatorias, para detectar y sancionar cualquier forma de complicidad con organizaciones criminales.



6. Gestión de riesgos y planes de contingencia marítima

Se recomienda desarrollar planes integrales de gestión de riesgos, contemplando escenarios de contrabando, sabotaje de embarcaciones, accidentes o eventos climáticos que puedan ser aprovechados por redes criminales. Esto incluye **simulacros periódicos de seguridad, protocolos de emergencia marítima**, evacuación y aseguramiento de la carga, así como análisis continuo de vulnerabilidades de las rutas marítimas y terminales portuarias.

7. Cooperación internacional y coordinación interinstitucional

Dado que el narcotráfico marítimo es un delito transnacional organizado, se debe fortalecer la cooperación entre autoridades portuarias, fuerzas navales, guardacostas y agencias de inteligencia internacionales, promoviendo el **intercambio de información en tiempo real**, la participación en operativos de interdicción multinacionales y la adopción de protocolos uniformes de investigación y cadena de custodia para la evidencia.

8. Inteligencia marítima y análisis de riesgos

El **uso de herramientas de análisis de big data**, algoritmos predictivos y sistemas de inteligencia artificial permite identificar patrones de tráfico irregular, rutas de alto riesgo y nodos estratégicos delictivos. Esto debe integrarse con información de la autoridad marítima, AIS (Automatic Identification System) de embarcaciones y reportes de agencias de control aduanero, para optimizar la priorización de inspecciones y operaciones de interdicción.

9. Control de rutas marítimas y nodos estratégicos

Se recomienda la **identificación y monitoreo de corredores marítimos críticos**, incluyendo islas estratégicas, puertos de transbordo y zonas intermedias del Caribe y Centroamérica. Esto incluye la coordinación con autoridades navales para patrullajes sistemáticos, inspecciones en altamar y acciones preventivas en puntos de concentración de embarcaciones sospechosas.

10. Integración de tecnología avanzada y cooperación público-privada

El desarrollo de soluciones **tecnológicas avanzadas debe combinarse con alianzas con operadores portuarios, navieras y empresas de logística**, promoviendo un enfoque de seguridad compartida que permita prevenir la entrada de narcóticos y reducir riesgos operativos, asegurando al mismo tiempo la continuidad del comercio legítimo.

Implementar y fortalecer un sistema integral de control y trazabilidad del suministro de combustible para embarcaciones menores desde puntos terrestres autorizados, complementado con políticas públicas de prevención social y económica dirigidas al sector pesquero, orientadas a disminuir su vulnerabilidad estructural y a prevenir su captación o instrumentalización por parte de organizaciones dedicadas al narcotráfico.



Bibliografía

Adeva, R. (26 de enero de 2021). *Características, usos y modelos de drones submarinos o subacuáticos*. ADSLZone. Recuperado de <https://www.adslzone.net/reportajes/drones/drones-submarinos/>

Arancibia Jeraldo, L., & Loiseau, V. (2018). *Definiciones sobre pesca de subsistencia*. Asesoría Técnica Parlamentaria, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado de https://www.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/25800/2/Definiciones_sobre_pesca_de_subsistencia.pdf

Britannica Editors. (2025). *Ferryboat*. En *Encyclopædia Britannica*. Recuperado de <https://www.britannica.com/technology/ferryboat>

.DE, D. (27 de 03 de 2024). DEFINICION .DE. Obtenido de <https://definicion.de/narcotrafico/>
2011, R. M. (14 de 09 de 2021). <https://issuu.com/>. Obtenido de https://issuu.com/seagrantpr/docs/prsg-marejada-vol8num1_1_/s/13389435

AFICION, H. A. (20 de 01 de 2026). HOBBY AND AFICION. Obtenido de <https://www.hobbyaficion.com/hobby/moto-acuatica/>

CERO, Z. (16 de 01 de 2026). ZONA CERO. Obtenido de <https://zonacero.com/generales/incautados-tres-semisumergibles-que-transportarian-hasta-7-toneladas-de-drogas>

CONTAINERS, P. (16 de 01 de 2026). PELICAN CONTAINERS. Obtenido de <https://pelicancontainers.com/es/blog/ventilacion-de-contenedores>

español, T. N. (20 de 01 de 2026). The New York Times en español. Obtenido de <https://www.nytimes.com/es/2025/10/22/espanol/america-latina/submarinos-drogas-ecuador.html>

Crime, I. (20 de 01 de 2026). *InSight Crime*. Obtenido de <https://insightcrime.org/es/>

equipment, i. d. (21 de 01 de 2026). *iSubC diving equipment*. Obtenido de <https://isubc.com/es/producto/robot-submarino-outland-rov-500/>

García, J. E. (2022). *Buceo Forense, Criminalística Subacuática en la investigación criminal*. San José: ASK BOOKS.

García, J. (2019). *Operaciones y funciones de los remolcadores en maniobras portuarias*. Editorial Náutica Técnica.

GATE, R. (16 de 01 de 2026). RESEARCH GATE. Obtenido de https://www.researchgate.net/figure/Figura-3-Boya-encontrada-con-un-cargamento-de-CHC-bajo-Carga-Balizada-en-el-mar-del_fig2_384964213

González, D. É. (09 de 2008). SCIELO. Obtenido de https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00152008000200007



Grant, P. R. (14 de 09 de 2021). Revista Marejada Vol. 8 #1 invierno 2011. Obtenido de https://issuu.com/seagrantpr/docs/prsg-marejada-vol8num1_1_/18

Hoy, H. (12 de 01 de 2026). Heredia Hoy. Obtenido de <https://herediahoy.com/destacadas/16040/INFOMIL>. (12 de 01 de 2026). 20MINUTOS. Obtenido de INFOMIL: <https://www.20minutos.es/noticia/5217883/0/como-son-las-narcolanchas-que-usan-los-trafficantes/>

InSightcrime.org. (16 de 01 de 2026). InSightcrime.org. Obtenido de <https://insightcrime.org/es/noticias/incautacion-record-costas-portugal-refleja-capacidades-narcosubmarinos/>

INTERNACIONAL, D. D. (17 de 01 de 2026). DRESSEL DIVERS INTERNACIONAL. Obtenido de <https://www.dresseldivers.com/es/blog/propulsores-submarinos/>

litoral, i. o. (21 de 01 de 2026). *innova oceanografía litoral*. Obtenido de <https://www.oceanografialitoral.com/pregunta-frecuente/vehiculos-asv-auv-rov-y-otros/>

Lubridealer. (12 de 01 de 2026). LUBRIDEALER. Obtenido de https://lubridealer.com/2022/05/27/barcos/?srsId=AfmBOopTe0T8dyLdrGeLGyVOeLAYknahQ_bsjm7ya74IEzoCAh9Onzvu

Marítimo, C. I. (20 de 01 de 2026). *Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo*. Obtenido de <https://cimcon.armada.mil.co/node/121>

MERCADOLIBRE. (17 de 01 de 2026). MERCADOLIBRE. Obtenido de <https://www.mercadolibre.com.mx/scooter-propulsor-acuatico-taishi-para-bucear/p/MLM36108424>

MINUTOS.ES, 2. (12 de 01 de 2026). 20MINUTOS.ES. Obtenido de <https://www.20minutos.es/noticia/5217883/0/como-son-las-narcolanchas-que-usan-los-trafficantes/>

MUNDO, B. N. (20 de 01 de 2026). BBC NEWS MUNDO. Obtenido de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/04/110419_galeria_submarinos_narcos_drogas_colombia_aw

NACIÓN, L. (17 de 01 de 2026). LA NACIÓN.COM. Obtenido de <https://www.nacion.com/sucesos/narcotrafico/narcos-tienden-a-usar-mas-parasitos-en-cascos-de/JOZZAV4UVNEOPGIEXRJCCOM4RE/story/>

NEWS, A. (20 de 01 de 2026). AP NEWS. Obtenido de <https://apnews.com/article/guardia-costera-eeuu-drogas-decomisos-ecuador-venezuela-mexico-dominicana-jamaica-ea9bddd9a1584db8912e26e48403ff73>

Organización de los Estados Americanos. (2003). Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo (OEA/Ser.L/XIV.2.34). Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD), Washington, D.C.

PADI. (17 de 01 de 2026). PADI. Obtenido de <https://store.padi.com/es-us/courses/diver-propulsion-vehicle/p/60493-1B2C/>



PAÍS, E. (20 de 01 de 2026). *EL PAÍS*. Obtenido de <https://english.elpais.com/international/2025-03-22/panamas-ports-a-booming-route-for-cocaine-trafficking.html>

RESEARCHGATE. (16 de 01 de 2026). RESEARCHGATE. Obtenido de https://www.researchgate.net/figure/Figura-3-Boya-encontrada-con-un-cargamento-de-CHC-bajo-Carga-Balizada-en-el-mar-del_fig2_384964213

SOLUTIONS, M. L. (16 de 01 de 2026). MULTITRANS LOGISTIC SOLUTIONS. Obtenido de <https://multitransai.com.mx/transporte-maritimo/contenedores-open-top/>

TELETICA.COM. (16 de 01 de 2026). TELETICA.COM. Obtenido de https://www.teletica.com/sucesos/encuentran-cientos-de-kilos-de-cocaina-adheridos-a-radioboya-en-pacifico-de-costa-rica_366940

UNIDAS, O. D. (27 de 03 de 2024). La ONU y el Estado de derecho. Obtenido de <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/drug-trafficking/>

Vargas, V. F. (17 de 01 de 2026). Inteligencia Geográfica. San José, San José, Costa Rica.

WEBINFIMIL. (12 de 01 de 2026). WEBINFIMIL. Obtenido de <https://www.webinfomil.com/2024/10/armada-de-colombia-intercepto-go-fast.html>