

Thoumi, F. (2002). El imperio de las drogas: Narcotráfico, economía y sociedad en los Andes. Bogotá: Planeta-IEPRI.

Till, G. (2007). Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires:

Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

Toro, J. (2014). Cómo es la misión naval de la UE que ayudó a detener la piratería en el golfo de Adén. *Periódico El Mercurio*.

Toro, J. (2017). La incansable lucha de la UE por detener a los traficantes de personas en el Mediterráneo. *Periódico El Mercurio*.

Transparency International. (2020). We have on vision, a world free of corruption. Transparency International. The global coalition against corruption. <https://www.transparency.org/en/>

La protección marítima de los espacios oceánicos de México frente a la amenaza del crimen organizado transnacional*

Por. Contralmirante C.G DEM Ernesto Bañares Rosete²³

“Aquel que no espera vencer, ya está vencido”.

Benito Juárez, presidente de México 1858-1872

Temario de la ponencia

Situación de la protección marítima y portuaria en México

Evolución de la Armada de México en la protección marítima

La Armada de México en contra del crimen organizado transnacional

Escenario del crimen organizado transnacional en las zonas marinas mexicanas

Desafíos

Conclusiones

Situación de la protección marítima y portuaria en México

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) cataloga al crimen organizado transnacional como una amenaza mundial, porque sus acciones ilícitas dificultan a las naciones poder aplicar el Estado de derecho, así como mantener la eficacia en su gobernanza y desarrollo sostenible.

Los Estados parte reconocen la importancia de mantener una cooperación internacional fortalecida para abatir estas organizaciones ilícitas y enfrentar todas sus formas de actuación criminal.

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

23 **Contralmirante C.G DEM Ernesto Bañares Rosete. Armada de México.** Actualmente ocupa el cargo de Director de Áreas Tecnológicas, Humanidades, Investigación e Idiomas del Centro de Estudios Superiores Navales –CESNAV–, titulado académicamente, por el Centro de Estudios Superiores Navales, como: Especialista de Mando Naval, Magister en Administración Naval, Magister en Seguridad Nacional, Diplomado en Formación del Tutor a Distancia, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como: Diplomado en Comunicación Social Estratégica, Diplomado en Desarrollo de Competencias del Servidor Público, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Universidad Multitécnica Profesional, Diplomado en Operaciones Portuarias, Diplomado en Habilidades Gerenciales.

Las actos criminales de la delincuencia organizada transnacional en el ámbito mundial generan dinero sucio entre 1.6 a 2.2 trillones de dólares al año y su presencia en el hemisferio Occidental representa un gran desafío, por la magnitud de sus movimientos, la gran extensión de las áreas de aguas profundas y la longitud de las costas aisladas, características que demandan una mayor interacción entre los Estados y las autoridades nacionales que aplican la ley.

México como parte integral de tratados internacionales de seguridad y protección marítima prioriza la gran importancia que tiene esta amenaza en el poder marítimo y el comercio marítimo nacional, reconociendo su injerencia en la dinámica económica nacional y en el posicionamiento del país en el ámbito internacional.

Como parte del equilibrio que debe tener la protección y el desarrollo, el Estado mexicano hace un gran esfuerzo para fortalecer su capacidad en el mar y la política nacional marítima, ejerciendo la autoridad marítima nacional a través de la Secretaría de Marina en el ejercicio de la protección y la seguridad marítima, así como, el mantenimiento del Estado de derecho en las zonas marítimas mexicanas.

Para ejercer ese control, la Secretaría de Marina tiene las siguientes atribuciones:

- Mantener un poder naval suficiente y preparado para respaldar el ejercicio de la soberanía y la defensa de los intereses nacionales.
- Contar con medios de vigilancia que coadyuven al cumplimiento del Estado de derecho en cuanto a la legislación nacional u ordenamientos que devienen de los tratados de los que México es parte.
- Ejercer funciones como autoridad marítima nacional, en los tres roles: Estado rector de puerto, Estado ribereño y Estado pabellón.

La Secretaría de Marina mantiene la presencia del Estado mexicano en 3.1 millones de kilómetros cuadrados de superficie marítima que incluye su mar territorial y su zona económica exclusiva con el fin de garantizar el cumplimiento del Estado de derecho.

El desarrollo de la estrategia marítima de México está basado en la teoría y la práctica del poder marítimo nacional, protegiendo a los intereses marítimos nacionales por medio del poder naval, empleando los instrumentos jurídicos constitucionales, el derecho marítimo internacional y los tratados internacionales, que tienen una gran injerencia en la aplicación de la ley, mostrando la visión de acometer a la delincuencia de forma multidimensional y multilateralmente, enfocándose substancialmente sobre el derecho del mar.

Evolución de la Armada de México en la protección marítima

Para llevar a cabo esta estrategia marítima, la Armada de México ha evolucionado en sus funciones para ejercer la protección marítima. Como es conocido, el atentado terrorista del 2001 fue el parteaguas que obligó al mundo a replantear el concepto de seguridad nacional y a priorizar el análisis constante de sus situaciones de vulnerabilidad y el nivel del riesgo de su seguridad.

Era de esperarse que la situación geográfica y geopolítica de nuestro país hacía preocupante y observable la alta vulnerabilidad que representa la vecindad con los Estados Unidos y reconocer como su principal foco de atención al sistema portuario, que impulso que la Secretaría de Marina (SEMAR) en el 2003 reforzara su presencia en los recintos portuarios para robustecer la seguridad física en ellos.

En ese mismo año para implementar el Código PBIP, la SEMAR creó los Centros Unificados de Protección Marítima y Portuaria (CUMARES), empleando las funciones de guardia costera para ejecutar operaciones de vigilancia, verificación, visita, inspección y control

dentro de los recintos portuarios, en ese entonces, en apoyo a la autoridad en materia de protección marítima y portuaria.

En 2013 debido a la gran actividad criminal y a las redes de corrupción que la delincuencia organizada tenía en los principales puertos del país y que representaban una vulnerabilidad a la seguridad nacional, el Gobierno federal estableció una estrategia donde la SEMAR sería el eje principal para combatir esos actos en los puertos nacionales.

Como resultado a esa estrategia, en 2014 se reconocen por ley a los Centros Unificados para la Protección Marítima y Portuaria como el principal ente de mayor presencia en los puertos, con el fin de garantizar un nivel de riesgo aceptable en la administración, operación y servicios portuarios, basándose en la supervisión de la elaboración de los planes de protección y su aplicación tanto en la seguridad física como en la inspección de mercancías.

En 2015 se cambió la designación de los CUMARES por la Unidad Naval de Protección Marítima y Portuaria (UNAPROMP), fortaleciéndose su actuación en los puertos, como una línea de acción institucional en el combate al tráfico de mercancías ilícitas, principalmente de drogas, precursores químicos y contrabando de mineral de hierro. El último gran logro que realizó la SEMAR, fue que en 2017 se reformó la ley para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le transfiriera la Autoridad Marítima Nacional, tomando el control de las 104 capitanías de puerto que existen en nuestro país.

La consolidación de la Autoridad Marítima Nacional en la SEMAR beneficia al Estado mexicano y a la actividad comercial marítima internacional, por permitir el control único de la protección y seguridad en los puertos, con certeza jurídica, garantizando un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente.

Esta actividad se realiza en una cercana coordinación con la comunidad marítima y las autoridades que intervienen en las operaciones de los puertos, con el fin de crear una situación de equilibrio entre las actividades de protección marítima y el comercio marítimo que permita un desarrollo económico sustentable en las actividades comerciales.

La Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional y parte de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), actúa íntegramente en planos de cooperación con los países latinoamericanos que la conforman, entre ellos Colombia, teniendo como objetivo fundamental la aplicación de los convenios internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de seguridad marítima.

En la reunión del ROCRAM en 2018, como actividad relevante respecto al Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, México presentó una propuesta de "Estrategia regional para inhibir el tráfico de drogas y artefactos peligrosos por buques de otra bandera".

La Armada de México en contra del crimen organizado transnacional

Para el cumplimiento de la misión y el ejercicio de las atribuciones de la Armada de México, se desarrollan operaciones en cada mando naval, ejerciendo la Autoridad Marítima Nacional funciones de guardia costera.

Las amenazas de carácter transnacional, y el formar parte de organizaciones internacionales, hacen necesaria la ejecución de operaciones más allá de las aguas jurisdiccionales en las que la delincuencia organizada ha expandido sus rutas del tráfico ilícito, implicando interactuar con otras Armadas o guardias costeras.

México ha formalizado diversos acuerdos internacionales de cooperación con Colombia, Chile, Perú, Guatemala, Nicaragua y Panamá, así como con los Estados Unidos, para el intercambio de información en el combate a ilícitos marítimos.

En 2008, el secretario general de la ONU plasmó en su informe sobre los océanos y el derecho del mar, las siguientes amenazas transnacionales más significativas :

- Tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas.
- Terrorismo.
- Tráfico ilícito de armas.
- Tráfico ilícito de personas por mar.
- Piratería y robo a mano armada.
- Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La protección marítima ejerce acciones para prevenir y atender estas amenazas en las aguas internas u oceánicas de nuestra nación.

El hecho de que más del 80% del comercio mundial es transportado por vía marítima, representa una gran oportunidad para el crimen transnacional, debido a que los buques comerciales, cada vez son más grandes, son utilizados como medios para el transporte de tráfico ilegal de todo tipo.

Los delitos marítimos tienen una gran relevancia y son complejos de lidiar, de perseguir e investigar, debido a la forma, las circunstancias y los lugares en los que se cometen, también a que cada vez la delincuencia organizada adquiere más destreza para efectuarlos, lo que exige comprometer cada vez más medios y vigilancia especializada para coartarlos.

Cada país tiene una situación particular de las actividades delictivas que se desarrollan en el mar, así como la forma de tipificar estos actos en su normatividad, en el caso particular de México están tipificados como conductas ilícitas graves en el Código Penal Federal (CPF), pero también reconoce como están normalizados en los instrumentos o tratados internacionales obligados.

El combate de estas actividades ilícitas es llevado a cabo por la Secretaría de Marina en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional representada por las capitanías de puerto y por la Armada de México en funciones de guardia costera, utilizando sus buques, aviones, infantería de marina e información de inteligencia; manteniendo coordinación con otras organizaciones intergubernamentales del país.

La naturaleza jurídica de la Armada, en su parte legal para actuar contra la delincuencia organizada internacional, es un reto para la determinación de la jurisdicción aplicable cuando el delito se materializa en diversos entornos y condiciones, debido a que estos factores son fundamentales para sustentar las pruebas que se entregaran durante su proceso legal.

México para legislar a efectos de sancionar penalmente el delito en su modalidad de introducción de narcóticos, ejerce la jurisdicción penal, en razón de los elementos del derecho interno y los tratados internacionales. El principal tratado internacional utilizado por excelencia en materia marítima, es la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptado en 1982, debido a que en sus artículos 99, 101 y 108 se especifica el deber jurídico, que tienen los Estados parte, de combatir en alta mar y la zona económica exclusiva, las conductas ilícitas especialmente graves, mediante el uso de sus buques de guerra, estableciendo las bases del derecho de visita y de persecución, los cuales dan el fundamento internacional para el funcionamiento de la guardia costera

Después de haber hablado del panorama general de la protección marítima en México, desde el enfoque de interacción y organización internacional, así como el trato legal y de intervención que las naciones dan a la intrusión del crimen organizado transnacional en las zonas marítimas del continente americano, ahora enfocaremos la conversación al contexto de los principales delitos del ámbito marítimo que combate la Secretaría de Marina en su mar patrimonial.

Escenario del crimen organizado transnacional en las zonas marinas mexicanas

Tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas

De acuerdo al informe mundial 2019 sobre las drogas, de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), se conoce que en la actualidad el número de consumidores de drogas en el mundo es de unos 35 millones de personas y que la producción mundial de cocaína alcanzó un máximo histórico de 1.976 toneladas en el 2017, es decir, un 25% más que en el 2016, y que el 70% de la cocaína producida en el ámbito mundial fue producida en Colombia.

Que la cocaína producida en los países andinos de América del Sur se destina al consumo de América del Norte, donde las incautaciones efectuadas en su tránsito a ese destino se han duplicado con creces, en el 2013 fue de 94 toneladas y en el 2017 de 238 toneladas.

Entre el 80% y el 90% de la cocaína que se consume actualmente en los Estados Unidos ingresa a través de México, mayormente por vía marítima, pero debido a las operaciones de combate que está implementando México en sus aguas oceánicas contra estas acciones criminales, el transporte de la cocaína está derivando cada vez más a través de Centroamérica: Guatemala y Honduras.

Los ingresos anuales provenientes de las drogas en los países solamente de América, está próximo a los 150.000 millones de dólares, que representa un poco menos del 50% de los ingresos mundiales por este rubro, simplemente en los Estados Unidos se calcula que las ventas al menudeo representan unos 34.000 millones de dólares.

México, con sus más de 11.000 km de costa y más de 3 millones de km² de zona económica exclusiva, representa una gran extensión de aguas oceánicas que las organizaciones criminales han convertido en un trampolín y el control de las rutas de tráfico ilícito de drogas proveniente de Sudamérica hacia los Estados Unidos. Gran parte del tráfico de droga, por vía marítima, se lleva a cabo por los siguientes modos de operación:

- El uso de buques nodriza que lanza paquetes balizados en la mar para ser rescatados por embarcaciones menores que las llevan a la costa para continuar el transporte por tierra en territorio mexicano.
- Por medio de embarcaciones rápidas reabastecidas en el camino de combustible y víveres hasta llegar a costas mexicanas.
- Embarcaciones semisumergibles, así como aeronaves pequeñas.
- Mediante contenedores del comercio internacional marítimo.

En el 2016, en México, la ruta del Pacífico fue la más utilizada por los grupos delictivos. Fueron 26 las incautaciones de droga que hizo la Marina, el triple que en 2015, de las que 24 fueron en el océano Pacífico y dos en el golfo de México. El total decomisado se calcula con un valor de 3 mil millones de pesos en el mercado ilegal mexicano. Los puertos se han convertido en el escenario de la lucha contra el narcotráfico, pues es ahí donde la Guardia Nacional y la Marina han decomisado el 97% de los enervantes asegurados.

Con base en los datos del Instituto Nacional de Acceso a la Información (INAI), en los últimos 15 meses del actual gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador, en 22 de los puertos más importantes del país han sido incautadas 144 toneladas de diferentes tipos de drogas: 3.550 kilos de cocaína; 7.474 kilos de cristal; 13 kilos de heroína; 99 toneladas de Cannabis y 742 kg de metanfetamina. Para obtener esos logros la Armada de México realizó:

- 7.992 operaciones de mantenimiento del Estado de derecho, con la participación en promedio mensual de 4.482 elementos navales.
- Los buques navegaron 164.282 millas náuticas, las unidades aeronavales volaron 336.360 millas náuticas y los batallones de infantería de marina recorrieron 859.070 km.
- Se inspeccionó un total de 102.537 personas, 43.322 contenedores y 33.160 embarcaciones.

Se destaca dentro de esas acciones, en agosto del 2019, una operación internacional conjunta de trabajos de inteligencia entre México y Colombia que aseguró en aguas del Pacífico mexicano, frente al estado de Chiapas, 1,2 toneladas de cocaína. Nuevamente en mayo de este año con la interacción de estas dos naciones, en tres decomisos distintos, un total de 453 kg de esa misma droga.

Terrorismo

En el caso del terrorismo en México, actualmente no es considerado como un alto riesgo marítimo, debido a que en sus espacios oceánicos no han existido víctimas de ataques, ni presencia de grupos de este tipo. Sin embargo, México puede ser víctima de tácticas terroristas utilizadas por el crimen organizado.

En 2019 el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, en su Resolución 2482, reveló que existe la posibilidad de que en algún momento pudiera hallarse algún tipo de relación entre la delincuencia organizada internacional y el terrorismo, debido a que el terrorismo podría beneficiarse con financiamiento y el uso de los medios donde ejecuta sus actos criminales, tales como sus mercados ilegales y rutas para el tráfico de drogas.

Los puertos mexicanos cumplen de forma permanente las disposiciones del Código PBIP para establecer las medidas y procedimientos internacionales que previenen los actos de terrorismo.

Tráfico ilícito de armas

En 2019 la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), publicó que la tasa media de homicidios anual en el continente americano es de 17.2 por cada 100.000 habitantes, convirtiéndolo en el continente con más homicidios en el mundo.

América es la única región en la que esa tasa ha crecido desde 1990. El estudio afirma que la gravedad de esta situación en América Latina se da por la confluencia de problemas sociales como la desigualdad, debilidad del sistema judicial y la fortaleza del crimen organizado.

Autoridades mexicanas estiman que en la última década han ingresado ilícitamente al país más de 2.5 millones de armas de fuego que terminaron en manos de la delincuencia organizada; de las cuales 332.689 fueron recuperadas durante operativos en contra de los cárteles. El 70% de ese armamento procede de los Estados Unidos y el otro 30% de Europa.

En México, el tráfico de armas es un tipo de sistema de trueque con el tráfico de drogas, las armas llegan principalmente por vía marítima en una ruta común hasta Guatemala, para después distribuirse a México, Centro y Sudamérica, así mismo, por el SW del Pacífico mexicano los cárteles del narcotráfico reciben armamento más sofisticado.

Durante el período 2010-2016 se aseguraron 142.634 armas de fuego y, en el último período, al 2019, la Armada de México durante sus operaciones aseguró 627 armas largas, 372 armas cortas, 56 granadas, 2.619 cargadores y 73.228 cartuchos útiles.

Tráfico ilícito de personas

El tráfico de personas por el mar en México se efectúa solamente en el transporte marítimo irregular de migrantes. La migración de masas se convierte en la base del tráfico ilegal de personas en busca de un mejor nivel de vida y seguridad. En América los desplazamientos son hacia la frontera sur de los Estados Unidos, en esta ruta pasan al año 12.7 millones de personas, dándole a la delincuencia organizada grandes ganancias; solamente en 2016 de 3.7 a 4.2 billones de dólares, además de utilizar a los migrantes como recurso humano para abastecer las filas de sus organizaciones criminales.

El modo de operación de los grupos delictivos es diverso y el tráfico ilícito de migrantes puede abarcar complejas operaciones logísticas con una amplia gama de servicios y combinación de diversos tipos de transportes.

En el Protocolo de Palermo como parte complementaria de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, está incluido un capítulo concreto al tráfico ilícito de migrantes por mar, en el que posibilita a sus Estados parte, a solicitar asistencia mutua con el fin de poner fin a la utilización de buques para cometer dicho ilícito, posibilitando el derecho a que la autoridad visite y registre buques sospechosos, así como adoptar las medidas apropiadas si se confirma.

Aunque las zonas oceánicas del mar Caribe, así como las costas mexicanas y centroamericanas, ofrecen enormes áreas para el tráfico ilícito de migrantes por mar, en México para llevar a cabo este acto criminal son más utilizadas las rutas terrestres debido a que las rutas de tráfico por vía marítima requieren más recursos y organización. Es por eso que de acuerdo a la Oficina contra las Drogas y el Crimen de la ONU, solo el 1% del tráfico ilegal de personas se da por mar.

En 2014 la Armada de México atendió 152 incidentes marítimos registrados en el Caribe mexicano, en los que estuvieron involucrados un total de 5.215 inmigrantes, en su mayoría de origen africano, haitiano y cubano, con 25 muertes registradas y 48 personas desaparecidas.

Piratería y robo a mano armada

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS) proporciona el marco para la represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar basada en el derecho internacional del mar.

Los piratas pueden ser detenidos aplicando las disposiciones del derecho de visita previstas en la CONVEMAR y según el derecho internacional consuetudinario solo puede materializarse en altamar, sin embargo, se le puede aplicar el principio de jurisdicción universal y ejercer su jurisdicción penal, independientemente del lugar en que se cometa o la nacionalidad del presunto responsable. En México, estos actos de piratería se conceptúan como robo a mano armada, porque son cometidos en aguas nacionales.

El área del golfo de México donde se encuentra la principal zona de extracción de petróleo de la República mexicana y existe un gran tráfico marítimo, es el área más vulnerable para este tipo de crimen y en estos últimos cuatro años Petróleos Mexicanos (Pemex) fue víctima de al menos 534 robos a plataformas en la sonda de Campeche y en el litoral de Tabasco, representando grandes pérdidas. Tan solo en 2017 fueron de 14.5 millones de dólares y en 2018 de 20 millones de dólares.

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

En el mundo, 36 millones de personas se dedican a la pesca y esta actividad produce 170 millones de puestos de trabajo e ingresos de 35.000 millones de dólares anuales. Por lo que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada amenaza la sostenibilidad de los recursos marinos, poniendo en riesgo la vida de los ecosistemas y el sustento de los pescadores. Esta práctica representa aproximadamente el 20% de la pesca mundial anual, y causa pérdidas de hasta 23.000 millones de dólares al año.

En México, el combate de la pesca ilegal en las aguas nacionales la lleva la Armada de México en coordinación con otras instancias federales, por medio de acciones de inspección y vigilancia, así como el monitoreo satelital de embarcaciones pesqueras. Como podría intuirse, la delincuencia organizada internacional tiene gran actividad en este rubro, capturando especies en veda que son muy cotizadas en los países de Oriente, principalmente en el mercado Chino.

En 2019, la SEMAR con el fin de evitar estas actividades criminales y proteger a la Totoaba y la Vaquita Marina, especies endémicas en peligro de extinción que habitan en el golfo de California, realizó 281 inspecciones a buques y 4.467 a embarcaciones, navegando un total 9.375 millas náuticas.

La delincuencia organizada y la pandemia de la COVID-19

La crisis holística derivada de la pandemia de la COVID-19 también sacude las finanzas de los cárteles de la droga y el crimen organizado en México, al contraerse la oportunidad para realizar sus actos ilícitos comunes, por lo que se ven obligados a adecuar sus actividades delictivas e incursionar en suministros y servicios emergentes, fundamentalmente por el menoscabo del abastecimiento de los precursores químicos que proceden de oriente por vía marítima y son utilizados para producir drogas sintéticas.

También, a través de los puertos, ha sido sensiblemente disminuido el contrabando y la piratería de productos procedentes de China.

Desafíos

- Restringir la flexibilidad que permite la globalización a la delincuencia organizada transnacional poder vincular las actividades ilícitas que realizan en cada una de las naciones americanas que conforman el mercado, el transporte y las fuentes de producción de drogas, en el caso particular de México esta vulnerabilidad está representada en la conexión comercial que tienen sus puertos con más de 145 países y 490 destinos en los 5 continentes.
- Mantener un equilibrio puntual entre la protección y la actividad comercial marítima, estableciendo procedimientos flexibles pero contundentes para controlar la importación, exportación y tránsito de las mercancías por los puertos marítimos y aduanas.
- Contar con un presupuesto suficiente para la protección y la seguridad marítima, y que este sea administrado eficientemente.

- Generar inteligencia de las actividades ilícitas, manteniendo un flujo e intercambio de información entre los gobiernos, con el fin de dar seguimiento a las rutas, productos de tráfico, medios de transporte, destinos, etc., que finalmente permitan lograr su aseguramiento.

Conclusiones

México tiene un serio compromiso en el combate a la delincuencia organizada transnacional en sus aguas oceánicas, por lo que orienta todos sus esfuerzos en coartar las actividades del tráfico ilegal.

El narcotráfico marítimo tiene increíbles recursos y flexibilidad para realizar sus actos criminales, lo que nos insta a contar con estrategias ofensivas plenamente convenientes, factibles y aceptables, respaldadas con recursos económicos suficientes aplicados a la innovación en la tecnología, en sus procedimientos y en la forma de judicializar sus procesos.

Reconocer el gran impacto criminal de la delincuencia organizada transnacional como un fenómeno presente en el continente americano, nos convoca a constituir un gremio que integre no solamente a los gobiernos y las organizaciones internacionales, sino también se sumen con convicción y sensibilidad a la sociedad, los mercados y los servicios de cada nación, para que coordinadamente de acuerdo a sus funciones sumen acciones en la ofensiva contra este flagelo.

La delincuencia organizada transnacional aprovecha la diversidad presente en los sistemas jurídicos y jurisdiccionales de los Estados de América, demandando el desarrollo de capacidades y estrategias legales conjuntas que permitan aplicar mecanismos punitivos transparentes, dispuestos a una cooperación de cumplimiento normativo internacional integral.

Con esto se concluye la conferencia, en la que se explica el panorama y lo que México está haciendo en su lucha marítima contra el efecto de las actividades ilegales de la delincuencia organizada transnacional.

Muchas gracias.

Referencias bibliográficas

- Cámara de Diputados. (2020). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf
- Cámara de Diputados. (2019). Ley de Seguridad Nacional. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LSegNac_081119.pdf
- Cámara Diputados. (2017). Ley orgánica de la Armada de México. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf
- Gobierno de México. Secretaria de Marina. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/semar>