ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
112.º periodo de sesiones
Punto 7 del orden del día

MSC 112/7/4
8 octubre 2026
Original: ESPAÑOL

Difusión al público antes del periodo de sesiones: ☒

MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Código de Gestión y Buenas Prácticas contra la Delincuencia Organizada Transnacional en el Mar para la región de América Latina y el Caribe "Código de Conducta ORIÓN"

Nota presentada por Bélgica, Colombia y Jamaica

RESUMEN

Sinopsis:	El documento presenta una propuesta para sumarse a actividades que aporten a la represión de la Delincuencia Organizada Trasnacional (DOT) en el mar, particularmente en la región de América Latina y el Caribe
Principio estratégico, si es aplicable:	5
Resultados:	5.12
Medidas que han de adoptarse:	Véase el párrafo 15.
Documentos conexos:	A 33/11/1, resolución A.924(22), resoluciones 3 y 4 de la Conferencia sobre protección marítima de diciembre de 2002, resoluciones MSC.228(82) y FAL 9(34), circular FAL.5/Circ.50 y resolución A.1190(30).

Introducción

1 En el trigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea fue presentado el documento A 33/11/1 sobre la "Lucha contra las amenazas de la delincuencia organizada a la protección en el sector marítimo", que, tras su discusión en plenaria, conllevó a la aprobación de la resolución A.1190(33) de 2023 "Mejora del marco de la lucha contra la delincuencia organizada en el sector marítimo".

2 La resolución hace un llamado a los Estados y organizaciones interesados en presentar propuestas al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Facilitación respecto de la delincuencia organizada en el sector marítimo, y los invita a compartir estrategias que, conforme a su experiencia, hayan contribuido a mitigar sus impactos sobre el tráfico marítimo internacional, los puertos, las tripulaciones y las instalaciones portuarias.

3 América Latina y el Caribe enfrentan una problemática compleja, dinámica y de carácter transnacional asociada a la Delincuencia Organizada Transnacional - DOT en el mar. Estudios realizados por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)

han demostrado que la delincuencia organizada se mantiene en constante evolución y se alimenta de diferentes delitos para lograr sus objetivos.

4 Así mismo, estas actividades representan riesgos directos para la vida y seguridad de las tripulaciones, la integridad de los buques, la protección de las instalaciones portuarias, la continuidad del comercio marítimo, la confianza en las cadenas logísticas y la seguridad de las comunidades costeras.

5 La Asamblea General de las Naciones Unidas ha reconocido reiteradamente, en sus resoluciones sobre los océanos y el derecho del mar, la importancia de fortalecer la cooperación internacional para combatir las actividades delictivas organizadas transnacionales cometidas en el mar. De igual forma, la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional del año 2000, constituye un marco de referencia para cimentar la cooperación y el fortalecimiento institucional frente a estas amenazas.

6 El Consejo de Seguridad, mediante la resolución 2482(2019), también ha reconocido la necesidad de fortalecer la cooperación internacional para hacer frente a la DOT, ya que la misma, afecta la paz, la seguridad, la estabilidad y la gobernanza.

7 Este contexto evidencia la pertinencia de fortalecer una respuesta marítima regional, flexible, coordinada e inclusiva para América Latina y el Caribe, que permita articular las capacidades, experiencias y mecanismos de cooperación ya existentes en la región frente a la DOT en el mar. En ese marco, y de la mano con otros esfuerzos bilaterales, subregionales y multilaterales desarrollados por los Estados, la Estrategia Multinacional ORIÓN se ha constituido como una de las iniciativas de cooperación internacional más exitosas en materia de lucha contra el tráfico ilícito de drogas y otras manifestaciones de la DOT en el mar, actualmente vincula a 62 países de los cinco continentes, intercambiando información y coordinando el desarrollo de operaciones de aplicación de la ley para contribuir a la neutralización de esta amenaza, con una estructura más sólida que incorpora:

.1 cooperación internacional: integrar capacidades diferenciales, respetando doctrinas, procedimientos y adoptando medidas de cooperación y asistencia técnica a través del Centro de Coordinación Operacional Internacional (CCOPI); y

.2 análisis de información: fomentando la investigación y el análisis académico a través del Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON).

Análisis

8 La persistencia y adaptación de la DOT en el sector marítimo demuestra que, aun con la implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), se requieren medidas complementarias de cooperación y coordinación regional que permitan prevenir, detectar, desincentivar y responder de manera más efectiva a esta amenaza.

9 En este sentido y atendiendo la experiencia acumulada por los Estados de la región, resulta conveniente promover mecanismos de coordinación entre administraciones marítimas y otras entidades competentes, que permitan una mayor gobernanza de las actividades que se desarrollan en el mar.

10 A nivel internacional se han establecido medidas regionales complementarias que sirven como referentes de cooperación flexible y gradual. Entre ellas se encuentra el Código de Conducta de Djibouti (DCoC, 2009) y su Enmienda de Jeddah (2017), orientados a fortalecer la cooperación marítima en África Oriental y el Océano Índico occidental.

11 También se destaca el Código de Conducta de Yaoundé (2013), adoptado para África Occidental y Central/Golfo de Guinea, el cual promueve la cooperación, el intercambio de información, la coordinación entre centros regionales y el fortalecimiento de capacidades frente a amenazas marítimas que afectan la seguridad, la protección y la economía marítima de los Estados participantes.

12 Asimismo, existen otros marcos regionales que, aunque no son códigos de conducta, fueron creados para fortalecer la seguridad marítima, como el Acuerdo de Cooperación Regional contra la Piratería y Robos a Mano Armada ReCAAP (2004), que es implementado en Asía-Pacífico, y que funciona como mecanismo de intercambio de información, alerta temprana, coordinación y construcción de confianza entre sus participantes.

13 Para garantizar que esta iniciativa trascienda el plano declarativo y logre una eficacia sostenible, la respuesta regional debe estructurarse mediante esquemas claros de implementación, coordinación interinstitucional y evaluación continua.

14 A partir de este análisis, y respetando los esquemas ya existentes, se considera necesario fortalecer los mecanismos regionales de América Latina y el Caribe para trabajar mancomunadamente en la lucha contra la DOT.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

15 Se invita al Comité a tomar nota de la información proporcionada en el presente documento en términos generales y se le solicita:

.1 invitar a los países de la región a apoyar el trabajo de la Estrategia Multinacional ORIÓN, incluido el CCOPI y el CMCON, mediante contribuciones a la gestión y a las buenas prácticas para combatir el crimen en el mar. Para tal fin, los interesados podrán expresar su interés escribiendo al correo electrónico dicod@armada.mil.co (Dirección Contra las Drogas de la Armada de Colombia);

.2 tomar nota de los esfuerzos regionales para formalizar la Estrategia mediante el proyecto de Código propuesto en el anexo, así como para implementar herramientas tecnológicas que integren los esfuerzos regionales contra la delincuencia organizada transnacional; y

.3 invitar a los Estados Miembros interesados de la región a solicitar asistencia técnica a la Organización a través del Portal de Cooperación Técnica de la OMI.

***

ANEXO

CÓDIGO DE GESTIÓN Y BUENAS PRÁCTICAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL EN EL MAR PARA LA REGIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE "CÓDIGO DE CONDUCTA ORIÓN"

Párrafo 1: Alcance

El Código de Conducta ORIÓN se aplica a las acciones de cooperación entre los Estados Participantes de América Latina y el Caribe en materia de protección marítima frente a la Delincuencia Organizada Transnacional-DOT.

Párrafo 2: Objetivo

Fortalecer la cooperación entre los Estados de América Latina y el Caribe, para prevenir, detectar, desincentivar y enfrentar la Delincuencia Organizada Transnacional en el mar, promoviendo entornos marítimos más protegidos, resilientes y confiables como factor esencial para la paz, la estabilidad, el comercio internacional, la seguridad de la navegación, el bienestar de las comunidades costeras y el desarrollo sostenible de las naciones.

Párrafo 3: Principios

a) Soberanía: respetar la soberanía, la independencia política, la integridad territorial y las competencias de cada Estado, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, el derecho internacional aplicable y los marcos jurídicos nacionales.

b) Buena fe: actuar de buena fe en la implementación de este Código de Conducta con el propósito de favorecer la confianza mutua, la transparencia, el entendimiento común y la protección marítima regional.

c) Cooperación: promover mecanismos de cooperación y coordinación entre los Participantes, reconociendo que la DOT en el mar constituye una amenaza común que exige respuestas complementarias a nivel nacional, bilateral, subregional, regional e internacional.

d) Comunicación: Fomentar el diálogo continuo entre los Participantes, instituciones y organismos multilaterales pertinentes.

e) Legalidad: promover que las medidas adoptadas frente a la DOT en el mar se desarrollen de conformidad con las legislaciones nacionales correspondientes y el derecho internacional aplicable.

f) Observancia de los Derechos Humanos: Promover que todas las acciones desarrolladas en el marco del presente Código se ejecuten con pleno respeto y observancia de los Derechos Humanos y del Derecho Internacional Humanitario aplicable protegiendo las garantías fundamentales de las personas intervenidas y el trato adecuado a tripulaciones y migrantes vulnerables.

Párrafo 4: Ámbito de Aplicación

El presente Código tendrá como ámbito geográfico de referencia la región de América Latina y el Caribe.

Párrafo 5: Medidas para Reprimir la Delincuencia Organizada Transnacional en el Mar

a) Promover medidas nacionales, bilaterales, subregionales y regionales orientadas a prevenir, detectar, desincentivar y reprimir la DOT en el mar.

b) Disponer las capacidades que cada participante estime pertinente para contribuir a la represión del DOT en el mar.

c) Intercambiar información, experiencias y buenas prácticas, para la represión de la DOT en el mar sujeto a las legislaciones nacionales aplicables, la salvaguarda de la información clasificada o sensible y los protocolos de seguridad de cada Estado.

d) Cooperar, según proceda, con organizaciones y organismos internacionales competentes, que contribuyan al fortalecimiento de la protección marítima y a la represión de la DOT en el mar.

e) Articular, en la medida de lo posible, los diferentes mecanismos nacionales, bilaterales, subregionales y regionales existentes, con el fin de fortalecer la protección marítima global y facilitar una futura integración funcional de esfuerzos contra la DOT en el sector marítimo y de esta forma evitar la duplicidad de esfuerzos o instrumentos de cooperación marítima ya vigentes en la región

f) Establecer canales seguros, ágiles y permanentes para el intercambio de alertas tempranas, perfiles de riesgo, modalidades operacionales detectadas, movimientos sospechosos de buques y contenedores, e información estratégica sobre organizaciones criminales transnacionales, impulsando la interoperabilidad entre centros de fusión de información.

g) Conformar grupos de trabajo técnicos integrados por especialistas de los Estados participantes para analizar nuevas modalidades criminales, elaborar protocolos comunes, evaluar tendencias regionales y emitir recomendaciones operacionales.

h) Impulsar programas conjuntos de formación y ejercicios operacionales en interdicción marítima, inspección de buques y contenedores, análisis criminal marítimo, preservación de evidencia, investigaciones financieras vinculadas al narcotráfico marítimo y gestión de riesgos portuarios.

i) Elaborar manuales estandarizados en materia de control portuario, prevención de contaminación de contenedores, detección de cargas ilícitas, protección de instalaciones portuarias y seguridad de las tripulaciones.

j) Elaborar informes periódicos sobre rutas emergentes, nuevas modalidades logísticas, empleo de embarcaciones menores, transbordos y vinculaciones entre organizaciones criminales regionales y extra regionales.

k) Fomentar el intercambio de herramientas tecnológicas, monitoreo satelital, seguimiento del Sistema de Identificación Automática, plataformas regionales de información y la aplicación de Inteligencia Artificial al análisis de riesgos marítimos.

l) Promover la coordinación directa entre las Administraciones Marítimas y Autoridades Públicas competentes en la materia.

Artículo 11. Disposiciones Finales

a) Este Código de Conducta será publicado en idioma español, inglés, francés y portugués, siendo todos los textos igualmente auténticos.

b) Los Participantes podrán proponer modificaciones a este Código de Conducta mediante la convocatoria de reuniones de seguimiento y consulta, las cuales podrán ser tenidas en cuenta previa concertación entre los Participantes.

c) El presente Código de Conducta constituye un marco de cooperación internacional de carácter voluntario y no vinculante. Nada de lo dispuesto en este Código se interpretará como modificación de los derechos, obligaciones o responsabilidades de los Participantes en virtud del derecho internacional, ni como afectación de la soberanía, jurisdicción o competencias nacionales, ni como sustitución de los tratados, acuerdos, arreglos operacionales o mecanismos de cooperación existentes.