

Ámbito internacional normativo contra el tráfico ilícito de drogas por mar: Convenciones y Agenda 2030

International normative framework against illicit drug trafficking by sea: Conventions and Agenda 2030

Quadro Normativo internacional contra o tráfico ilícito de drogas por mar: Convenções e Agenda 2030

Fabio Héctor Echeverry Andrade^{a,*} | Ciro Jaramillo Molina^b | Miguel Ángel Acosta Sánchez^c

a <https://orcid.org/0000-0002-8731-1324> Universidad de Cádiz, Cádiz, España

b <https://orcid.org/0000-0002-8820-2314> Universidad del Valle, Cali, Colombia

c <https://orcid.org/0000-0003-3976-3171> Universidad de Cádiz, Cádiz, España

- Fecha de recepción: 2023-08-16
- Fecha concepto de evaluación: 2023-09-18
- Fecha de aprobación: 2023-09-27
<https://doi.org/10.22335/rlct.v15i3.1828>

Para citar este artículo/To reference this article/Para citar este artigo: Echeverry Andrade, F. H., Jaramillo Molina, C., & Acosta Sánchez, M. A. (2023). Ámbito internacional normativo contra el tráfico ilícito de drogas por mar: Convenciones y Agenda 2030. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 15(3), 20-40. <https://doi.org/10.22335/rlct.v15i3.1828>

RESUMEN

Este artículo tiene por objetivo analizar el ámbito internacional normativo en relación con el tráfico ilícito de drogas (TID) por mar. Mediante un análisis de contenido se examinó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar; ONU, 1982) y la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988 (Convención de 1988; ONU, 1988). También se examinó lo establecido en la Agenda 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para establecer el tipo de vínculo con la amenaza del TID por mar. Los resultados presentan al artículo 108 de la Convemar y al artículo 17 de la Convención de 1982 como uno de los mayores esfuerzos internacionales para confrontar el TID a través de la cooperación internacional. Además, en un mapa cognitivo se identificaron ocho ODS que se vinculan directamente con la seguridad marítima en la lucha contra el TID, los cuales han sido agrupados en cinco factores. Abordar la amenaza de manera integral, permite avanzar hacia enfoques más efectivos para hacer frente a la problemática del TID.

Palabras clave: Desarrollo sostenible, convención internacional, ODS, seguridad marítima, tráfico de estupefacientes.

ABSTRACT

This article aims to analyse the international normative framework concerning illicit drug trafficking (IDT) by sea. Through a content analysis, the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (UNCLOS 1982) and the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances of 1988 (Convention 1988) were examined. The provisions of the 2030 Agenda and its 17 Sustainable Development Goals (SDGs) were



also examined in order to establish the type of connection with the threat of illicit drug trafficking by sea. The results present Article 108 of the UNCLOS and Article 17 of the 1988 Convention as among the major international efforts to confront illicit drug trafficking through international cooperation. Moreover, on a cognitive map, 8 SDGs were identified that are directly linked to maritime security in the fight against IDT, which have been grouped into 5 factors. Addressing the threat comprehensively enables progress towards more effective approaches to tackling the issue of IDT.

Keywords: Drug trafficking, international convention, maritime security, sustainable development, SDGs.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo analisar o quadro normativo internacional referente ao tráfico ilícito de drogas por mar. Através de uma análise de conteúdo, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS 1982) e a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988 (Convenção 1988) foram examinadas. As disposições da Agenda 2030 e seus 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) também foram analisadas para estabelecer o tipo de conexão com a ameaça do tráfico ilícito de drogas por mar. Os resultados destacam o Artigo 108 da UNCLOS e o Artigo 17 da Convenção de 1988 como alguns dos principais esforços internacionais para enfrentar o tráfico ilícito de drogas por meio da cooperação internacional. Além disso, em um mapa cognitivo, foram identificados 8 ODS que estão diretamente relacionados à segurança marítima na luta contra o TID, os quais foram agrupados em 5 fatores. Abordar a ameaça de forma abrangente possibilita avançar em direção a abordagens mais eficazes para enfrentar a questão do TID.

Palavras-chave: Desenvolvimento sustentável, convenção internacional, ODS, segurança marítima, tráfico de droga.

Introducción

La Convemar de 1982 estableció un marco crucial para la codificación de los espacios marítimos, otorgando a los países la jurisdicción sobre diferentes zonas y recursos en los océanos. Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos, el tráfico ilícito de drogas (TID) continúa representando un desafío significativo en el mar. Esta actividad delictiva no solo socava la seguridad y el bienestar de las naciones, sino que también tiene un impacto negativo en el cumplimiento de los ODS (Echeverry Andrade et al., 2023).

Después de las guerras mundiales se reafirmó la libertad de navegación como un principio fundamental del orden internacional. Hubo muchos reclamos sobre los espacios marítimos, lo que obligó a la Liga de las Naciones de 1930 a abordar estas cuestiones (Osorio Dussán, 2017). En 1930 se celebró la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional en la ciudad de La Haya, con la participación de 48 países. Se aprobaron dos conceptos: (1) el territorio de un Estado incluye una franja de mar conocida como mar territorial, y la soberanía sobre esta franja se ejerce según las condiciones de la Convención y el Derecho Internacional, y (2) se establece que el territorio

del Estado ribereño también incluye el espacio aéreo sobre el mar territorial, así como el lecho y el subsuelo del mar (Rodríguez Ruiz, 2017).

No obstante, la conferencia fracasó en su objetivo principal de conseguir la aprobación del régimen jurídico del mar territorial, debido a la falta de acuerdo de su extensión (García-Llave & Chávez Perdomo, 2022). Pero como defiende Rodríguez Ruiz (2017), significó un gran esfuerzo y estableció conceptualmente el nombre "mar territorial", siendo un hito de la codificación de los océanos, junto a la declaración de Santiago de Chile (Briceño Berrú, 1952) y la Conferencia sobre el Derecho del Mar (ONU, 1958; 1960; 1982).

En 1939, con la Declaración de Panamá, los países de América reclamaron como derechos incuestionables que las aguas hasta las 300 millas de sus litorales permanecieran libres de actos hostiles por cualquier nación. Esta declaración fue fundamental para el establecimiento de espacios más amplios (Paz Noboa & Toulkeridis, 2019). En 1950, con la Proclamación del Perú, se declaró una zona de soberanía y dominio marítimo de 200 millas desde las líneas base del litoral. Con la Declaración de Santiago de Chile de 1952, Ecuador, Chile y Perú determinaron su mar territorial en 200 millas náuticas. La tesis de soberanía sobre las 200

millas náuticas de mar territorial representó la jurisdicción en todas las materias, civil, penal, fiscal, tributaria, e incluía los derechos soberanos sobre la explotación de todos los recursos (pesca, gas, petróleo, minerales, energía; Coral Almeida & Coral Robalino, 2022). Esta medida tomada por Ecuador, Chile y Perú tenía como finalidad proteger sus riquezas marítimas de la explotación desmesurada e indiscriminada de los buques pesqueros de las grandes potencias; Japón, Rusia y Estados Unidos (Briceño Berrú, 2012).

Dado que los Convenios de 1958 y 1960 no incluyeron los conceptos de la Declaración de Santiago, los Estados de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Salvador, Nicaragua, Panamá y Uruguay establecieron mandatos unilaterales sobre la zona de 200 millas y en 1970 llevaron a cabo la Declaración de Montevideo. Por su parte, los Estados del Caribe elaboraron la Declaración de Santo Domingo de 1972, considerada una de las declaraciones más completas de su tipo. En esta declaración, los Estados caribeños afirmaron sus derechos sobre los espacios marítimos circundantes, incluyendo áreas económicas exclusivas y plataformas continentales. Abordaron aspectos como la delimitación de fronteras marítimas y la cooperación regional en temas relacionados con el mar que incluyen la seguridad y defensa (Olleta, 2006).

En 1949, la Comisión de Derecho Internacional, organismo de la Organización de Naciones Unidas (ONU), decidió codificar los regímenes de las aguas territoriales y de la alta mar. Entre 1950 y 1956, la Comisión examinó estos temas basándose en los informes de relatores especiales y la información proporcionada por gobiernos y organizaciones internacionales. En 1953, la Comisión presentó proyectos finales sobre la plataforma continental, la pesca y la zona contigua, pero la adopción de medidas se pospuso hasta que se estudiaran los problemas de la alta mar y las aguas territoriales. En 1956, la Comisión aprobó su informe final sobre el mar territorial y consolidó todos los proyectos de artículos sobre el derecho del mar en un proyecto final único (ONU, 2010). Ocasionando que en 1958 se celebrara la I Convemar, y otras dos convenciones (1960 y 1982). No fue hasta la III Convemar de 1982 que la codificación del mar estableció un lineamiento referente al TID por mar, por medio del artículo 108 (García Llave, 2017).

La prohibición del opio llevó a la creación del primer órgano internacional relacionado con las drogas. En 1909 se reunieron en Shanghái los representantes de 13 países y conformaron la Comisión Internacional del Opio. A partir de esta comisión se generaron dos protocolos (1948 y 1953) sobre la producción y fiscalización del opio. Sin embargo, en 1961 se dio un importante paso en el ámbito internacional, donde estos protocolos fueron revisados y actualizados en la Convención Única sobre Estupefacientes (ONU, 1961); además, sus dos enmiendas de 1972 incluyeron nuevas drogas. Posteriormente, se adoptó el Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971 para abordar la creciente preocupación sobre el abuso y la dependencia de sustancias (González Guzmán, 2021). Finalmente, se publicó la Convención de 1988 que se enfoca en el combate al TID y contiene el artículo 17 denominado "cooperación en la represión del tráfico ilícito por mar" (ONU, 1988).

Si bien los ODS no son vinculantes en el mismo sentido de una convención internacional, las metas que contienen están respaldadas por acuerdos y normas del Derecho Internacional. Además, los Estados pueden adoptar políticas nacionales para apalancar los ODS. Los hallazgos de la Sesión Especial de la Asamblea General de las Naciones Unidas (UNGASS) sobre drogas de 2016 concluyó que el mercado de las drogas ilícitas es una problemática de todos los países, con responsabilidades compartidas en común y por ello requiere de políticas integrales de cooperación internacional (Castro & Triana, 2018). Sin embargo, el estado del arte aplicado en el estudio no arrojó documentos que relacionaran a los ODS con la seguridad marítima en la lucha contra el TID.

Este artículo tiene por objetivo analizar el ámbito internacional normativo en relación con el tráfico ilícito de drogas (TID) por mar. El análisis se centra en los convenios internacionales clave, como la Convemar de 1982 (ONU, 1982) y la Convención de 1988 (ONU, 1988). Además, examina el papel de los ODS con respecto a la seguridad marítima y la lucha contra el TID. Los convenios y los ODS desempeñan un papel fundamental en el establecimiento de marcos jurídicos y normativos, y promueven la cooperación internacional para abordar los desafíos del TID. Al integrar los ODS en el contexto de

la seguridad marítima, se busca fortalecer las acciones y medidas para prevenir, combatir y erradicar el TID en los entornos marítimos, contribuyendo así al desarrollo sostenible y seguro.

Este artículo se compone de (a) la introducción que expone los antecedentes y sinergia entre los espacios marítimos, la seguridad marítima, el desarrollo sostenible y el objetivo de estudio; (b) la metodología aplicada en el análisis de documentos; (c) los resultados que describen los artículos 108 y 17 de la Convemar de 1982 y la Convención de 1988, respectivamente, junto con las figuras y tablas que reflejan la relación de los ODS con la seguridad marítima en la lucha contra el TID; (d) la discusión de los resultados; (e) las conclusiones con propuestas para futuras investigaciones, y (f) las referencias bibliográficas utilizadas.

Metodología

Con el objetivo de analizar el ámbito internacional normativo en relación con el TID por mar, según lo planteado en la Convemar de 1982, la Convención de 1988 y la Agenda 2030, se ha desarrollado una metodología que se compone de tres fases (Figura 1).

Búsqueda y recopilación de documentos

La revisión de documentos fijó como fuentes primarias del Derecho Internacional, los convenios internacionales (Benet Rodríguez et al., 2015). De la búsqueda y recopilación de documentos se obtienen las convenciones internacionales que codifican al Derecho Internacional del Mar y a los espacios marítimos de los Estados (Romero Lares, 2018). Estos espacios, por su gran amplitud, carecen de una vigilancia y monitoreo completo por parte de las autoridades, situación que aprovechan las organizaciones criminales transnacionales (OCT) para realizar su *modus operandi* del TID por mar (Álvarez Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018). La ONU ha desarrollado convenios des-

tinados a combatir estas amenazas, los cuales se descargaron de la página oficial de ONU y de la Organización Marítima Internacional (OMI). Como complemento, se analizó el más reciente esfuerzo internacional, la Agenda 2030 y los ODS que promueven el progreso sostenible de los Estados e incluyen elementos como la economía azul y la lucha contra las drogas y las OCT.

Búsqueda de conceptos y palabras clave

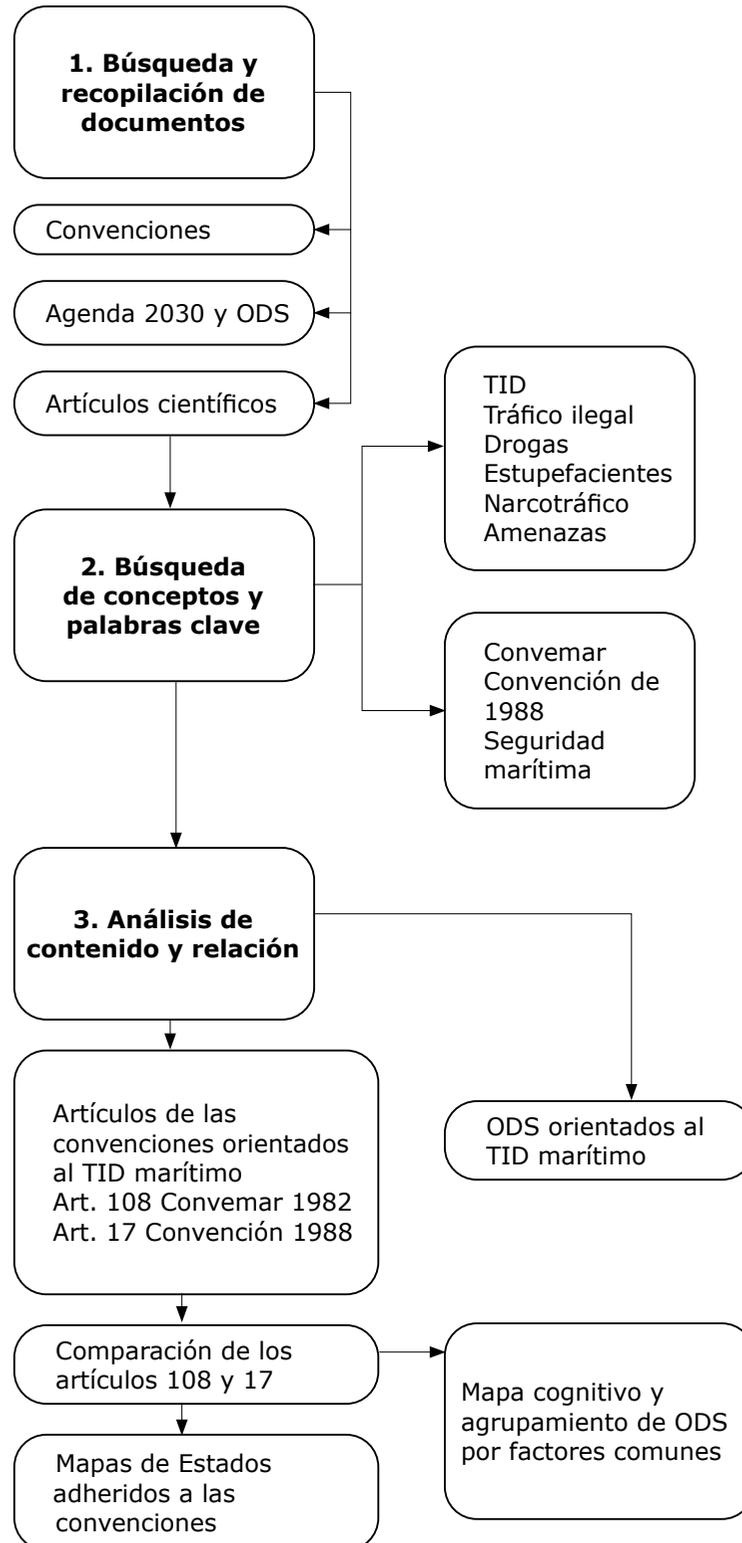
La búsqueda de artículos científicos se hizo en las bases de datos de Google Académico y Scopus (Navarro-Molina et al., 2011). Se empleó una estrategia de palabras clave en español (Convemar, Convención de 1988, ODS 1, [...], ODS 17); con operadores booleanos se identificaron artículos que relacionaban las convenciones y cada ODS con la seguridad marítima y el TID (Wilches Tinjaca et al., 2020). A los documentos de las convenciones y de la Agenda 2030 también se les aplicó una búsqueda de conceptos clave (seguridad marítima, marítima/o, TID, tráfico ilegal, drogas, estupefacientes, narcotráfico y amenazas).

Análisis de contenido y relación

La búsqueda por conceptos y palabras clave facilitó el análisis de contenido. Se identificaron los artículos 108 de la Convemar de 1982 y 17 de la Convención de 1988 (Paladines, 2021). Se revisó cada párrafo (García-Llave & Chávez Perdomo, 2022), se confrontaron ambos artículos para encontrar diferencias y similitudes (Peniche Luna, 2018). Se elaboraron dos mapas que codifican con colores el nivel de adhesión de los Estados Miembros a las convenciones. Se efectuó un análisis de mapa cognitivo de los ODS para identificar los ODS que más influyen en la seguridad marítima en la lucha contra el TID, los ODS con interrelaciones positivas se les asignó una relación directa, los ODS con interrelaciones negativas se les asignó una relación indirecta (Ioannou & Laspidou, 2023). Finalmente, los 17 ODS se agruparon en factores comunes (Elizaide Monteagudo, 2021).

Figura 1

Esquema metodológico



Resultados

En este apartado se presenta el análisis del ámbito internacional normativo de la seguridad marítima contra el TID. Se inicia con la Convemar, luego con la Convención de 1988 y se finaliza con la Agenda 2030 y los ODS.

La codificación del mar

El Derecho del Mar forma parte del Derecho Internacional Público, se encarga de regular la forma jurídica en que los Estados aprovechan el mar y sus recursos naturales. En el ámbito espacial, el derecho considera dos partes: la primera, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados (aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona exclusiva de pesca, zona económica exclusiva y plataforma continental); la segunda, abarca las zonas marinas con jurisdicción internacional (alta mar, fondos marinos y oceánicos, y subsuelo fuera de la jurisdicción nacional; Paz Noboa & Toulkeridis, 2019). A continuación, se presentan los aspectos más significativos que condujeron a la codificación del Derecho del Mar.

I Convemar de 1958

En 1958, la ONU convocó a la primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que aprobó cuatro convenciones: Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1964; Convención sobre la Alta Mar de 1962; Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar de 1966, y la Convención sobre la Plataforma Continental de 1964. Además, se aprobó el Protocolo de Firma Facultativo sobre la Jurisdicción Obligatoria en la Solución de Controversias, que entró en vigor en 1962 (ONU, 2023). Sin embargo, como menciona García Llave (2017), esta primera conferencia dejó a un lado la extensión del mar territorial y el establecimiento de zonas exclusivas de pesca, llevando a la celebración de la segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1960.

II Convemar de 1960

En 1960, en Ginebra se celebró la segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar para

discutir y alcanzar un acuerdo preciso sobre la anchura del mar territorial. La conferencia contó con la participación de 88 Estados y se llevaron a cabo catorce sesiones plenarias, pero no se llegó a un acuerdo definitivo. Aunque la conferencia fue un fracaso, se percibía que eventualmente prevalecería la regla de las 12 millas (Frias, 1981).

III Convemar de 1982

En diciembre de 1970, la Asamblea General de la ONU convocó la III Convemar. El 30 de diciembre de 1973, los Estados Parte se reunieron en Nueva York y después de 11 períodos de sesiones que comenzaron en Caracas y concluyeron en Bahía Montego (Jamaica), se aprobó la Convemar el 10 de diciembre de 1982. La Convemar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 (Paz Noboa & Toulkeridis, 2019). A continuación, se detalla en orden cronológico las reuniones y sesiones que llevaron a materializar la Convemar de 1982.

En 1973 se celebra el primer período de sesiones de la Tercera Conferencia en Nueva York, dedicado a cuestiones de organización. En 1974 se aprobó el reglamento de la Conferencia. En 1975, en el tercer período de sesiones en Ginebra, los presidentes de la Comisión preparan un texto único para fines de negociación. En 1976 continuaron las negociaciones del tratado, pero las discusiones sobre la extracción de minerales de los fondos marinos se estancaron. En 1977, en el sexto período de sesiones en Nueva York, se trabajó en un texto integrado para fines de negociación. En 1978, en el séptimo período de sesiones celebrado en Ginebra y Nueva York, establecieron siete grupos de negociación para abordar las diferencias. En 1979, en el octavo período de sesiones en Ginebra y Nueva York, se realizó la primera revisión del texto para fines de negociación y decidieron concluir los trabajos sobre la Convención en 1980.

En 1980, el noveno período de sesiones se lleva a cabo en Nueva York y Ginebra, se preparó el texto del proyecto de convención. En 1981, el décimo período de sesiones se celebró en Nueva York y Ginebra, presentando el primer texto oficial del proyecto de convención y se eligió Jamaica y la República Federal de Alemania como sedes de la Autoridad Internacional de los

Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, respectivamente. En 1982, el undécimo período de sesiones se llevó a cabo en Nueva York en dos partes: se sometieron diversas enmiendas al proyecto de convención a votación y se aprobó la Convención con amplio apoyo. La Convención quedó aprobada el 30 de abril de 1982 con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones. Del 6 al 10 de diciembre del mismo año, 119 delegaciones firmaron en Bahía Montego la Convención y el Acta Final.

En 1994, en el duodécimo período de sesiones en Kingston y Nueva York, se finalizan los programas de capacitación y se abordan temas relacionados con la entrada en vigor de la Convención; el 16 de noviembre de 1994 la Convemar entra en vigor.

Artículo 108 Convemar de 1982: tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

El artículo 108 de la Convemar de 1982 establece que los Estados Parte deben cooperar y adoptar las medidas necesarias para prevenir, reprimir y eliminar el TID por mar. En la Tabla 1 se analiza cada párrafo de este artículo.

Tabla 1

Artículos de interés de la Convemar de 1982 en relación con el TID por mar

Artículo	Párrafo	Generalidades
108	1	Acción concertada de cooperación entre Estados para reprimir el TID en la alta mar
		Referencia a la violación de convenciones internacionales
	2	Solicitud de cooperación a terceros Estados para enfrentar el TID por parte del Estado de pabellón

Fuente: Elaborado a partir de (ONU, 1982).

Del artículo 108 de la Convemar de 1982, se puede determinar que establece la obligación de todos los Estados de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por buques en alta mar, en violación de las convenciones internacionales (párrafo 1). Si bien esta disposición es fundamental para abordar este grave problema, es importante destacar que la eficacia de la cooperación entre los Estados en la lucha contra el TID puede verse obstaculizada por cuestiones como la falta de recursos, la capacidad operativa y la voluntad política. Además, la referencia a las "convenciones internacionales" no especifica cuáles son estas convenciones, lo que puede generar cierta ambigüedad en cuanto a la aplicación y el alcance de las medidas.

También fomenta la cooperación entre los Estados para abordar de manera efectiva el TID en el ámbito marítimo (párrafo 2). Sin embargo, es importante tener en cuenta que la efectividad de esta cooperación puede depender de la voluntad y la capacidad de los Estados para responder a estas solicitudes de cooperación, así como de los mecanismos y los procedimientos establecidos para la coordinación y la toma de decisiones rápidas y eficientes.

En virtud de este artículo, los Estados Parte se comprometen a tomar medidas legales y administrativas para prevenir y sancionar los delitos relacionados con el TID por mar. Esto implica adoptar leyes y regulaciones nacionales que penalicen estas actividades, que establezcan los mecanismos necesarios para su efectiva aplicación.

Países firmantes: Convemar de 1982

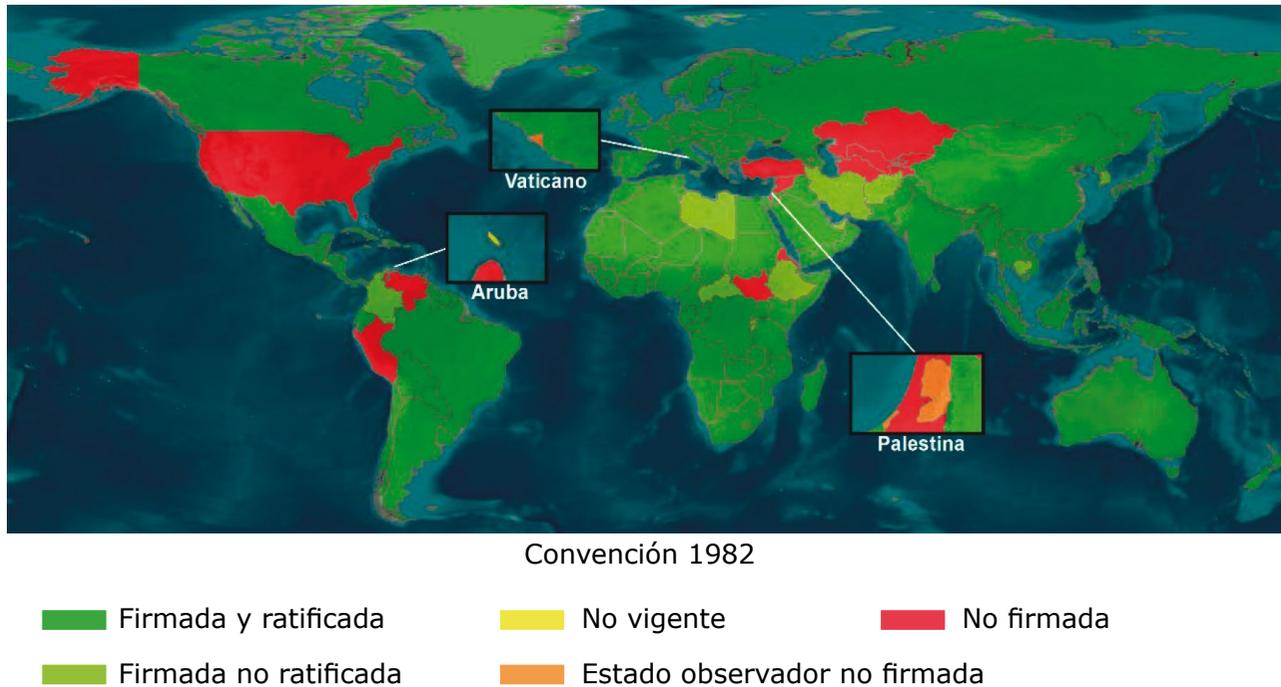
La Figura 2 presenta los Estados Miembros de la ONU que firmaron, pero no han ratificado la Convemar de 1982 con leyes nacionales: Camboya, Colombia, Corea del Norte, El Salvador, Irán, Libia, Emiratos Árabes Unidos. Estados sin litoral: Afganistán, Bután, Burundi, República Centroafricana, Etiopía, Liechtenstein, Ruanda.

Estados Miembros de la ONU que no la han firmado: Eritrea, Israel, Perú, Siria, Turquía, Estados Unidos, Venezuela. Estados sin litoral: Andorra, Kazajistán, Kirguistán, San Marino, Sudán del Sur, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán.

Los Estados observadores de la ONU, Ciudad del Vaticano y el Estado de Palestina no han firmado la Convención. Territorios que forman parte de países que la han ratificado, pero en los que la Convención no está en vigencia: Aruba (Reino de los Países Bajos).

Figura 2

Estados adheridos a la Convemar de 1982



Convención de 1988

La Convención de 1988 surge como respuesta a la profunda preocupación por la tendencia creciente de la producción, la demanda y el TID. Específicamente, el artículo 17 se enfoca en la lucha contra el tráfico ilícito por mar (ONU, 1988). Los párrafos de este artículo establecen la cooperación entre las partes, la autorización para adoptar medidas adecuadas en relación con las naves involucradas en el tráfico ilícito, y la necesidad de salvaguardar la seguridad de la vida en el mar y los intereses comerciales y jurídicos de los Estados.

Artículos de interés de la Convención de 1988

García Llave (2017) ha identificado los artículos de la Convención de 1988 relacionados con el TID por mar. La Tabla 2 muestra el análisis de García del contenido de los párrafos.

Del artículo 17 de la Convención de 1988 se puede determinar que, en primer lugar, hace hincapié en la importancia de la cooperación entre los Estados para eliminar el tráfico ilícito por mar, respetando el Derecho Internacional Marítimo (párrafo 1). Si una nave sospechosa de estar involucrada en el tráfico ilícito no lleva matrícula o enarbola un pabellón distinto, un Estado Parte puede solicitar asistencia a otros Estados para poner fin a dicha utilización (párrafo 2).

Tabla 2
Artículos de interés de la Convención de 1988 en relación con el TID por mar

Artículo	Párrafo	Generalidades
Preámbulo	10	Las partes se manifiestan decididas a mejorar la cooperación internacional para la supresión del tráfico ilícito por mar
2	1	Acción concertada de la cooperación internacional
	2	Instituciones encargadas de dar cumplimiento a lo establecido
	3	Ningún Estado tiene derecho de iniciar actividades de represión
3	1	Ejercicio de Jurisdicción territorial dado por la soberanía de un Estado
	2	Tipificación de delitos y sanciones
	3	Establece normas mínimas, no impide a los Estados aplicar otras más severas
4	1	Sanciones articuladas a las normas de Derecho Internacional y de Derechos Humanos
	2	Transporte en relación con el TID realizado por vía marítima
	3	Referencia a la Convención de 1961 y Convenio de 1971
17	1	Competencia jurisdiccional estatal
	2	Adoptar medidas para establecer la competencia de las partes
	3	Solución de problemas de competencias contrapuestas mediante acuerdos y mecanismos bilaterales o multilaterales
17	1	Facultades sobre delitos cometidos extraterritorialmente por nacionales o residentes
	2	En el caso de doble o múltiple nacionalidad, el Estado más vinculado ejerce competencia
	3	Respeto por el derecho interno de cada Estado
17	1	Promueve la cooperación internacional para la represión del tráfico ilícito por mar
	2	Complementario al artículo 108 de la Convemar
	3	Acciones destinadas a asistencia, autorización para efectuar abordaje de un buque de su pabellón, canales de comunicación e intercambio de información
17	1	No se limita solo a la alta mar como el artículo 108, expande a todos los espacios marítimos
	2	Solicitar asistencia a otras Partes e incluye los buques sin nacionalidad
	3	Excluye la responsabilidad de daños y gastos generados por la asistencia requerida
17	1	No interfiere en los derechos y obligaciones, ni en el ejercicio de sus competencias de los Estados ribereños
	2	Notificación al Estado de pabellón y confirmación de matrícula
	3	Medidas que se pueden autorizar, abordar buque para inspección, si se descubre tráfico se procede a actuar
17	1	Salvaguardas antes de toda intervención: no poner en peligro la seguridad de la vida en el mar, ni la nave, ni la carga, ni intereses comerciales y jurídicos
	2	El Estado de pabellón puede negar la intervención o establecer las condiciones relativas a la responsabilidad
	3	Responder con celeridad a las solicitudes de confirmación de matrícula como autorización de abordaje
17	1	No establece tiempos, pero sí asignación de autoridad nacional
	2	Secretaría General de Naciones Unidas comunica la designación de autoridades competentes
	3	Obligación de notificar por parte del Estado interviniente los resultados de las medidas adoptadas
17	1	Bases para la cooperación internacional en materia de tráfico ilícito por mar
	2	Promueve establecer acuerdos bilaterales o multilaterales
	3	La lucha contra el TID debe ser desempeñada por buques al servicio de los gobiernos
17	1	Todas las medidas adoptadas deben respetar los derechos y obligaciones de los Estados ribereños, de acuerdo con el Derecho Internacional Marítimo

Fuente: Elaborado a partir de García Llave (2017).

Si existe sospecha de que una nave enarbola el pabellón de otro Estado, y lo utiliza para el tráfico ilícito, se puede notificar al Estado del pabellón y pedirle que confirme la matrícula. Si se confirma, el Estado requirente puede solicitar autorización para adoptar las medidas adecuadas respecto a esa nave (párrafo 3). Estas medidas pueden incluir abordar la nave, inspeccionarla y, en caso de encontrar pruebas de implicación en el tráfico ilícito, tomar medidas adecuadas respecto a la nave, las personas y la carga a bordo (párrafo 4).

Es importante tener en cuenta la seguridad de la vida en el mar, así como los intereses comerciales y jurídicos del Estado del pabellón y otros Estados involucrados al tomar estas medidas (párrafo 5). El Estado del pabellón puede someter su autorización a condiciones acordadas con el Estado requirente, especialmente en términos de responsabilidad (párrafo 6).

La cooperación y la respuesta rápida a las solicitudes de averiguar la autorización de una nave que enarbola su pabellón, así como a las solicitudes de autorización para tomar medidas, son fundamentales (párrafo 7). La Parte que haya adoptado medidas en virtud de este artículo debe informar al Estado del pabellón sobre los resultados de dicha medida (párrafo 8).

Se alienta a las Partes a considerar acuerdos bilaterales y regionales para fortalecer la implementación de estas disposiciones (párrafo 9). Las medidas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 deben llevarse a cabo por buques de guerra o aeronaves militares, o por otras naves o aeronaves claramente identificables como pertenecientes a un gobierno y autorizadas para tal fin (párrafo 10).

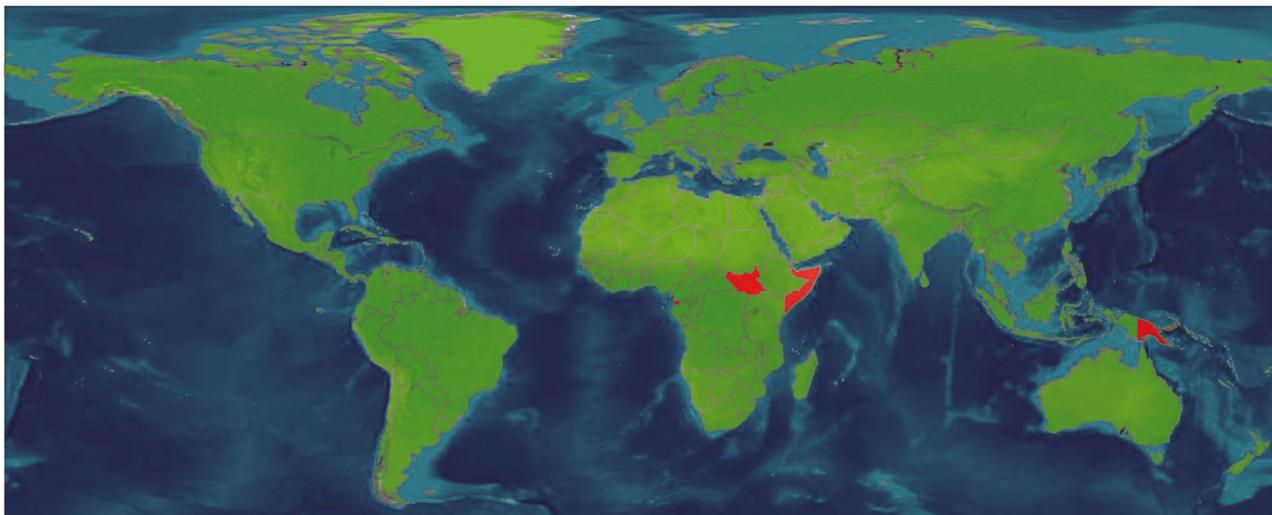
En todas las medidas que se adopten deberán respetarse los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y su competencia, de acuerdo con el Derecho Internacional Marítimo, evitando interferir en ellos o menoscabarlos (párrafo 11).

Países firmantes: Convención de 1988

Según la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes del 2021, la Convención de 1988, que tiene 191 Partes (190 Estados y la Unión Europea), cuenta con el mayor número de ratificaciones. La Junta informa que los países que aún no han ratificado ni se han adherido a la Convención son Guinea Ecuatorial, las Islas Salomón, Kiribati, Papúa Nueva Guinea, Somalia, Sudán del Sur y Tuvalu (Figura 3).

Figura 3

Estados adheridos a la Convención de 1988



Convención 1988
■ Firmada y ratificada
■ No firmada

Agenda 2030 y los ODS: seguridad marítima en la lucha contra el TID

Los 17 ODS aparecen claramente diferenciados; sin embargo, estos no actúan de manera independiente, ya que son complementarios unos de otros gracias a su característica de transversalidad. En ámbitos de seguridad marítima se ha propuesto un análisis de relación directa o indirecta con cada uno de los 17 ODS y la seguridad marítima en la lucha contra el TID (Figura 4).

Figura 4

Mapa cognitivo



Nota: las líneas negras indican relación positiva (directa), las líneas rojas indican relación negativa (indirecta).

La UNGASS en el 2016 abordó cinco mesas temáticas sobre las drogas. En la mesa temática 5 denominada *Las drogas y el desarrollo*, se estudió el enfoque centrado en los seres humanos y en los ODS para empoderar a las comunidades afectadas y que estas sean reconocidas como actores y puedan atacar las causas que reproducen el mercado de drogas. Colombia en su intervención expuso que las políticas represivas no han arrojado resultados contundentes e invitó a la comunidad internacional a abordar las verdaderas causas del mercado de drogas (desigualdad social, daño al medioambiente y corrupción en las instituciones del Estado). Al abordar la amenaza del TID y vincularla al desarrollo sostenible, se identificaron ocho ODS que están directamente

relacionados (ODS 1, ODS 2, ODS 3, ODS 4, ODS 5, ODS 9, ODS 16 y ODS 17). Se considera que tienen una conexión directa y explícita con la seguridad marítima y la amenaza del TID, pues están vinculados de manera directa con la prevención, la mitigación y la respuesta a estos desafíos en el ámbito marítimo.

Los otros nueve ODS se vinculan indirectamente (ODS 6, ODS 7, ODS 8, ODS 10, ODS 11, ODS 12, ODS 13, ODS 14 y ODS 15), ya que tienen una conexión indirecta o implícita con la seguridad marítima y la amenaza del TID. Si bien no se centran específicamente en estas problemáticas, sus logros contribuyen de manera indirecta a la prevención y mitigación de los riesgos asociados con el TID y la promoción de un entorno marítimo seguro y sostenible.

Estas conexiones directas o indirectas entre los ODS, la seguridad marítima y la amenaza del TID resaltan la importancia de abordar estos problemas de manera integral. Al lograr los ODS, se construye un entorno marítimo seguro y se previenen las actividades ilegales que afectan negativamente a las comunidades locales y a la seguridad internacional. A continuación, se abordan una serie de argumentos que definen los tipos de relación establecidos para cada uno de los ODS.

Relación directa

ODS 1. Fin de la pobreza en todas sus formas

La erradicación de la pobreza contribuye de manera directa a reducir la vulnerabilidad de las personas a las actividades ilícitas. Al proporcionar oportunidades económicas sostenibles y mejorar las condiciones de vida, se puede reducir la participación en el TID. Al acabar con la pobreza se crean sociedades más justas, integradoras y productivas y, por consecuencia, más seguras, siendo la base necesaria para alcanzar el desarrollo sostenible (Soria, 2019).

ODS 2. Hambre cero

Combatir el hambre es crucial para reducir las condiciones socioeconómicas que impulsan la participación en actividades ilegales. Para conseguir una población con mayor seguridad

alimentaria, es necesario que las políticas de seguridad alimentaria faciliten el aprovisionamiento de mecanismos para hacer frente a los riesgos y amenazas de las poblaciones empobrecidas (Montoute et al., 2017). Además, el transporte marítimo representa un impacto directo en el acceso y transporte de productos alimenticios (Elizaide Monteagudo, 2021), por lo que mantener los espacios marítimos seguros es imprescindible para lograr el ODS 2.

ODS 3. Salud y bienestar

El tratamiento de las adicciones es fundamental para mejorar la salud y el bienestar de las personas. Al abordar los problemas de salud asociados con el consumo y el TID, se pueden reducir los impactos negativos en las comunidades y mejorar la seguridad marítima. Según estimaciones de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, por sus siglas en inglés) en su Informe Mundial sobre las Drogas de 2021, se estima que alrededor de 275 millones de personas, es decir, cerca del 5.7% de la población mundial de 15 a 64 años, consumieron drogas al menos una vez en el 2020.

ODS 4. Educación de calidad

La educación desempeña un papel crucial en la prevención del consumo de drogas y la concientización sobre los riesgos asociados con el TID. Al proporcionar una educación de calidad que aborde estos temas, se puede fortalecer la capacidad de las personas para tomar decisiones informadas. Además, la educación es transversal y con ella se puede contribuir a la consecución de todos los ODS, aspecto por el cual debe ser considerada como un eje fundamental (González Blanco et al., 2022).

ODS 5. Igualdad de género

Al abordar las desigualdades de género y garantizar el empoderamiento de las mujeres, se pueden prevenir y combatir las actividades ilícitas. A partir del 2010, (2010-2019), se ha examinado la relación entre igualdad de género, paz y desarrollo en las estrategias y políticas globales (Cebada Romero, 2019).

Se ha observado que las OCT se aprovechan de las mujeres empobrecidas para transportar drogas a través de las fronteras utilizando un método conocido como "sistema de hormiga", que implica el transporte de pequeñas cantidades de droga (Herrera Aguilar, 2018). Con el objetivo de combatir estas actividades delictivas relacionadas con el narcotráfico, la Armada Nacional de Colombia, en colaboración con la Escuela Internacional de Guardacostas, ha entrenado y capacitado a mujeres que trabajan en el mar. El propósito es aumentar la cooperación internacional y lograr un entorno marítimo seguro al combatir las amenazas y actores ilegales en el mar (Díaz Rivera, 2019).

ODS 9. Industria, innovación e infraestructura

El fortalecimiento de la infraestructura portuaria y marítima es esencial para mejorar la seguridad en el transporte y detectar drogas. Al invertir en tecnologías y sistemas de seguridad, se pueden prevenir y combatir las actividades ilegales en los mares. Los sistemas y sensores mantienen los puertos libres de buzos y polizones (Ghafoori & Altiok, 2012).

ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas

Al fortalecer los mecanismos de justicia y las capacidades institucionales, se puede prevenir y sancionar eficazmente el TID. Las OCT no basan su accionar únicamente en la ubicación geográfica, sino que también se ven influenciadas por factores jurídicos, políticos e institucionales, así como por las oportunidades creadas por actores del sistema legal a través de la corrupción (Antonelli, 2020).

ODS 17. Alianzas para lograr los objetivos

Al trabajar juntos, compartir información y coordinar esfuerzos, se puede enfrentar de manera más eficiente esta amenaza global y promover la seguridad en los océanos. Las amenazas marítimas son problemáticas transnacionales que requieren de un tratamiento en conjunto con políticas integradas (Acosta Sánchez, 2019).

Relación indirecta

ODS 6. Agua limpia y saneamiento

Al garantizar el acceso al agua limpia y saneamiento adecuado, se contribuye a mantener la integridad de los ecosistemas marinos y se mejora la seguridad marítima en general. Asegurar el acceso sostenible a cantidades de agua adecuadas y de calidad para mantener la vida, bienestar y desarrollo socioeconómico genera un entorno de paz y estabilidad política (Hidalgo García, 2016).

ODS 7. Energía asequible y no contaminable

La promoción de fuentes de energía asequibles y sostenibles puede reducir la dependencia de los combustibles fósiles, que a menudo se utilizan en el transporte marítimo asociado con el TID. Además, la seguridad energética implica una serie de preocupaciones que van desde la oferta y demanda de la energía hasta los conflictos generados por la dependencia energética de algunos países frente a otros (Aguilar León, 2022).

ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico

Al generar oportunidades de empleo formal, se puede disminuir la necesidad de recurrir al TID. La Unión Europea (UE) se ha enfocado en el crecimiento y el empleo en la economía azul, ha propuesto mejorar la gobernanza de los océanos a través de estrategias regionales que abordan también la seguridad marítima mediante el intercambio de información (Aldaz Casanova, 2020). No obstante, es importante tener en cuenta que no todas las formas de trabajo contribuyen positivamente al crecimiento económico y a la sostenibilidad. Entre las peores formas de trabajo está el infantil; las OCT cada vez utilizan más a niños en actividades ilícitas relacionadas con el narcotráfico (Morán Blanco, 2020).

ODS 10. Reducción de las desigualdades

La reducción de las desigualdades sociales y económicas desempeña un papel significativo en la prevención del TID. Al abordar las disparidades y brindar igualdad de oportunidades, se

reduce la participación en actividades ilegales. Se puede pensar en reorientar las políticas de drogas y combinar medidas que promuevan el desarrollo social y económico de las comunidades afectadas por la erradicación de cultivos ilícitos. La Declaración sobre los Derechos de los Campesinos y Otras Personas que Trabajan en las Zonas Rurales promueve programas socioeconómicos para los campesinos, facilitando la reconversión de sus actividades productivas hacia formas sostenibles (Costas Trascasas, 2020). Esto permite generar nuevas oportunidades económicas y sociales para las comunidades afectadas por la producción de cultivos ilícitos.

ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles

La promoción de la seguridad en los puertos y áreas costeras es fundamental para prevenir el TID y garantizar la seguridad marítima. Las ciudades desatendidas potencian los factores sociales referentes al desequilibrio generando zonas marginales (Rodríguez Pérez, 2021), que a su vez son conocidas por tener las tasas más altas de crimen y violencia relacionadas con el TID.

ODS 12. Producción y consumo responsable

Adoptar prácticas sostenibles en la producción y el consumo puede ayudar a reducir la demanda y el suministro de drogas. Al fomentar la responsabilidad y la ética en la producción y el consumo, se pueden prevenir y reducir el TID (Romaní, 2008).

ODS 13. Acción por el clima

La protección del medioambiente marino y la lucha contra el cambio climático son esenciales para garantizar la seguridad marítima y prevenir el TID. Al abordar los impactos del cambio climático en los océanos y los ecosistemas marinos, se protege la integridad de las rutas marítimas y se evita el uso de estas rutas para actividades ilegales (Todorov, 2018).

ODS 14. Vida submarina

La protección de los océanos y los ecosistemas marinos es crucial para prevenir el TID y

garantizar la seguridad marítima. Al preservar la vida submarina y mantener la salud de los ecosistemas marinos, se pueden reducir los incentivos para el uso de rutas marítimas con fines ilícitos (Ukeje, 2015).

ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres

Al proteger estos ecosistemas, se evita el uso de rutas terrestres para el transporte de drogas y se mantiene la integridad de las áreas costeras. Aquellos que poseen una ruta terrestre con destino a puertos como método de salida del país son contactados por las OCT para la movilización de drogas (Uribe Cáceres, 2016).

Clasificación de ODS por factores

Al considerar los ODS en relación con la seguridad marítima y el TID, se destacan diversas características y factores comunes. De acuerdo con Echeverry Andrade et al. (2023), las características metodológicas de los artículos en seguridad marítima incluyen el análisis de factores socioeconómicos, ambientales y políticos. Y por su impacto en la salud de los consumidores también se contemplan los factores de salud y educación para la prevención (Tabla 3).

Tabla 3

Clasificación de ODS según factores

Factor	ODS	Características
Socioeconómico	ODS 1, 2, 5, 8 y 10	Estos objetivos se centran en abordar las condiciones socioeconómicas subyacentes que pueden impulsar la participación en actividades ilícitas como el tráfico de drogas. Al erradicar la pobreza, garantizar la seguridad alimentaria, promover el empleo digno y reducir las desigualdades, se puede disminuir la vulnerabilidad de las personas y las comunidades a estas actividades.
Salud	ODS 3	Este objetivo se enfoca en la prevención y el tratamiento de las adicciones relacionadas con las drogas. Al abordar los problemas de salud asociados con el consumo y el tráfico de drogas, se pueden mejorar las condiciones de vida y reducir los impactos negativos en las comunidades.
Educativo	ODS 4	Este objetivo busca proporcionar una educación de calidad que aborde el consumo de drogas y concientice sobre los riesgos asociados con el TID. Al promover la educación, se fortalece la capacidad de las personas para tomar decisiones informadas y evitar la participación en actividades delictivas.
Ambiental	ODS 6, 7, 11, 12, 13, 14 y 15	Estos objetivos se centran en la protección del medioambiente marino y terrestre, así como en la adopción de prácticas sostenibles. Al garantizar agua limpia, energía no contaminante y abordar el cambio climático, se protege la integridad de los ecosistemas marinos y terrestres, lo que contribuye a la seguridad marítima y la prevención del TID.
Político	ODS 9, 16 y 17	Estos objetivos se centran en fortalecer las instituciones, promover la innovación y la infraestructura adecuada, y fomentar la cooperación y alianzas internacionales. Al mejorar la infraestructura portuaria y marítima, fortalecer el estado de derecho y promover la cooperación entre países, se pueden prevenir y combatir eficazmente el TID y promover la seguridad marítima.

Relación de las Convenciones de 1982 y 1988 con la Agenda 2030 y los ODS

En cuanto a los artículos analizados de la Convención de 1982 y la Convención de 1988, su relación con los ODS podría no ser tan directa. Sin embargo, en un sentido amplio, la cooperación internacional para combatir el TID y prevenir el abuso de sustancias puede contribuir a la reducción de la pobreza y el hambre (ODS 1 y ODS 2), a la mejora de la salud y el bienestar (ODS 3), a una educación de calidad (ODS 4), a cerrar la brecha entre hombres y mujeres (ODS 5), a contribuir con la industria e infraestructura a través de ideas innovadoras (ODS 9), a la promoción de sociedades pacíficas y justas (ODS 16) y la materialización de alianzas para lograr el desarrollo sostenible en todos los Estados (ODS 17).

Discusiones

Tras analizar el ámbito internacional normativo de la seguridad marítima en la lucha contra el TID por mar, se determinó que los espacios oceánicos están sujetos a las disposiciones establecidas en la Convención de 1982. Las diferencias entre Estados y las presiones políticas internas en varios países para legislar sobre aspectos marítimos, llevaron a la creación de la Convención de 1982 (Jiménez Cabrera & Garrido Quiroz, 2022). Ello resalta la necesidad de acuerdos y consensos claros para evitar conflictos y garantizar la aplicación de medidas adecuadas.

El TID se encuentra tipificado en el artículo 108 de la Convención, dispone la obligación de los Estados a cooperar en la represión de TID (Baranda Carmona, 2021). Aunque el artículo 108 de la Convención no la define, la cooperación debe estar encaminada a estrategias militares y policivas conjuntas para la detección, abordaje, captura y toma de evidencias para la imputación del delito (Paladines, 2021). Ya que existen problemáticas que presentan las fuerzas armadas encargadas de la seguridad marítima para hacer cumplir los regímenes multilaterales más allá de la jurisdicción nacional. Por esta razón, los acuerdos entre Estados deben ser muy claros y establecer las obligaciones de las partes (Warner, 1999).

El mecanismo internacional que tiene como finalidad erradicar el TID y complementar lo establecido en la Convención de 1982, en especial cuando el *modus operandi* ocurre en el mar, es la Convención de 1988 y su artículo 17 (García-Llave & Chávez Perdomo, 2022). El artículo 17 tiene un gran impacto y relevancia, ya que aborda de manera integral el combate y la represión del TID en los espacios marítimos, así como la importancia de la cooperación entre los Estados. A diferencia del artículo 108 de la Convención de 1982, el artículo 17 de la Convención de 1988 proporciona una ruta específica para fomentar la cooperación internacional mediante acuerdos bilaterales o multilaterales en el ámbito del TID por mar.

Se hace hincapié en encontrar un equilibrio entre la soberanía de los Estados en sus aguas y la cooperación internacional. La cooperación no implica cesión de soberanía, sino la búsqueda de soluciones compartidas para abordar el TID. En este sentido, alcanzar un consenso requiere un proceso de diálogo y negociación en el que se consideren todas las partes interesadas y se busque llegar a acuerdos que reflejen un entendimiento común. Como señala Bateman (2007), este consenso regional es fundamental para abordar de manera integral las limitaciones y desafíos que surgen en el contexto marítimo. Además, la regulación de facultades policivas ejercidas por los Estados en el mar sobre las OCT debe ser desarrollada, ya que la Convención no ofrece ninguna orientación al respecto, dejando vacíos en casos extremos en los que se debe utilizar la fuerza para interceptar un buque que se resiste (Urbina, 2021). Sin embargo, estos casos deben estar armonizados con los Derechos Humanos en la aplicación de la ley del mar; es decir, los mecanismos implementados para enfrentar las amenazas marítimas deben defender el derecho inherente a la vida (Wilson, 2016).

Se identificó que Estados Unidos no firmó la Convención de 1982 y que Colombia la firmó, pero no la ratificó con leyes nacionales, esto es en consecuencia por sus intereses nacionales. Como menciona Bateman (2007), la ratificación podría inhibir las operaciones marítimas de las fuerzas de Estados Unidos fuera de su jurisdicción. En cuanto a Colombia, Cadena Afanador y Devia Garzón (2012) explican que una de las razones ha sido el no querer acceder a una

fuerza de derecho objetiva a posteriores reclamaciones del espacio marítimo. No obstante, de acuerdo con la Convención de Viena de 1969 sobre el derecho de los tratados, la firma obliga a Colombia a descartar actos que frustren la finalidad de la Convemar (Vega Barbosa et al., 2018). Su ratificación podría beneficiar el desarrollo de políticas públicas, el acceso a fondos y programas internacionales.

El análisis a los ODS en relación con la seguridad marítima representa una propuesta integral de la lucha contra el TID. La lucha contra las drogas no solo se limita a la erradicación de los cultivos ilícitos, sino que también contribuye al desarrollo sostenible (ONU, 2017). Como plantea Echeverry Andrade et al. (2023), la lucha contra el TID debe contemplar los dominios de la seguridad marítima (medioambiente marino, desarrollo económico, seguridad nacional y seguridad humana), apoyados de prácticas como la aplicación de la ley, diplomacia naval, actividades en el mar, conciencia del dominio marítimo y actividades de coordinación. Y debe tener un componente espacial para analizar geográficamente la amenaza en los océanos.

El análisis reafirma que la lucha contra el TID va más allá de la seguridad, involucrando aspectos socioeconómicos, ambientales, políticos, educativos y de salud. Esto no solo contribuye al desarrollo sostenible, sino que también representa una aproximación integral a la seguridad marítima y al fortalecimiento de sociedades resilientes. Estos aspectos son fundamentales para la formulación de estrategias de seguridad marítima, subrayando la importancia de adaptar y evolucionar las normativas para hacer frente a las amenazas emergentes.

Conclusiones

El artículo 108 de la Convemar establece la obligación de los Estados de cooperar en la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por buques en alta mar. Si bien esta disposición es un paso importante para combatir este problema, existen desafíos en cuanto a la implementación efectiva de la cooperación entre los Estados y la necesidad de establecer mecanismos claros y eficientes para abordar estas cuestiones. Además, la relación con otros instrumentos internacionales, como

la Convención de 1988, ayuda a proporcionar un marco más completo y detallado para abordar el TID en el ámbito marítimo.

El artículo 17 de la Convención de 1988 establece explícitamente que las medidas adoptadas serán solo aplicadas por buques de guerra o aeronaves militares, u otras naves o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como naves o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizadas para tal fin. A diferencia del artículo 108 de la Convemar donde esta restricción no se menciona. En cuanto a las similitudes, ambos artículos enfatizan la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida en el mar ni la de la nave y la carga, y de no perjudicar los intereses comerciales y jurídicos del Estado del pabellón o de cualquier otro Estado interesado.

Ambos artículos promueven la cooperación entre los Estados, pero el artículo 17 de la Convención de 1988 proporciona más detalles específicos sobre las medidas a tomar y las limitaciones en cuanto a quién puede aplicarlas. La combinación de estos instrumentos internacionales busca combatir de manera efectiva el TID por mar, protegiendo al mismo tiempo los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y la seguridad en el mar.

Como limitación del estudio se reconoce que la metodología estuvo orientada a analizar instrumentos internacionales. Por ende, se recomienda a futuras investigaciones analizar los acuerdos bilaterales o multilaterales constituidos por los Estados mediante los artículos 108 de la Convemar y 17 de la Convención de 1988.

La normativa en seguridad marítima y la normativa sobre el TID han influido en la concepción y aplicación de estrategias de seguridad marítima implementadas por los Estados. La seguridad marítima y la amenaza del TID son dos desafíos de gran relevancia a nivel global y los ODS proporcionan un marco integral más reciente que permite abordar de manera efectiva estos problemas interrelacionados. Por lo que se recomienda analizar las estrategias nacionales en seguridad marítima publicadas por varios Estados, ya que las más recientes pueden incorporar elementos de desarrollo sostenible.

El presente trabajo hace un aporte significativo al analizar las normativas internacionales, enlazando las convenciones de 1982 y 1988 con los esfuerzos contemporáneos de la Agenda 2030, que abarca 17 ODS. Este análisis aborda la amenaza del TID desde una perspectiva amplia, generando utilidades multidisciplinarias. Cabe destacar que, al trabajar en cualquiera de los 17 ODS, según los factores en común definidos (socioeconómico, salud, educativo, ambiental e institucional), no solo se contribuye a mejorar directa o indirectamente aspectos de la seguridad marítima, sino que también se desempeña un papel en la lucha contra el TID.

En este sentido, los cinco factores definidos abordan temas como la erradicación de la pobreza, la reducción de desigualdades, promueven la seguridad alimentaria y el empleo digno, lo que mejora la calidad de vida y reducirá la participación en actividades ilícitas. Se enfocan en la prevención y tratamiento de las adicciones, buscan proporcionar una educación de calidad que aborde el consumo, mejorando la salud y fortaleciendo la capacidad de las personas en la toma de decisiones que los perjudiquen. Se enfocan en la protección del medioambiente marino para evitar actividades ilícitas que deterioren los ecosistemas. Con la mejora de la infraestructura portuaria y ciudades sostenibles, se pueden emplear tecnologías que detecten actividades ilícitas. Finalmente, al fortalecer las instituciones y promover la cooperación internacional, se previene y se crean estrategias para combatir eficazmente las actividades ilícitas como el TID por vía marítima.

Referencias

- Acosta Sánchez, M. A. (2019). La formación de guardacostas libios: hacia un modelo de sinergia de políticas en la gestión integrada de fronteras marítimas europeas. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 64, 859-895. <https://doi.org/10.18042/cepc/rdce.64.03>
- Aguilar León, I. E. (2022). México y la implementación del ODS-7 de la Agenda 2030. *Regions and Cohesion*, 12(3), 47-77. <https://doi.org/10.3167/reco.2022.120304>
- Aldaz Casanova, A. M. (2020). Aportaciones y lagunas de la política marítima integrada para atajar la vulnerabilidad de los mares y océanos frente al avance del crecimiento azul. *Bioderecho*, (12), 1-11. <https://doi.org/10.6018/bioderecho.468111>
- Álvarez Calderón, C. E., & Rodríguez Beltrán, C. A. (2018). Ecosistemas criminales: hábitats para la convergencia y la globalización desviada. *Revista Científica General José María Córdova*, 16(24), 1-30. <https://doi.org/10.21830/19006586.352>
- Antonelli, M. (2020). An exploration of organized crime in Italian ports from an institutional perspective. Presence and activities. *Trends in Organized Crime*, 24(2), 152-170. <https://doi.org/10.1007/s12117-020-09400-z>
- Baranda Carmona, P. (2021). Aplicación del estado de derecho en los mares nacionales. *Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México*. 1-50. <https://acortar.link/EyuPFS>
- Bateman, S. (2007). UNCLOS and its limitations as the foundation for a regional maritime security regime. *Korean Journal of Defense Analysis*, 19(3), 27-56. <https://doi.org/10.1080/10163270709464140>
- Benet Rodríguez, M., Zafra Tristancho, S. L., & Quintero Ortega, S. P. (2015). La revisión sistemática de la literatura científica y la necesidad de visualizar los resultados de las investigaciones. *Revista Logos, Ciencia & Tecnología*, 7(1), 101-103. <https://doi.org/10.22335/rlct.v7i1.232>
- Briceño Berrú, J. E. (2012). Análisis de la Declaración de Santiago de 1952 y de la Convención de Lima de 1954 y demostración de su insubsistencia jurídica como tratados de delimitación marítima entre Perú y Chile. *Agenda Internacional*, 19(30), 139-170. <https://doi.org/10.18800/agenda.201201.008>
- Cadena Afanador, W. R., & Devia Garzón, C. A. (2012). Conflictos de delimitación marítima y la Convemar. Una mirada desde Colombia. *Prolegómenos - Derechos y Valores*, 15(30), 199-223.

- Castro, R., & Triana, N. (2018). El debate global sobre los enfoques de regulación y lucha contra las drogas ilícitas y sus repercusiones en América Latina y el Caribe. En E. Pastrana Buelvas., & G. Hubert. (Eds.), *La problemática del tráfico ilícito de drogas: impactos regionales y globales* (pp. 83-110). Editorial Pontificia Universidad Javeriana. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv19qmdw0>
- Cebada Romero, A. (2019). La igualdad de género como pilar estructural de la arquitectura de paz y seguridad. En Ballesteros, M. Á. *La Agenda 2030 y los ODS: nueva arquitectura para la seguridad* (pp. 151-174). Cimapress. <https://www.dsn.gob.es/es/documento/agenda-2030-ods-nueva-arquitectura-para-seguridad>
- Coral Almeida, E. A., & Coral Robalino, G. E. (2022). Las 200 millas de mar territorial y el renunciamiento a la tesis soberana del Ecuador. *Revista Jurídica Crítica y Derecho*, 3(4), 57-67. <https://doi.org/10.29166/cyd.v3i4.3533>
- Costas Trascasas, M. (2020). El enfoque de derechos humanos en las políticas de drogas: su impacto en las familias vulnerables y dependientes de cultivos ilegalizados. En C. Pérez (Ed.), *Ensayos para un nuevo paradigma en la política de drogas* (pp. 34-41). Instituto Complutense de Estudios Internacionales, Universidad Complutense de Madrid. Campus de Somosaguas. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/61651/>
- Díaz Rivera, Á. E. (2019). Instrucción y entrenamiento: baluartes fundamentales para la seguridad marítima internacional. *Revista Sextante*, 21, 12-19.
- Echeverry Andrade, F. H., Jaramillo, C., & Acosta Sánchez, M. A. (2023). Seguridad marítima contra el tráfico ilícito de drogas: una revisión sistemática de la literatura. *Revista Logos, Ciencia & Tecnología*, 15(2), 174-196. <https://doi.org/10.22335/rlct.v15i2.1777>
- Elizaide Monteagudo, P. A. (2021). Los ODS y el transporte marítimo en México: el marco legal internacional para alcanzar las metas del ODS 3 buena salud y del ODS 13 acción por el clima. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 52(136), 24-38. <https://doi.org/10.18566/rfdcp.v52n136.a02>
- Frías, Y. (1981). Panorama introductorio sobre el derecho del mar. El derecho del mar como parte del derecho internacional. Régimen jurídico de los espacios interoceánicos en las convenciones de Ginebra sobre el derecho del mar de 1958. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, (120), 709-720. <https://acortar.link/0CYrxq>
- García Llave, R. (2017). *Tráfico de drogas por mar y justicia universal*. IUSTEL. <https://www.iustel.com/editorial/?ficha=1&referencia=90119162>
- García-Llave, R., & Chávez Perdomo, L. E. (2022). Asistencia mutua en el marco del Derecho Internacional del Mar contra el tráfico ilícito de drogas por vía marítima: el caso de España y Colombia. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, (43), 1-22. <https://doi.org/10.17103/reei.43.14>
- Ghafoori, A., & Altiok, T. (2012). A mixed integer programming framework for sonar placement to mitigate maritime security risk. *Journal of Transportation Security*, 5(4), 253-276. <https://doi.org/10.1007/s12198-012-0095-6>
- González Blanco, M., Olveira Olveira, M. E., & Longueira Matos, S. (2022). Migración, competencia digital y retos educativos. *Revista Internacional de Comunicación y Desarrollo*, 4(17), 1-20. <https://revistas.usc.gal/index.php/ricd/article/view/8756>
- González Guzmán, A. M. (2021). El derecho humano a la salud y sus implicancias en el acceso a estupefacientes para el tratamiento paliativo en América Latina. *Revista Internacional de Derechos Humanos*, 11(1), 95-116. <https://doi.org/10.26422/RIDH.2021.1101.gon>
- Herrera Aguilar, K. P. (2018). Desarrollo, caracterización y efectos del narcotráfico en el Ecuador. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, III(1), 1-56. <https://docplayer.es/87761769-Desarrollo-caracterizacion-y-efectos-del-narcotrafico-en-el-ecuador.html>

- Hidalgo García, M. del M. (2016). La gestión del agua: factor clave para el cumplimiento de los ODS. *Documento de Análisis: Instituto Español de Estudios Estratégicos*, (2), 317-328. <https://acortar.link/ZL2Cd6>
- Ioannou, A. E., & Laspidou, C. S. (2023). Cross-mapping important interactions between water-energy-food nexus indices and the SDGs. *Sustainability*, 15(10), 1-14. <https://doi.org/10.3390/su15108045>
- Jiménez Cabrera, D. I., & Garrido Quiroz, A. (2022). La Zona Económica Exclusiva: el papel geopolítico de la Corte Internacional de Justicia en los casos Perú-Chile y Nicaragua-Colombia (2001-2014). *Revista de Estudios Sobre Espacio y Poder*, 13(1), 83-113. <https://doi.org/10.5209/geop.74653>
- Montoute, A., Andy, K., Laguardia Martínez, J., Mohammed, D., & Seerattan, D. (2017). *El Caribe en la Asociación Unión Europea - Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños*. EU-LAC Foundation. https://eulacfoundation.org/system/files/estudio_caribe_es.pdf
- Morán Blanco, S. (2020). La erradicación del trabajo forzoso y del trabajo infantil, una de las metas clave para el logro del objetivo 8 de la Agenda 2030. En C. R. Fernández Liesa., C. M. Díaz Barrado., & D. M. Verdiales López (Eds.), *ODS 8. El trabajo decente y las aportaciones de la comunidad internacional* (pp. 3-24). Instituto de Estudios Internacionales y Europeos Francisco de Vitoria de la Universidad Carlos III de Madrid. <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/30340>
- Navarro-Molina, C., González-Alcaide, G., Bolaños-Pizarro, M., González de Dios, J., & Aleixandre-Benavent, R. (2011). Fuentes de información bibliográfica (VI). Obtención de literatura científica con la base de datos Scopus y los buscadores especializados Scirus y Google Académico. *Acta Pediátrica Española*, 69(10), 467-471. <http://hdl.handle.net/10234/188778>
- Olleta, A. (2006). El rol de los países en desarrollo en la creación del concepto de Zona Económica Exclusiva y en su regulación en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Relaciones Internacionales*, 15(30), 1-16. <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/view/1410>
- ONU. (1958). *Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 29 de abril de 1958*. <https://www.dipublico.org/10527/convencion-de-ginebra-sobre-la-alta-mar-de-29-de-abril-de-1958/>
- ONU. (1960). *Second United Nations Conference on the Law of the Sea*. https://legal.un.org/diplomaticconferences/1960_los/docs/english/vol_2/a_conf19_10.pdf
- ONU. (1961). *Convención Única de 1961 Sobre Estupefacientes*. https://www.unodc.org/pdf/convention_1961_es.pdf
- ONU. (1971). *Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971*. https://www.unodc.org/pdf/convention_1971_es.pdf
- ONU. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- ONU. (1988). *Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, 1988*. https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf
- ONU. (2010). *Convenciones de Ginebra sobre el mar de 1958*. https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf
- ONU. (2017, 13 de marzo). *Objetivos de desarrollo sostenible*. Naciones Unidas. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2017/03/el-combate-a-las-drogas-apoya-el-desarrollo-sostenible-afirma-unodc/>
- ONU. (2023). *Office of Legal Affairs*. United Nations. https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf

- Osorio Dussán, L. H. (2017). Capítulo II: La visión marítima de los Estados para potenciar su desarrollo nacional. En S. Uribe Cáceres, *El Estado y el mar. Relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional*, (pp. 55-102). Esdegue.
- Paladines, J. V. (2021). Presos en la nada. La detención de ecuatorianos en alta mar. *Revista del Ministerio Público de la Defensa de la Nación*, 16, 213-230. <https://acortar.link/VpFQpi>
- Paz Noboa, G., & Toulkeridis, T. (2019). La tesis de las 200 millas antes y después de la adhesión de Ecuador a la Convemar. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, 4(4), 1-18. <https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-seguridad-defensa/article/view/RCSVDV4N4ART01/0>
- Peniche Luna, C. A. (2018). La interpretación de la noción de Zona Económica Exclusiva en el derecho penal mexicano. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 1(19), 179-210. <https://doi.org/10.22201/ijj.24487872e.2019.19.13322>
- Rodríguez Pérez, P. E. (2021). Seguridad y ciudades globales: Madrid, nuevo concepto de seguridad en el marco de los ODS. *Cuadernos de Gobierno y Administración Pública*, 8(2), 105-118. <https://doi.org/10.5209/cgap.78365>
- Rodríguez Ruiz, H. M. (2017). Capítulo VI: La soberanía marítima. En S. Uribe Cáceres (Ed.), *El Estado y el mar. Relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional* (pp. 193-228). Esdegue.
- Romaní, O. (2008). Políticas de drogas: prevención, participación y reducción del daño. *Salud Colectiva*, 4(3), 301-318. <http://revistas.unla.edu.ar/saludcolectiva/article/view/347/361>
- Romero Lares, M. C. (2018). Algunas consideraciones en torno a las deficiencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para contribuir a la gobernanza sostenible de los océanos. *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, 11, 131-158. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/acdi/a.5271>
- Soria, F. S. (2019). Salud, bienestar y seguridad sanitaria para todos, punto de partida para la transformación del mundo. En F. García Sanchez, *La Agenda 2030 y los ODS: nueva arquitectura para la seguridad* (pp. 315-342). Departamento Seguridad Nacional.
- Todorov, A. A. (2018). Assessment of threats related to maritime crimes in the Arctic. *World Economy and International Relations*, 63(9), 104-111.
- Ukeje, C. (2015). The Abuja Declaration and the challenge of implementing a maritime security strategy in the Gulf of Guinea and the South Atlantic. *Journal of the Indian Ocean Region*, 11(2), 220-235. <https://doi.org/10.1080/19480881.2015.1074784>
- UNODC. (2021). *Informe Mundial sobre las Drogas 2021*. <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2021.html>
- Urbina, J. J. (2021). Maritime security and interception of vessels in the suppression of illicit activities in the Law of the sea. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 41, 1-36. <https://doi.org/10.17103/REEI.41.14>
- Uribe Cáceres, S. (2016). Capítulo III: El narcotráfico como fenómeno delictivo nacional y transnacional. En H. M. Rodríguez Ruiz, *Seguridad marítima, retos y amenazas* (pp. 121-151). Escuela Superior de Guerra, Esdegue. <https://doi.org/10.25062/9789585605480.03>
- Vega Barbosa, G., Serebrenik-Beltrán, S., & Aponte-Martínez, M. C. (2018). Colombia y la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: análisis jurídico frente al dilema de la ratificación. *Revista Chilena de Derecho*, 45(1), 105-130. <https://doi.org/10.4067/S0718-34372018000100105>
- Warner, R. (1999). Jurisdictional issues for navies involved in enforcing multilateral regimes beyond national jurisdiction. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 14(3), 321-332. <https://doi.org/10.1163/157180899X00165>

Wilches Tinjacá, J. A., Ruiz Collantes, X., & Guerrero Sierra, H. F. (2020). Estados en pandemia y narcopopulismos reinventados: consolidación del "narco" como orientador de sociedades ilegales, pero legítimas. *Análisis Político*, 33(100), 146-166. <https://doi.org/10.15446/anpol.v33n100.93409>

Wilson, B. (2016). Human rights and maritime law enforcement. *Stanford Journal of International Law*, 52(2), 244-316. <https://ssrn.com/abstract=2820578>