

Capítulo 5

Mecanismos de cooperación internacional para la lucha contra el crimen marítimo en la región del Gran Caribe^{*}

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083.05>

Samuel Rivera-Páez

Germán Afanador Ceballos

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Daniel Alfonso Rojas Sánchez

Universidad de La Sabana

Resumen: Los desafíos marítimos en el Caribe han aumentado tanto en frecuencia como en complejidad. Las instituciones marítimas regionales ya no se dedican solo a la lucha contra el tráfico de drogas. Toda la comunidad encargada de aplicar la ley hace frente a amenazas multidimensionales. Desde hace más de dos décadas, diferentes organismos multilaterales de la región e iniciativas institucionales han planteado la necesidad de mejorar la cooperación internacional y profundizar en la construcción de capacidades en el entorno regional para salvaguardar la seguridad marítima integral. Este capítulo tiene como objetivo discutir los desafíos comunes y regionales de la cooperación internacional en la región del mar Caribe, en materia de delitos y terrorismo en el mar. Para ello, toma como referencia algunos de los principales instrumentos de cooperación implementados en la región, los actores que ejercer la autoridad en el dominio marítimo en el Caribe, los marcos legales y operativos de aplicación de la ley marítima sobre los que descansan tales esfuerzos, incluida la creación de capacidades, y los interpola con unos factores clave de éxito, recomendados para facilitar la cooperación internacional.

Palabras clave: Amenazas marítimas, cooperación internacional, crimen marítimo, mar Caribe, seguridad marítima integral.

^{*} Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación "El poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", del grupo de investigación "Masa Crítica", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado como A1 por MinCiencias y con código de registro COL0123247. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Samuel Rivera-Páez

Capitán de Navío (R) y doctor en Ciencias Sociales y Humanas (*cum laude*) de la Pontificia Universidad Javeriana. Profesor titular y líder del Grupo de Investigación "Masa Crítica", adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" (Colombia).

Germán Afanador Ceballos

Capitán de Navío (R) y Consultor marítimo con más de 30 años de experiencia en los campos de operaciones, seguridad y planificación estratégica. Se desempeñó como jefe de Estado Mayor de la Fuerza Naval del Pacífico, agregado naval de Colombia en Chile y director de inteligencia naval.

Daniel Alfonso Rojas Sánchez

Capitán de Navío (R) y magíster en Asuntos Marítimos, Shipping Management, de la Universidad Marítima Mundial, Malmö, Suecia. Candidato a doctor en Logística y Gestión de Cadenas de Suministros en la Universidad de La Sabana. Ingeniero naval y profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla.

Citación APA: Rivera-Páez, S., Rojas Sánchez, D., & Afanador Ceballos, G. (2022). Mecanismos de cooperación internacional para la lucha contra el crimen marítimo en la región del gran caribe. En S. Rivera-Páez & J. R. Espinel Bermúdez (Eds.), *Asuntos marítimos y relaciones internacionales* (pp. 143-174). Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602083.05>

ASUNTOS MARÍTIMOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

ISBN impreso: 978-628-7602-07-6

ISBN digital: 978-628-7602-08-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083>

Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2022



Introducción

Los desafíos marítimos en el Caribe han aumentado tanto en frecuencia como en complejidad. Las instituciones marítimas regionales ya no se dedican solo a la lucha contra el tráfico de drogas. Toda la comunidad encargada de aplicar la ley hace frente a amenazas multidimensionales como el tráfico de armas, la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, el tráfico de combustibles y precursores, el blanqueo de dinero, así como las tramas promovidas por los grupos de delincuencia organizada transnacional que fomentan el intercambio y el movimiento de bienes ilícitos. De este modo, las actividades generadoras de ingresos legales pierden atractivo, lo que hace que las actividades ilícitas se afiancen en el tejido social y económico cotidiano de los países del Caribe, con efectos desestabilizadores a largo plazo.

Este entramado de amenazas que han emergido en la región no es nueva. Desde hace más de dos décadas, diferentes organismos multilaterales de la región e iniciativas institucionales han planteado la necesidad de mejorar la cooperación internacional y profundizar en la construcción de capacidades en el entorno regional para salvaguardar la seguridad marítima integral. Ejemplos de esto son los acuerdos bilaterales firmados por Estados Unidos con diversos países de la región desde la década de los noventa; la firma del Tratado de San José en el 2003; la estrategia de seguridad de Caricom en 2013, entre otros. El aumento de la seguridad depende de la mejora de la coordinación y la colaboración para garantizar una concientización eficaz sobre la seguridad en el dominio marítimo, en el espacio aéreo y en la gestión de las fronteras y, como lo señala la Estrategia de Seguridad y Crimen de la Caricom, “La cooperación en materia de seguridad marítima es [...] un paso necesario para hacer frente a la delincuencia organizada transnacional”.

La colaboración internacional no consiste solo en cooperar con los aliados y socios conocidos, sin importar el tema que se trate. Se trata de integrar las capacidades y los conocimientos que añaden valor para que las asociaciones alcancen el éxito, ver el marco completo y cambiar las formas de hacer las cosas en beneficio mutuo. El objetivo principal de la cooperación es tender puentes y establecer confianza, compartiendo objetivos y esfuerzos para conseguirlos. La cooperación internacional no impone necesariamente las mismas normas de comportamiento en todos los países. Aunque un acuerdo puede exigir que todos los Estados cumplan la misma norma, esta puede requerir cambios importantes por parte de un Estado, mientras que solo requiere modificaciones mínimas por parte de otro.

Este capítulo tiene como objetivo discutir los desafíos comunes y regionales de la cooperación internacional en la región del mar Caribe, en materia de delitos y terrorismo en el mar. Para ello, toma como referencia algunos de los principales instrumentos de cooperación implementados en la región, los actores que hacen el ejercicio de la autoridad en el dominio marítimo en el Caribe, y los marcos legales y operativos de aplicación de la ley marítima sobre los que descansan tales esfuerzos, incluida la creación de capacidades, y los intercala con unos factores clave de éxito recomendados para facilitar la cooperación internacional. Además, pretende analizar las lagunas y ofrecer recomendaciones concretas de mejora basadas no solo en el examen documental, sino también en la experiencia y las lecciones aprendidas derivadas de diferentes ejercicios de cooperación desarrollados en la región.

Sobre la cooperación internacional en la lucha contra el crimen marítimo

La cooperación regional en materia de seguridad responde a las necesidades de seguridad de una región común. Otros acuerdos tienen su origen en intereses compartidos que pueden ser externos a la región en cuestión. El debate entre el territorio común y los intereses mutuos es algo que suscita una gran atención dentro de cualquier acuerdo de seguridad regional. Las actividades ilícitas en el mar están inextricablemente entrelazadas. A menudo, los grupos delictivos están asociados a más de una actividad ilícita y a diferentes escalas de actuación en la materia. Esto plantea importantes obstáculos tanto en lo que respecta a la prevención de estos delitos como al marco jurídico aplicable, en especial cuando en

la lucha contra esta amenaza intervienen diferentes legislaciones, reglamentos, autoridades y mecanismos (United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC], 2013).

La colaboración internacional no consiste solo en cooperar con los mismos socios conocidos, independientemente del tema que se trate. Se trata de integrar las competencias y los conocimientos que añaden valor para que las asociaciones alcancen el éxito, ver el marco completo y cambiar las formas de hacer las cosas en beneficio mutuo (Axelrod & Keohane, 1986). El objetivo principal es tender puentes y establecer confianza, compartiendo objetivos y esfuerzos para conseguirlos (Arenas & García, 2006; Das & Teng, 1998). La cooperación internacional no impone las mismas normas de comportamiento en todos los países del pacto. Aunque un acuerdo puede exigir que todos los Estados cumplan la misma norma, esta puede requerir cambios importantes por parte de un Estado, mientras que solo requiere modificaciones mínimas por parte de otro (O'Brien & Gowan, 2012).

Hay acuerdos multilaterales y bilaterales. Un tratado multilateral tiene varias partes y establece derechos y obligaciones que cada parte adquiere con las demás. Los tratados multilaterales suelen estar abiertos a cualquier Estado y pueden abarcar una región, un tema concreto o solo pensar en el mundo. El Tratado de San José, el Caricom o el RSS son ejemplos en la región de este tipo de tratados. Los tratados bilaterales, en cambio, se negocian entre un número limitado de Estados —suelen ser dos— y establecen derechos y obligaciones legales solo entre esos Estados. Por lo general, se trata de un acuerdo internacional celebrado entre dos partes, cada una de las cuales tiene capacidad para redactar un tratado. No existe una forma estándar para un tratado bilateral. Los tratados bilaterales en su conjunto pueden crear normas y reglas de conducta en materias específicas. Aunque por lo general se asemejan más a los contratos que al derecho estatutario en cuanto a la forma, en la lucha contra la delincuencia estos tratados suelen estar estandarizados y, por lo tanto, establecen derechos y obligaciones similares para una amplia gama de Estados. El ejemplo clásico en la región son los acuerdos Shiprider que Estados Unidos ha firmado con la mayoría de los países de la región.

En un mundo cada vez más globalizado e interconectado, los nuevos actores y las nuevas ideas pueden ofrecer diferentes caminos para los esfuerzos multilaterales y de cooperación, en especial los destinados a luchar contra la delincuencia y el terrorismo por mar. La región del Caribe no es ajena a este contexto y a estos retos, por lo que necesita mejorar y reforzar este tipo de mecanismos.

Actores de la cooperación marítima en la región Caribe

Un número importante de actores internacionales y países asociados participan en los esfuerzos de desarrollo de capacidades regionales y nacionales, centrándose en la promoción de una aplicación de la ley marítima más eficaz, el intercambio de información y la cooperación operativa para ayudar a los países de la cuenca del Caribe a prevenir, detectar y hacer frente a la delincuencia marítima.

En cuanto a las naciones asociadas, hay cinco Estados que desempeñan un papel especialmente importante en la región en lo que respecta a la aplicación de la ley marítima: Estados Unidos, Francia, el Reino Unido, los Países Bajos y Canadá. Los tres primeros tienen territorio en la región, los Países Bajos mantienen conexiones oficiales con sus antiguos territorios, y Canadá mantiene desde hace tiempo sólidas relaciones con los países del Caribe y tiene una participación activa. Sus actividades se coordinan en gran medida a través de diversos mecanismos de cooperación, como son la Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta del Sur (más conocida como JIATF-Sur) y las reuniones nacionales entre los socios, así como a través de la cooperación y el desarrollo de capacidades que se llevan a cabo a través de organizaciones internacionales.

Sin embargo, gran parte de estas actividades se han centrado durante mucho tiempo en la lucha contra las drogas. De hecho, aunque muchos de ellos también se dedican a cierto grado de desarrollo institucional en el frente marítimo, la atención de las fuerzas de seguridad se ha centrado principalmente en la interdicción de las drogas durante muchos años. En este sentido, Colombia también se ha esforzado por fomentar la cooperación internacional y desarrollar acciones concretas en términos operativos en la región (DICOD, 2018). Por otra parte, la amplia labor de la justicia penal en la región ha dejado de lado en gran medida el derecho marítimo como punto de atención necesario. Sin embargo, esto está cambiando. Las naciones asociadas y las organizaciones internacionales, como las Naciones Unidas, INTERPOL, la OMI, la OEA y la Unión Europea, han comenzado a revisar su enfoque para reorientar cada vez más el esfuerzo de respuesta a la amenaza multidimensional de la delincuencia marítima en la cuenca del Caribe.

Desde el 2014, con la Estrategia del Hemisferio Occidental de los Estados Unidos, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos (USCG, 2014) se aleja de las drogas para centrarse en las redes delictivas del espacio marítimo que participan en toda una serie de actividades ilícitas. Esta estrategia ha supuesto un cambio importante para subrayar la necesidad de prestar atención regional a la delincuencia marítima, y no solo a las actividades antidroga. La adopción de un

enfoque integral de la delincuencia en el ámbito marítimo es, sin duda, una medida bien acogida por los países caribeños a título individual y a través de las organizaciones regionales existentes. Hasta el momento, se han desarrollado en la región diferentes organizaciones y acuerdos internacionales que tocan los temas de seguridad marítima de manera significativa. Sin embargo, hay que reconocer que no existe, como en otras regiones, un organismo dedicado exclusivamente a tratar este asunto. La siguiente lista no es exhaustiva, pero se centra en los principales actores y sus esfuerzos.

Organización de las Naciones Unidas (ONU). Nació en 1945. Su misión central es el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. La ONU cuenta con la Oficina contra la Droga y el Delito (ONUDD) que desempeña un papel esencial en la lucha contra la delincuencia transnacional y las actividades terroristas por mar. Todos los Estados de la región del Caribe son miembros activos de la ONU. En particular, el Programa Mundial contra el Crimen en el Mar de la Oficina para la Lucha contra las Drogas y el Crimen (GMCP-UNODC por sus siglas en inglés) se ha dedicado a promover la cooperación regional y subregional en materia de aplicación de la ley marítima mediante el establecimiento de una red y el desarrollo de la capacidad de los encargados de la aplicación de la ley marítima en el Caribe desde el 2019. Para ello, ha venido trabajando con CARICOM-IMPACS y con otras organizaciones de la región y países donantes para la implementación del Foro Caribe en Crimen Marítimo (CFMC, por sus siglas en inglés). (UNODC, 2019)

Organización de Estados Americanos (OEA). La Organización fue creada en 1948 para lograr entre sus Estados miembro un orden de paz y justicia, promover su solidaridad, fortalecer su colaboración y defender su soberanía, su integridad territorial y su independencia. Su enfoque se basa en cuatro columnas principales: democracia, derechos humanos, desarrollo y seguridad. Todos los países de la región del Caribe son miembros activos de la OEA. Sobre los delitos en el mar, la OEA cuenta con dos comisiones que cubren este flagelo y que deben ser tenidas en cuenta. La Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (Cicad) y el Comité Interamericano contra el Terrorismo (Cicte) (Organización de Estados Americanos, 2021).

La Comunidad del Caribe (Caricom) se creó mediante un tratado en 1973 y tiene su sede en Georgetown (Guyana). Actualmente cuenta con 20 Estados miembro, de los cuales quince son miembros de pleno derecho y cinco son observadores. Salvo Belice, en Centroamérica, y Guyana, en Sudamérica, todos son Estados insulares. La Caricom se basa en cuatro pilares de cooperación regional:

integración económica, política exterior, desarrollo humano y social y seguridad. Aunque la seguridad no fue uno de los objetivos iniciales de la Caricom, a principios de la primera década del 2000 comenzó a desarrollar una serie de iniciativas en materia de seguridad y, en el 2007, creó la Agencia de Implementación para el Crimen y la Seguridad (Impacs), con sede en Puerto España (Trinidad y Tobago).

Caricom Impacs es el custodio de varios instrumentos regionales importantes, sobre todo 1) La Estrategia de Seguridad y Crimen de la Caricom y 2) El Acuerdo de Cooperación de Seguridad Marítima y del Espacio Aéreo de la Caricom (Masca). Además, se está elaborando una estrategia antiterrorista de la Caricom. La seguridad marítima se menciona una vez en el borrador de la estrategia, promoviendo la cooperación, y en particular el intercambio de información e inteligencia, para fomentar el conocimiento del dominio marítimo. También incluye una declaración para animar a los Estados miembro a que adopten el Tratado de Orden de Detención de la Caricom, que ayudaría también a los esfuerzos de aplicación de la ley en el frente marítimo.

La Estrategia de Crimen y Seguridad de la Caricom (CCSS) fue adoptada en el 2013 y es la principal estrategia regional en materia de seguridad. Sin embargo, a pesar de que todos los Estados miembro de la Caricom son Estados costeros, insulares o archipelágicos, la seguridad marítima solo se menciona directamente en uno de los catorce objetivos estratégicos (tabla 1). Dicho esto, como indica la lista siguiente, sería un error pensar que el Objetivo Estratégico 6 es el único relevante para la seguridad marítima. Muchos de los demás elementos estratégicos contribuyen a la seguridad marítima de manera importante (Caricom, 2013).

Desde la adopción de la estrategia en el 2013, el contexto regional ha cambiado. Como se ha señalado, las amenazas han evolucionado y, en muchos casos, se han intensificado y están surgiendo nuevas amenazas. Aunque diversos comentaristas, entre ellos algunos de Impacs, han argumentado que es necesario revisar la CCSS para incluir un mayor enfoque marítimo a la luz de las amenazas a las que se enfrenta la región, gran parte del trabajo que debe realizarse para mejorar la seguridad marítima se enmarca en al menos uno de los catorce epígrafes. En lugar de gastar tiempo, recursos y energía en actualizar la estrategia y buscar el respaldo regional a una nueva, sería más sensato aprovechar la CCSS acordada y perseguir una aplicación más completa de la misma a través de una serie de actividades diferentes. Además, este enfoque ayudaría a desarrollar la capacidad de los Estados miembro para participar más en las futuras estrategias regionales de seguridad marítima, aumentando así su eficacia potencial. Por lo tanto, el enfoque debería ser la revisión del plan de aplicación, más que la revisión del texto.

Tabla 1. Estrategia de CARICOM en materia de delincuencia y seguridad: Objetivos Estratégicos

Objetivo estratégico 1	Eliminar el beneficio de la delincuencia, centrarse en los activos de los delincuentes y proteger el sistema financiero.
Objetivo estratégico 2	Prevención de la delincuencia: abordar las causas de la delincuencia y la inseguridad y aumentar la conciencia pública de los principales riesgos.
Objetivo estratégico 3	Establecer los instrumentos jurídicos adecuados al tiempo que se ratifican los acuerdos existentes.
Objetivo estratégico 4	Aumentar la inteligencia y el intercambio de información Transfronterizos.
Objetivo estratégico 5	Mejorar la capacidad de las fuerzas de seguridad y reforzar los sistemas de seguridad regionales.
Objetivo estratégico 6	Mejorar el conocimiento del espacio marítimo y aéreo, reforzar las fronteras de la Caricom, incluidas las fronteras terrestres contiguas.
Objetivo estratégico 7	Reforzar la eficacia de la investigación penal mediante tecnologías modernas y técnicas científicas.
Objetivo estratégico 8	Reforzar la resistencia de la Caricom a la ciberdelincuencia.
Objetivo estratégico 9	Llevar a cabo compromisos de seguridad cooperativa funcional para abordar y gestionar los riesgos y amenazas compartidos.
Objetivo estratégico 10	Reforzar el sector de la justicia.
Objetivo estratégico 11	Modernizar y mejorar la gestión de los servicios e instituciones Penitenciarias.
Objetivo estratégico 12	Reforzar los mecanismos contra la trata de seres humanos.
Objetivo estratégico 13	Mejorar la resistencia a las catástrofes naturales y de origen humano.
Objetivo estratégico 14	Promover la gestión de infraestructuras críticas resistentes y la seguridad en grandes eventos.

Fuente: Caricom (2013).

Recientemente, la Caricom ha puesto en marcha una plataforma avanzada de conocimiento del dominio marítimo en línea (Windward), que examina las actividades dentro de las zonas económicas exclusivas de los quince miembros de la Caricom, los cinco miembros asociados de la Caricom y la República Dominicana. Sin embargo, los costes de mantenimiento de este tipo de sistemas dificultan su funcionamiento a medio o largo plazo. También en la Caricom se crearon varias instituciones para ampliar el alcance de la asociación en la región. Por ejemplo, se creó el Mecanismo de Coordinación Regional de la Caricom para el Control de las Drogas con el fin de coordinar los esfuerzos caribeños en materia de política antidroga y se

creó el Grupo de Acción Financiera del Caribe (Gafic) para desarrollar una política común contra el blanqueo de capitales en el Caribe (Ralby & Jones, 2020).

La Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS, por sus sigla en inglés) se creó mediante un tratado en 1981 y tiene su sede en Castries, Santa Lucía. En la actualidad está formada por diez Estados miembro independientes y no independientes y se centra en el desarrollo de los Estados más pequeños del Caribe Oriental. La Unidad de Gobernanza Oceánica y Pesca de la OECS se centra en una amplia gama de cuestiones marítimas, incluida la seguridad. También es la única organización regional que se ocupa tanto de la seguridad marítima como de la lucha contra la pesca INDNR. El Banco de Desarrollo del Caribe financió un estudio sobre las necesidades de la OECS en materia de mejora de la seguridad marítima y recomendó que se desarrollaran procesos de todo el Gobierno para promover las estrategias marítimas nacionales, las estrategias de seguridad nacional y las políticas de seguridad marítima nacional, con el fin de que los Estados trabajen más eficazmente en las regiones. La OECS adopta un enfoque más humano de la seguridad marítima, vinculando la conservación marina, el desarrollo económico y la seguridad. La región en general haría bien en adoptar este enfoque de seguridad-gobernanza-desarrollo.

El Mecanismo Regional de Pesca del Caribe (CRFM) se creó en el 2003, tiene su sede en la ciudad de Belice y está compuesto por diecisiete miembros. Su misión es “promover y facilitar la utilización responsable de las pesquerías y otros recursos acuáticos de la región para los beneficios económicos y sociales de la población actual y futura de la región” (CRFM, 2021). Para ello, mantiene una estrecha relación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y asume el liderazgo regional en la aplicación de las directrices de la FAO. Como tal, está muy involucrado en el esfuerzo por proporcionar una aportación caribeña al Registro Mundial de Buques de la FAO y promover las normas de marcado e identificación de buques para los registros nacionales de buques. Es el único organismo regional centrado en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, pero no trabaja habitualmente con los organismos encargados de hacer cumplir la ley (CRFM, 2021).

El Consejo de Aplicación de las Leyes Aduaneras del Caribe (CCLEC por sus siglas en inglés) comenzó a principios de la década de 1970 como una asociación informal entre los organismos aduaneros de los Estados de la cuenca del Caribe. En 1989, los miembros formalizaron la asociación con un Memorando de Entendimiento (MOU). El CCLEC está formado por 38 miembros y se centra en la

asistencia mutua para hacer frente a los problemas aduaneros, incluidos el contrabando y el tráfico. Es la única organización que hoy examina el contrabando de combustible como un problema potencial de aplicación de la ley en la región (CCLEC, 2021).

La **Iniciativa de Seguridad de la Cuenca del Caribe (CBSI) de Estados Unidos** forma parte de un enfoque estratégico de Estados Unidos para la región que se centra en los miembros de la CARICOM más la República Dominicana (como el Cariforum). Establecida en el 2010, la CBSI pretende reducir el tráfico de todo tipo, “aumentar la seguridad pública” y promover la justicia social. Esta postura estratégica constituye la base de muchas de las iniciativas de seguridad de Estados Unidos en la región (United States Department of State, 2021).

La **Joint Interagency Task Force-South (JIATF-Sur)** es uno de los mejores ejemplos de cooperación interinstitucional e internacional en la lucha contra la trata. Un reciente cambio de enfoque ha puesto mayor énfasis en las redes que se dedican a la trata, en lugar de la actividad de la trata en sí. Otros Estados de la región envían oficiales de enlace, lo que la convierte en una entidad estadounidense con participación e impacto regional. El Mando Sur de EE. UU. (Southcom), que alberga a la JIATF-Sur, es también responsable de organizar, junto con la Caricom Impacs, el ejercicio operativo anual Trade Winds. Este ejercicio reúne a los operadores en un ejercicio de entrenamiento basado en un escenario cada año (Munsing y Lamb, 2011).

Marcos de cooperación marítima

Como telón de fondo para examinar los esfuerzos regionales para hacer frente a las amenazas y los retos marítimos, la tabla 2 presenta la participación de los Estados regionales en una serie de tratados y convenios marítimos. Se basa en el gráfico de participación en los convenios de la OMI, pero también incluye algunos tratados y convenios relevantes para el Caribe. El marco jurídico esbozado es de suma importancia para comprender las obligaciones, los derechos y los deberes que tienen los países de la cuenca del Caribe en el ámbito marítimo y sobre el que se apoyan los acuerdos adicionales centrados en la cooperación para la aplicación de la ley marítima.

Cabe señalar que varios tratados importantes para la delincuencia marítima —entre ellos la Convemar/82 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos en el Mar (SUA) de 1988— no han sido ratificados por algunos Estados, incluidos los principales, de la región.

As at 22/10/2019	Antigua & Barbuda	Aruba	Aruba (Netherlands)	Bahamas	Barbados	Belize	Colombia	Costa Rica	Cuba	Dominica	Dominican Republic	Ecuador	French Territories	Grenada	Guatemala	Guyana	Haiti	Honduras	Jamaica	Mexico	Nicaragua	Panama	Saint Kitts and Nevis	Saint Lucia	St. Vincent & Grenadines	Suriname	Trinidad & Tobago	United Kingdom	United States	Venezuela
UNCLOS 82																														
IMO Convention 48	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SOLAS Convention 74	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SOLAS Protocol 78	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SOLAS Protocol 88	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SOLAS Agreement 96	x																													
LOAD LINES Convention 66	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
LOAD LINES Protocol 88	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
TONNAGE Convention 69	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CITIS 1975	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COREG Convention 72	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CSC Convention 72	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CSC amendments 93	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SFV Protocol 93	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Cape Town Agreement 2012	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
STCW-F Convention 98	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
STCW-F Convention 95	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SAR Convention 79	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
SAR Agreement 71	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Space STP Protocol 73	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
IMARSAT OA 76	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
IMSO Convention 76	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
IMSO amendments 2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
IMSO amendments 2008	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
MARPOL 73/78 (Annex III)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
MARPOL 73/78 (Annex IV)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
MARPOL 73/78 (Annex V)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
London Convention 72	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
London Convention Protocol 93	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
INTERVENTION Convention 63	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
INTERVENTION Protocol 73	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CIC Convention 69	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CIC Protocol 76	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CIC Protocol 92	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							

Fuente: elaboración propia con base en Organización Marítima Internacional (2019).

Marcos de cooperación marítima multilateral

Esta sección ofrece una visión general de los marcos de cooperación marítima multilaterales pertinentes que, basándose en las obligaciones internacionales, promueven y regulan los esfuerzos de los países del Caribe para hacer frente a la delincuencia marítima.

El **“Convenio de cooperación para la supresión del tráfico marítimo y aéreo ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área del Caribe”**, también conocido como Acuerdo Regional del Caribe (CRA por su sigla en inglés) o Tratado de San José, se estableció en el 2003 como una herramienta para agilizar los procesos legales relativos a la interdicción regional de drogas, y entró en vigor el 18 de septiembre del 2008, por su artículo 36. El CRA proporciona una plataforma que podría ampliar y estandarizar los marcos de cooperación en materia de aplicación de la ley marítima en toda la cuenca del Caribe, apoyando una respuesta más integrada y de propiedad regional. Sin embargo, no se ha aprovechado todo su potencial debido al escaso número de Estados de la región que han ratificado el acuerdo. Hasta la fecha, el Tratado de San José cuenta con ocho partes: Belice, Guatemala, Nicaragua, la República Dominicana, Francia, el Reino de los Países Bajos, los Estados Unidos de América y Costa Rica. Cinco países han firmado el Acuerdo pero aún no lo han ratificado: Honduras, Jamaica, Haití, Reino Unido y Panamá. Este último se adhirió en la Reunión de Alto Nivel del Tratado celebrada en San José en noviembre del 2017. Costa Rica es el país depositario del Tratado. Otros actores importantes de la región no han firmado ni ratificado, entre ellos Colombia, Trinidad y Tobago y Barbados, son los más importantes.

El acuerdo aborda cuestiones jurídicas relativas a una serie de asuntos, como la identificación de los buques, los tripulantes, la persecución en caliente y otros procesos potencialmente conflictivos o que requieren mucho tiempo que surgen en las operaciones de interceptación de drogas, en un esfuerzo por agilizar los procesos normales para obtener el permiso del Estado de abanderamiento para abordar los buques sospechosos. También pretende establecer un mandato regional para la mejora de la cooperación marítima y desarrollar puntos de contacto nacionales identificados para el compromiso de las fuerzas de seguridad entre los Estados.

Ante el reciente aumento del narcotráfico, la violencia generalizada, la infiltración de las organizaciones criminales en la sociedad y la inestabilidad que todo ello ha provocado en la región, la CARICOM y los países de la región han empezado a considerar de nuevo el CRA como una posible vía de cooperación para detener

los flujos marítimos ilícitos. Se han llevado a cabo interdicciones efectivas apoyándose en el acuerdo de las partes del mismo, lo que atestigua que algunas de las preocupaciones planteadas por los países de la región que se han mostrado escépticos pueden superarse con éxitos en la vida real. Los esfuerzos para promover la adhesión al CRA son cada vez mayores, así como el interés de las partes no estatales por saber más sobre él para construir un caso exitoso de ratificación.

Una de las principales deficiencias del Tratado es que se centra expresamente en el tráfico de drogas. Dicho esto, muchas de las disposiciones están redactadas en términos generales y, de hecho, fomentan una mayor cooperación en materia de seguridad. En particular, el artículo 19 estipula:

Las partes establecerán programas regionales y subregionales de cooperación y coordinación en materia de aplicación de la ley marítima entre sus autoridades de aplicación de la ley. Cada Parte designará un coordinador para organizar su participación e identificar los buques, aeronaves y funcionarios encargados de la aplicación de la ley que participen en el programa ante las demás partes.

Las partes se esforzarán por llevar a cabo operaciones bilaterales, subregionales y regionales programadas para el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados del presente Acuerdo.

Las partes se comprometen a asignar personal cualificado a los centros de coordinación regionales y subregionales establecidos con el fin de coordinar la detección, la vigilancia y el seguimiento de los buques y las aeronaves y la interceptación de las embarcaciones dedicadas al tráfico ilícito por mar y sobre el mar.

Se alienta a las partes a desarrollar procedimientos operativos estándar para las operaciones de aplicación de la ley en virtud del presente Acuerdo y a consultar, según proceda, con otras partes con vistas a armonizar dichos procedimientos operativos estándar para la realización de operaciones conjuntas de aplicación de la ley.

El Acuerdo de cooperación en materia de seguridad marítima y del espacio aéreo de la Caricom (Masca) se elaboró en el 2008 para tratar de mejorar la

cooperación entre los Estados de la CARICOM. Hasta la fecha, solo ha sido refrendado por cuatro Estados. Se basa en la idea de que ciertas amenazas marítimas y aéreas pueden poner en peligro la estabilidad y la seguridad de los Estados miembro. Curiosamente, aunque menciona la contaminación ambiental, no menciona la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) ni otros delitos pesqueros, lo que refuerza la ya obsoleta división entre estos últimos y los delitos marítimos tradicionales. Al hablar de MASCA con IMPACS, se confirmó esa dinámica, señalando que el Mecanismo Regional de Pesca del Caribe (del que se habla más adelante) se encargaría de los asuntos pesqueros.

Aunque tiene un alcance más amplio, el MASCA incluye algunos de los mismos elementos de cooperación promovidos en el CRA, como la identificación de los buques (acortando el periodo de respuesta de cuatro a dos horas), los acuerdos sobre los buques, los puntos de contacto, la persecución en caliente, el uso de la fuerza, la disposición de los bienes incautados y las cuestiones jurisdiccionales. El MASCA no es operativo y, de hecho, está siendo objeto de una importante revisión.

El Sistema de Seguridad Regional (RSS) se estableció mediante un memorando de entendimiento en 1982, se formalizó mediante un tratado en 1996 y tiene su sede en Paragon Hill, Barbados. Está formado por siete Estados: Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas. El RSS es la única organización regional dedicada a la seguridad en el Caribe Oriental. Colabora con varios socios internacionales, entre ellos la Agencia Nacional contra la Delincuencia del Reino Unido, la Oficina Internacional de Estupefacientes y Aplicación de la Ley del Departamento de Estado de Estados Unidos y otros. El RSS cuenta con dos aviones de patrulla marítima operativos, actualizados para ser los más funcionales de la región. Las dos patrullas marítimas coordinadas en las que participan buques de la Guardia Costera de los Estados miembro del RSS (dos sectores con San Cristóbal y Nieves, Antigua y Barbuda y Dominica en el norte y Granada, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía en el sur) y las tres zonas de patrulla de las aeronaves (dos aviones C-26A) dan lugar a una gran capacidad de interdicción. Mientras que las patrullas se realizan para aumentar la detección de drogas y el apoyo a los guardacostas, la búsqueda y el rescate (SAR), la protección de la pesca, el control de la contaminación y la ayuda en caso de catástrofe son algunas de las áreas adicionales de responsabilidades del ala aérea. El RSS también lleva a cabo programas de formación para sus Estados miembro, y ahora incluye una Unidad de Recuperación de Activos para ampliar la ayuda en la interdicción de la actividad criminal centrada en la red.

El Tratado de la Caricom sobre los Estados de Asistencia a la Seguridad se adoptó en el 2006 teniendo como uno de sus objetivos “la movilización y el despliegue rápidos y eficaces de los recursos regionales para gestionar y desactivar las crisis nacionales y regionales y combatir los delitos graves”. Según algunos países de la Caricom, se recurre al tratado en casos de cooperación en la aplicación de la ley marítima que no están cubiertos por otros marcos o regímenes jurídicos, como el de la RSS. Por ejemplo, el marco de jurisdicción del tratado (artículo 13), permite a los funcionarios de las autoridades pertinentes de un Estado contratante tener, dentro de otro Estado contratante o a bordo de cualquier buque o aeronave de ese Estado contratante, el derecho a ejercer toda la jurisdicción penal y disciplinaria que ese Estado contratante haya conferido. También se aplica a la jurisdicción del tribunal con respecto a los delitos que se cometen utilizando esos buques o aeronaves.

Marcos bilaterales

Mientras que los traficantes de drogas ilícitas se mueven impunemente a través de las jurisdicciones nacionales, las embarcaciones de los agentes de la ley extranjeros no pueden hacerlo sin la aprobación del Estado costero. Por ello, los Estados que desean ampliar los acuerdos de cooperación en todo el mundo han firmado una serie de acuerdos bilaterales.

Estados Unidos, entre otros Estados, ha desarrollado un acuerdo global, el Acuerdo Shiprider. El primer acuerdo marítimo bilateral innovador y relacionado con las drogas digno de mención se celebró entre Estados Unidos y el Reino Unido en noviembre de 1981 y abordaba la cuestión de la interdicción de estupefacientes en el mar. A partir de 1996, Estados Unidos empezó a buscar una solución Shiprider, después de haber conseguido firmar seis acuerdos marítimos antidroga con Estados más pequeños del Caribe Oriental en los años anteriores. En la actualidad, casi todos los países de la región han firmado este tipo de acuerdo con Estados Unidos.

El Acuerdo Shiprider es un modelo de acuerdo con seis elementos operativos que autorizan a los buques y al personal de las fuerzas de seguridad a emprender acciones policiales contra los buques sospechosos de tráfico ilícito de drogas. La persecución en caliente y otras actividades de aplicación de la ley han sido bien utilizadas en el marco de esos acuerdos. Es evidente que se trata de uno de los mecanismos más exitosos en la lucha contra el narcotráfico en la región. Sin embargo, siguen existiendo situaciones relacionadas con cuestiones jurisdiccionales,

derechos y deberes de los agentes de la ley y disposiciones operativas que afectan a su uso y eficacia.

Al igual que Estados Unidos, otros países con una importante capacidad marítima han suscrito este tipo de acuerdos de cooperación bilateral. Aunque no está estrictamente relacionado con la aplicación de la ley, los Países Bajos, por ejemplo, firmaron un Memorando de Entendimiento sobre la coordinación de la ayuda en caso de desastre con la Agencia de Gestión de Emergencias en caso de Desastre del Caribe (CDEMA, 2019). En 2015, los Países Bajos también firmaron un memorando de entendimiento sobre cooperación en materia de defensa con Colombia, centrado en la búsqueda y el rescate marítimos, la lucha contra el narcotráfico, los ejercicios mutuos en el mar y la participación en cursos de formación.

Siguiendo esta misma línea de actuación, Colombia ha suscrito acuerdos bilaterales de cooperación con al menos 12 países de la región, como Surinam, Jamaica, República Dominicana, Guyana, Reino Unido y Cuba, entre otros. Asimismo, se ha establecido un sólido marco de cooperación entre Colombia y Estados Unidos en virtud de un Acuerdo de Interdicción Marítima. Este se firmó en 1997 para reprimir el tráfico ilícito por mar. Promueve y facilita la cooperación regional para contrarrestar todas las amenazas contra la paz y la estabilidad, como el problema global de las drogas, el crimen organizado transnacional y la proliferación de armas pequeñas y ligeras por mar.

Francia también ha firmado acuerdos de cooperación general en materia de defensa con San Marteen, que son aplicables al territorio de la Nación caribeña. Muchos de los países de la región han firmado acuerdos bilaterales de cooperación en materia de seguridad, sin hacer referencia directa a la seguridad marítima. Es el caso de los acuerdos entre Surinam y Guyana, Guyana y Trinidad y Tobago, Bahamas y Reino Unido, Jamaica y República Dominicana, República Dominicana y Bahamas, entre otros.

Iniciativas operativas

Con el objetivo de promover la cooperación en la aplicación de la ley marítima dentro de un marco sólido de detección y Estado de derecho, al tiempo que se proporciona un desarrollo de capacidades específico, se han puesto en marcha una serie de iniciativas en la cuenca del Caribe.

La Operación Bahamas, Turcas y Caicos (OPBAT), establecida en 1982, es una iniciativa cooperativa de interdicción de drogas entre los Gobiernos británico, bahameño y estadounidense para cooperar y mejorar la capacidad del Gobierno de

Bahamas de interceptar, perseguir y condenar a los narcotraficantes. El acuerdo también otorga a las fuerzas de interdicción estadounidenses el derecho a volar en el espacio aéreo de las islas y a patrullar sus aguas contiguas. El OPBAT ha promovido el intercambio frecuente de información y ha obtenido logros contra las organizaciones delictivas en el mar. Sin embargo, los recursos y los activos siguen siendo una limitación para el pleno éxito de la iniciativa, con Estados Unidos a la cabeza de los esfuerzos.

La Iniciativa de Seguridad de la Cuenca del Caribe (CBSI) es una asociación de seguridad compartida que comenzó en el 2010. Los programas de la CBSI apoyan los esfuerzos para reducir el tráfico ilícito, aumentar la seguridad ciudadana y promover la prevención del delito. Los programas de la CBSI complementan el pilar de seguridad de la Estrategia Estados Unidos- Caribe 2020. Los miembros del CBSI son Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Dominica, República Dominicana, Granada, Guyana, Jamaica, Santa Lucía, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago. Belice, Haití y otras islas del Caribe, como Montserrat y las islas holandesas, son observadores.

La **Operación Orión** es una campaña naval internacional contra el narcotráfico liderada por Colombia. Es una alianza estratégica en el marco de los acuerdos bilaterales de cooperación internacional, para mantener la ofensiva contra el narcotráfico en la región. Participan 26 países: Argentina, Belice, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, El Salvador, España, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Guyana, Honduras, Italia, Islas Caimán, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago y Uruguay. Se basa en el intercambio de información y en la operación simultánea de medios navales y de guardacostas, con coordinación de inteligencia. Jurídicamente, se apoya en acuerdos bilaterales firmados por el Gobierno colombiano con diferentes países de la región y fuera de ella (Díaz, 2018).

La **Operación Martillo** es una operación multinacional de detección, vigilancia e interdicción en la que participan buques de la Armada y del Servicio de Guardacostas de Estados Unidos, aeronaves de los organismos federales encargados de la aplicación de la ley de ese país y unidades militares y policiales de varios países que trabajan en conjunto para impedir que las organizaciones delictivas transnacionales puedan explotar las rutas de transbordo para el traslado de estupefacientes, precursores químicos, dinero en efectivo a granel y armas a lo largo de las rutas marítimas de América Central. Participan catorce países: Belice, Canadá, Colombia, Costa Rica, El Salvador, España, Estados Unidos, Francia,

Guatemala, Honduras, Nicaragua, Países Bajos, Panamá y Reino Unido. Chile también ha contribuido a la operación.

El Comando Sur de Estados Unidos patrocinó un ejercicio de entrenamiento centrado en el Caribe, denominado Tradewinds, diseñado para ayudar a los participantes a responder mejor a las catástrofes naturales y a las amenazas terrestres y marítimas. Países implicados: República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Canadá, Colombia, Dominica, Francia, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, México, Países Bajos, San Cristóbal y Nieves, Surinam, Trinidad y Tobago y Reino Unido.

Factores clave del éxito

Los factores clave del éxito enuncian los elementos importantes que necesita una organización, un grupo o una empresa para competir en sus mercados objetivo. En efecto, articulan lo que las organizaciones deben hacer, y hacer bien, para alcanzar los objetivos propuestos. Los factores clave del éxito permiten seguir y medir el éxito con enfoques estratégicos y tácticos para garantizar el éxito de la misión con los limitados recursos disponibles (O'Brien y Gowan, 2012).

Este documento desarrolla seis factores clave de éxito para comprender su naturaleza desde la perspectiva de la cooperación internacional en materia de aplicación de la ley destinada a luchar contra la delincuencia transnacional y el terrorismo en los mares de la región del Caribe. Se trata de: 1) liderazgo; (2) cobertura; 3) interacción; 4) resultados; 5) activos; y 6) marco de persecución legal.

Liderazgo

El liderazgo es uno de los elementos esenciales del éxito y está ligado a la personalidad del líder, a su capacidad de influir, de generar interés, expectativas, emociones y a su habilidad para despertar el interés de quienes le rodean. Este trabajo se refiere a la capacidad o el poder de influencia de determinado Estado u organización internacional para motivar y fomentar un trabajo conjunto eficaz contra la lacra de la delincuencia en el mar.

El liderazgo en la cooperación internacional es una habilidad que ejerce un país o un grupo de países, haciendo que todas las partes mantengan el enfoque del tratado y lo fomenten siempre. La idea de este factor es establecer y mantener un complejo de seguridad regional en los términos de la escuela de Copenhague (Buzan et al., 2003). El principio fundamental es que la seguridad es una construcción social, pero regionalmente necesita un líder que reúna a las partes en el

objetivo. A veces, el líder tiene la capacidad de dar a las partes un premio o un castigo en función de su actuación en el acuerdo. Algunas cuestiones de la relación entre el liderazgo y los mecanismos de cooperación policial internacional son:

1. Por razones históricas y económicas, y también por ser el destino de la mayoría de los flujos delictivos, Estados Unidos es el líder natural de la región. Sin embargo, en la actualidad existen competencias geopolíticas clave que hacen que otros Estados traten de contrarrestar ese poder regional.
2. Algunos Estados, como Colombia, han logrado cierto éxito con mecanismos concretos como la Operación Orión al centrarse en un tema en el que ese país es un actor regional importante, el tráfico de drogas.
3. La región insular del Caribe anglófono ha logrado una importante articulación con organizaciones en las que la rotación del liderazgo es importante.
4. Liderazgo en las iniciativas de cooperación internacional:
 - **Naciones Unidas (ONU):** Mayoritariamente Estados Unidos - Francia, Países Bajos y Reino Unido socios relevantes.
 - **Organización de Estados Americanos (OEA):** En su mayoría, Estados Unidos.
 - **Comunidad del Caribe (CARICOM):** Conferencia de Jefes de Gobierno.
 - **Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS):** jefes de Gobierno de los Estados miembro.
 - **Sistema de Seguridad Regional (RSS):** Director rotatorio. Barbados.
 - **Comunidad Policial de las Américas (AMERIPOL):** Secretario rotatorio.
 - **Iniciativa Regional para América Central (CARSI):** EE. UU.
 - **Asociación de Comisarios de Policía del Caribe (ACCP):** Secretario rotatorio.
 - Acuerdo de interdicción marítima Col - US: **EE. UU.**
 - **Operación Bahamas, Turcas y Caicos (OPBAT):** Estados Unidos y Reino Unido.
 - Iniciativa de Seguridad de la Cuenca del Caribe (CBSI): **EE. UU.**
 - **Operación ORIÓN:** Colombia.
 - **Operación Martillo:** EE. UU.
 - Acuerdos de transporte marítimo de EE. UU. con los Estados del Caribe: **EE. UU.**

Cobertura

En este caso, se refiere a los Estados y organizaciones internacionales que confirman cualquiera de los mecanismos de cooperación en la región y su presencia física. Es regional o subregional y si se presenta es permanente o temporal. La cobertura es esencial porque ayuda a aumentar las buenas relaciones con los actores locales y a entender los problemas del país, así como los desafíos.

La cobertura es la capacidad de la coalición para operar de manera coordinada en el área en la que el acuerdo internacional está destinado. En este caso, en la región del Caribe. Este factor también se refiere a la capacidad de neutralizar todo tipo de delitos marítimos cometidos por diferentes actores de la región. En la tabla 3 se presenta la cobertura de diferentes mecanismos de cooperación internacional que se aplican a la región Caribe. Algunas ideas que surgen del análisis de los acuerdos de cobertura son:

- La cobertura de los tratados parece estar más relacionada con aspectos culturales e históricos que con un enfoque geográfico o temático. Es evidente que ningún acuerdo consigue integrar a todos los países con presencia en la región como miembros activos.
- Las iniciativas lideradas por los países insulares de habla inglesa son las que parecen tener una mayor participación en las actividades conjuntas. Sin embargo, la diversidad de organizaciones con enfoques similares o membresías parecidas parece dificultar la claridad conceptual sobre el acuerdo bajo el que operan.
- Hay muy poca integración entre los países insulares y los continentales, lo que hace que todos los acuerdos sean parciales y de cobertura limitada.
- Los acuerdos bilaterales de Estados Unidos tienen una amplia cobertura en la región.
- Las organizaciones más administrativas que operativas consiguen aglutinar a más países en sus estructuras, logrando una mayor capacidad de interacción y construyendo redes formales e informales de mayor cobertura.

Tabla 3. Cobertura de los mecanismos internacionales de cooperación

Countries	UN	OAS	CARICOM	OECS	RSS	AMERIPOL	CARSI	ACCP	CO-LUS AGREEMENT	OPBAT	CBSI	ORION OP	HAMMER OP	US SHIPRIDER	San Jose Treaty
Antigua & Barbuda															
Aruba (Netherlands)															
Bahamas															
Barbados															
Cayman Islands (United Kingdom)															
Cuba															
Dominica															
Dominican Republic															
Grenada															
Guadeloupe (France)															
Haiti															
Jamaica															
Martinique (France)															
Puerto Rico (United States)															
Saint Barthélemy (France)															
St. Kitts & Nevis															
St. Lucia															
St. Vincent and the Grenadines															
Trinidad & Tobago															
Turks & Caicos Islands (United Kingdom)															
Virgin Islands (United States)															
Belize															
Costa Rica															
El Salvador															
Guatemala															
Honduras															
Mexico															
Nicaragua															
Panama															
Colombia															
French Guiana (France)															
Guyana															
Suriname															
Venezuela															

Estado miembro Estado observador Estado había firmado
Fuente: elaboración propia.

Interacción

Este factor indica la frecuencia y fluidez de las comunicaciones, el intercambio de información y las visitas oficiales. Si las interacciones son simétricas o asimétricas, es decir, si alguno de los miembros es más activo que los demás o si la fluidez es similar entre todos. También se tiene en cuenta la experiencia cruzada y se beneficia a los demás Estados miembro.

La interacción es la habilidad para apoyarse mutuamente desde el punto de vista técnico, operativo y jurídico para neutralizar y perseguir a los autores de delitos marítimos con eficacia. Esta es una de las habilidades más difíciles de adquirir. Una interacción mejor y más eficaz entre las partes aumenta la probabilidad de obtener mejores resultados, que es el objetivo final del acuerdo. Como ejemplos de los diferentes tipos de interacción se puede señalar que:

- Existe un frecuente intercambio de información no operativa, con frecuentes visitas oficiales y apoyo a la formación en el caso de organizaciones como la ONU, la OEA, la ACCP, entre otras.
- Existe un frecuente intercambio de información operativa y judicial en una perspectiva preventiva, frecuentes visitas oficiales y formación conjunta en iniciativas como el RSS, el Caricom y el CBSI.
- Existe un frecuente y fluido intercambio de información, operativo y judicial, con frecuentes visitas oficiales y formación en operaciones como todas las relativas a los Acuerdos Shiprider de Estados Unidos, el Acuerdo de Interdicción Col-US, la Operación Orión y la Operación Martillo. Todo esto muestra cómo la participación de los Estados en casi todos los mecanismos de cooperación es asimétrica. Esta asimetría está directamente relacionada con: 1) la capacidad de producir, recibir, procesar y difundir información; 2) los medios disponibles para hacer frente a las situaciones en tiempo real; 3) la capacidad real de los sistemas de aplicación de la ley y de persecución penal; 4) los recursos financieros para perseguir la delincuencia en el mar; y 5) las disputas marítimas existentes con los países vecinos.

Resultados

El factor clave del éxito de los resultados es relevante porque nos permite ver lo real que está siendo la colaboración en materia de lucha contra las actividades delictivas y terroristas en el mar de la región. Este factor no solo indica los resultados tangibles obtenidos, como las cantidades de mercancías ilegales incautadas,

sino también en términos de colaboración judicial todas aquellas acciones que permitieron neutralizar las estructuras criminales, así como la mejora del proceso administrativo y operativo que hace más eficaces a las autoridades regionales. Los resultados intangibles pueden observarse en el aumento de la confianza y la percepción de seguridad entre los Estados, los miembros oficiales y los ciudadanos locales.

Los resultados y el reconocimiento son el principal estímulo para que perdure la cooperación internacional. La confianza y la apertura de las partes dependen de los efectos positivos que logre el acuerdo y del reconocimiento que se otorgue a cada parte implicada en cada esfuerzo y operación. Los resultados se traducen en confianza, la confianza en más contribuciones, y las contribuciones en más interacciones, aumentando la probabilidad de mejores resultados. En este sentido, se puede decir que son pocos los mecanismos que han logrado resultados concretos en términos estratégicos en la lucha contra la delincuencia en el mar en la región. Se trata de lograr la desarticulación de organizaciones criminales, la captura de delincuentes y el desmantelamiento de redes financieras. Entre ellos destacan los acuerdos liderados y auspiciados por Estados Unidos. En casos como la Operación Orión, RSS, Caricom, entre otros, se han logrado niveles eficientes de intercambio de información y producción de inteligencia de buena calidad; sin embargo, los éxitos en estos casos se mantienen principalmente en el nivel táctico, donde la incautación de bienes ilegales en el mar ha sido la prioridad.

En términos generales, los resultados en el intercambio de información judicial útil para combatir la delincuencia siguen siendo precarios y exigen una mayor participación de las autoridades judiciales en el marco de estos acuerdos. Una cuestión importante en relación con los resultados es que la competencia por los recursos financieros de la ayuda internacional hace que las diferentes organizaciones y los diferentes actores se comporten de manera poco cooperativa al anunciar los éxitos operativos. Desalentar esa competencia por los recursos mediante el reconocimiento efectivo de los participantes, independientemente de su grado de participación, es clave para el éxito de cualquier mecanismo futuro que pueda sugerirse en la región.

Activos

Este factor no solo se refiere a los medios disponibles de las autoridades de los Estados miembro, sino a sus capacidades para llevar a cabo todo tipo de actividades marítimas para combatir a los delincuentes y terroristas en el mar. Forman

parte de ellos los centros de operaciones y de fusión, los buques, las aeronaves, los servicios de inteligencia, la policía y los equipos de investigación judicial. Asimismo, es importante la disponibilidad y disposición táctica de esos medios cuando se requiere su despliegue. Del mismo modo, también se contempla la capacidad del Estado miembro para contribuir con los recursos económicos necesarios en la ejecución de las tareas propuestas para alcanzar los objetivos ya fijados.

Los activos son los recursos de que disponen cada una de las partes y la coalición para alcanzar los objetivos acordados. Sin los activos adecuados, las operaciones de interdicción, aplicación de la ley y persecución son inútiles. Lo anterior significa capacidad de vigilancia, barcos y aviones de patrulla, capacidad de inteligencia y persecución. En la región, esta es la principal restricción. Solo el RSS opera con los medios marítimos, aéreos y terrestres propios de la organización sobre la base de un acuerdo de defensa cooperativa. El resto de los mecanismos dejan la participación de sus recursos a la consideración de cada Estado según sus capacidades operativas y financieras. El combustible es una de las mayores restricciones para el uso de los activos en el mar. La capacidad de intercambio de información también se ve limitada por los problemas de comunicación derivados de las diferencias culturales y lingüísticas. La escasa estandarización de los procedimientos hace que la interacción sea dura y difícil.

Marco jurídico de la acusación

Los factores jurídicos se refieren a los cambios inesperados en las políticas de los Gobiernos locales sobre leyes y reglamentos; la ausencia de sistemas normativos adecuados; el papel de los tribunales locales; y los métodos por los que se establecen y aprueban los procedimientos jurídicos en los distintos países. También se refiere a las dificultades que surgen debido a la variedad de sistemas judiciales que interactúan y a las diferentes preocupaciones e intereses de los Estados miembro.

El aspecto jurídico se refiere a la capacidad de perseguir a los autores, a pesar de las diferencias entre los sistemas jurídicos de las distintas partes. La cooperación internacional en esta materia puede ser un obstáculo. Compartir la información jurídica y las pruebas a tiempo es un factor crucial para reducir la eficacia penal. La mayoría de los mecanismos no logran el éxito en el marco de la persecución legal. La mayoría de ellos contribuyen a aumentar la capacidad de las fuerzas del orden y del sector judicial. Las dificultades surgen debido a la variedad de sistemas judiciales que interactúan.

Conclusiones

Para que una organización de seguridad regional funcione de forma óptima, debe haber un principio de funcionamiento establecido y aceptado por todos los miembros. Cubrir los mares con recursos escasos y reaccionar rápidamente cuando se dispone de información operativa no es una tarea fácil. Por ello, los mecanismos de cooperación en la región deben estar basados en la confianza, que permita un intercambio fluido de información. Requisito indispensable con los pocos medios disponibles para tener un marco operativo claro y poder desplegarlos con éxito.

Por otra parte, hay muchos esfuerzos regionales e internacionales en el Caribe para abordar ciertos aspectos de la delincuencia marítima. Por otro lado, la mayoría de ellos se centran exclusivamente en la interdicción de drogas, y ni siquiera en todo el espectro de delitos marítimos que contribuyen al narcotráfico marítimo.

El hecho de que la interdicción de las drogas se haya centrado durante mucho tiempo en un solo objetivo ha inspirado a las organizaciones delictivas a desarrollar fuentes de ingresos alternativas a través de otras formas de delincuencia marítima. Mientras los delincuentes han diversificado sus actividades marítimas, las respuestas de las fuerzas de seguridad no se han ajustado para hacer frente a esta mayor variedad de problemas. Además, el acuerdo de paz en Colombia, la agitación política en Venezuela, la devastación causada por los huracanes en las Islas de Sotavento, los cambios en la política de Estados Unidos y una serie de otros asuntos geopolíticos han generado nuevas amenazas que, en gran medida, no se están controlando en el espacio marítimo. Incluso ignorando la delincuencia marítima que está evolucionando y surgiendo en la región, las leyes marítimas anticuadas y la falta general de conocimientos jurídicos marítimos entorpecen todas las actividades de aplicación de la ley marítima, incluida la interdicción de drogas. Además, el abandono regional de la gobernanza de la pesca y de los registros de buques pesqueros ha permitido a los traficantes utilizar los buques pesqueros para transportar desde drogas hasta combustible con relativa facilidad e impunidad. Aunque se puede capturar a un traficante individual, la propiedad de los buques es demasiado opaca para centrarse en las redes. Al mismo tiempo, la opacidad de la propiedad de las embarcaciones y de la industria pesquera en general ha brindado a los delincuentes la oportunidad de blanquear las ganancias ilícitas.

Desde el punto de vista de la gran estrategia, los Estados de la región —no solo los de una determinada organización regional— deben unirse para hacer frente a la delincuencia marítima de forma colectiva. La colaboración, la cooperación y la coordinación en toda la región son vitales para el éxito de los esfuerzos de seguridad

marítima. La incapacidad de cualquier Estado para asegurar sus aguas puede tener un efecto debilitador en la región en su conjunto. Dado que la mayoría de los Estados tienen más territorio marítimo que terrestre, la seguridad marítima en la Nación es particularmente difícil, lo que hace que los enfoques regionales sean aún más importantes. Cualquier iniciativa que promueva la colaboración, la cooperación y la coordinación regional en materia de seguridad marítima debe ser bienvenida.

La soberanía en la región es una preocupación comprensible y cualquier intento de fomentar enfoques regionales para la aplicación de la ley suscita la preocupación de perder la soberanía. Sin embargo, debe quedar claro el mensaje de que hay una diferencia entre los derechos soberanos y las responsabilidades soberanas. Aunque los Estados tienen el derecho soberano de elegir cómo participar en las actividades de aplicación de la ley marítima, también tienen la responsabilidad soberana tanto de proteger el espacio marítimo contra las amenazas como de asegurar el espacio marítimo para mejorar la vida en tierra mediante el desarrollo económico sostenible y la seguridad alimentaria. Por lo tanto, hay que animarles a que reconozcan que la acción colectiva es la mejor manera de cumplir con sus responsabilidades soberanas y, por lo tanto, a que ejerzan sus derechos soberanos optando por trabajar con los Estados vecinos para asegurar de manera más eficaz las aguas del Caribe.

Para contrarrestar las diferentes amenazas que aprovechan el mar para realizar actividades ilegales y el terrorismo, existen muchas iniciativas internacionales, acuerdos y mecanismos de cooperación que han sido firmados por muchos países de la Región del Caribe. Sin embargo, la capacidad de reacción con recursos y medios, de la mayoría de ellos, cuando se requiere es muy escasa.

Los indicadores de gestión se basan sobre todo en los resultados tácticos y no en el cumplimiento de los objetivos estratégicos. El flujo de información a menudo no se realiza según los procesos y procedimientos, sino según la confianza que existe entre los interlocutores. Esto disminuye las posibilidades de éxito.

No todos los países de la región tienen activos que puedan permanecer en el mar durante largos periodos de tiempo. En el mar, la eficacia es mayor porque allí hay sorpresa, movilidad, y los criminales y terroristas se ven más afectados. La falta de reconocimiento de todos los actores implicados en el éxito de una operación, independientemente de la magnitud de la contribución realizada, genera celos, desconfianza y afecta al trabajo en equipo.

Las zonas grises provocadas por las históricas disputas marítimas y los disímiles intereses nacionales de los países hacen difícil la generación de confianza y

apertura. El principal líder en la región es Estados Unidos. Francia, Países Bajos y Reino Unido también son actores importantes. Países como Colombia y República Dominicana comienzan a ser más activos, como consecuencia de su experiencia en operaciones y persecución marítima. Sin embargo, el contexto cultural y el idioma son una barrera importante que hay que atravesar.

Recomendaciones

Los Estados del Caribe han reconocido sus vulnerabilidades a los riesgos marítimos y han realizado un enfoque combinado para enfrentar estas amenazas como se relaciona en los Mecanismos de Cooperación en la Región del Caribe enunciados. Sin embargo, estos acuerdos no establecen qué organización o agencia se encarga de sincronizar la lucha contra estas amenazas y supervisar la seguridad de la región.

La necesidad y la posibilidad de un cuartel general de seguridad regional, que pueda seguir la situación en tiempo real, desprenderse y ejercer un verdadero mando y control sobre las fuerzas de seguridad regionales cuando sea necesario debe ser objeto de estudio. Esto permitirá a los Estados miembro sentirse más comprometidos, comprender mejor el fenómeno y estar bien entrenados cuando la situación requiera acciones oportunas.

En lugar de implementar nuevos mecanismos de cooperación, que seguramente generarían más costes, se recomienda evaluar los fallos de los existentes, dónde se solapan y cuáles tienen zonas grises, para reforzarlos. Esto incluye un flujo de información compartida bien definido, una estructura y un proceso de toma de decisiones, y el desarrollo y cultivo de relaciones dentro de los Estados miembro de la región del Caribe y fuera de los aliados regionales.

Los medios militares y policiales son costosos, implican mucha confidencialidad, son difíciles de compartir y requieren una formación especial. La implementación de nuevas tecnologías y herramientas digitales, con acceso abierto, de forma segura, innovando su uso, facilitará el seguimiento de la situación, el intercambio de información será más fácil de utilizar, y asegurará mejores resultados a corto y medio plazo.

Como se desprende de otros análisis, la creación de capacidades en la región es una prioridad: de inteligencia, operativas y judiciales. La creación de confianza con algún mecanismo como el intercambio de información a través de un centro de fusión regional y el aumento de la interoperabilidad entre los organismos

encargados de la aplicación de la ley debería ser el primer paso para lograr las condiciones iniciales para que iniciativas multilaterales como esta consigan avanzar.

La cooperación operativa se sustenta en un amplio tejido de acuerdos en el Caribe. A pesar de ello, deberían realizarse más esfuerzos para establecer acuerdos propios de las naciones caribeñas.

La asignación de recursos a través de diálogos en el país y estrategias marítimas de propiedad nacional son esenciales para garantizar que haya un enfoque global y concertado para hacer operativos los acuerdos existentes. Los indicadores de gestión se basan en su mayoría en resultados tácticos y no en el cumplimiento de objetivos estratégicos. La necesidad de desarrollar un mapa de indicadores operativos que superen el ámbito táctico y alcancen la eficacia estratégica. El diseño de un cuadro de mando regional (por ejemplo, Balance Scorecard) o el uso de objetivos de toma de decisiones multinivel podrían ser muy útiles.

Hay que identificar y apostar por los campeones y líderes regionales para aglutinar los esfuerzos operativos de la región del Caribe. La falta de reconocimiento de todos los actores involucrados en el éxito de una operación, independientemente de la magnitud de la contribución realizada, genera celos, desconfianza y afecta al trabajo en equipo en la cooperación internacional. La centralización en la gestión y el acceso a la información (por ejemplo, los Centros de Fusión) dirigida de forma cooperativa, alternando su coordinación, permitirá un mayor interés por parte de los países pequeños de la región.

Debe promoverse una inversión sostenible, a largo plazo y de titularidad nacional, en el mantenimiento de los activos para aumentar la disponibilidad operativa. Es necesario aumentar la presencia y permanencia en aguas azules, con medios navales y de guardacostas de los distintos países (no solo medios de EE. UU. o de la UE), como complemento a las operaciones costeras.

Debe reforzarse el uso de tecnologías sostenibles, junto con un adecuado desarrollo de capacidades, para reforzar los canales seguros de comunicación, incluso a través de las unidades vetadas en los centros operativos marítimos y a través de la cadena de aplicación de la ley. A menudo, el flujo de información no se lleva a cabo según procesos y procedimientos, sino según la confianza que existe entre los interlocutores. Esto disminuye las posibilidades de éxito.

La cooperación triangular puede reunir a diferentes actores que comparten conocimientos y buenas prácticas para abordar los retos del desarrollo.

Taller de estudio de casos. Implementar un taller de estudio de casos en los ámbito nacional y regional. Se diseñará para reforzar las capacidades técnicas

y legales de los funcionarios y gestores de las fuerzas de seguridad, judiciales y fiscales en relación con las mejores prácticas y los procedimientos erróneos, que afectan a la aplicación de la ley marítima. Se espera que los participantes sean capaces de presentar y comprender un caso real de delincuencia marítima donde se discutan las diferentes aristas de los problemas que se presentan en la operación o judicialización del mismo.

Cursos internacionales de formación de formadores. Para mejorar las capacidades individuales, así como para ampliar la colaboración interinstitucional, es posible realizar los cursos internacionales de formación de formadores. Esta formación avanzada pretende mejorar el conocimiento y la aplicación de las mejores prácticas en materia de planificación y ejecución de operaciones, recogida de pruebas, búsqueda y detenciones. Podría incluir la formación en el uso y el análisis de imágenes por satélite.

Ejercicios de abordaje simulado interinstitucionales y multinacionales. Para mejorar los vínculos entre las autoridades policiales, podría ser interesante realizar un ejercicio de abordaje simulado interinstitucional y multinacional. Ayudará a crear confianza entre los actores y a promover el aprendizaje de las mejores prácticas.

Comprometer la iniciativa de Colombia para asesorar en los procedimientos antinarcóticos. Muchos países sugirieron la importancia de Colombia y su contribución a los procedimientos y operaciones antinarcóticos. Colombia aporta inteligencia e información para luchar contra el narcotráfico. Podría ser muy importante involucrar a las autoridades colombianas en más actividades en la subregión.

Promoción del uso de las publicaciones y cajas de herramientas existentes. La publicación *Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners* de UNODC/GMCP y la *Guide for Law Enforcement Officials to Help Ensure Successful Prosecutions of Maritime Law Enforcement Cases* de OAS/CICAD son excelentes herramientas que deben ser promovidas e implementadas en los países de la región.

Referencias

- Arenas, J., & García, R. (2006). La aportación relacional al éxito de las alianzas estratégicas internacionales. *Revista Española de Investigación de Marketing ESIC*, 10, 139-161.
- Axelrod, R., & Keohane, R. O. (1986). Achieving cooperation under anarchy. En K. A. Oye (Ed.), *Cooperation under anarchy* (pp. 226-254). Princeton University Press.
- Buzan, B., Buzan, B. G., Wæver, O., Wæver, O., & Buzan, O. W. B. (2003). *Regions and powers: The structure of international security*. Cambridge University Press.
- Caribbean Customs Law Enforcement Council. (2021). Caribbean Customs Law Enforcement Council Organization. <https://www.cclec.org/about-us/cclec-organization/>
- Caribbean Disaster Emergency Management Agency. (2019). CDEMA signs Memorandum of Understanding with the Government of the Kingdom of the Netherlands. Caribbean Disaster Emergency Management Agency. <https://www.cdema.org/news-centre/press-releases/1925-cdema-signs-memorandum-of-understanding-with-the-government-of-the-kingdom-of-the-netherlands>
- Caribbean Regional Fisheries Mechanism. (2021). About CRFM. *Caribbean Regional Fisheries Mechanism*. https://www.crfm.int/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=1&Itemid=114
- Caribbean Regional Fisheries Mechanism. (2021). *Caricom States sign International Declaration on Transnational Organized Crime in the Global Fishing Industry*. https://www.crfm.int/index.php?option=com_k2&view=item&id=701:caricom-states-sign-international-declaration-on-transnational-organized-crime-in-the-global-fishing-industry&Itemid=179
- Das, T. K., & Teng, B. S. (1998). Between trust and control: Developing confidence in partner cooperation in alliances. *Academy of Management Review*, 23(3), 491-512.
- Díaz, A. (2018 diciembre). Apreciación Cimcon: Sinergia regional en la lucha contra el narcotráfico en el mar: Campaña naval "Orión II". *Revista CIMCON*, 6.
- Dirección contra las Drogas Armada Nacional. (2018). *Resumen, estadísticas y resultados de la campaña naval combinada "Orión I"*. Dirección Contra las Drogas Armada Nacional de Colombia.
- Munsing, E., & Lamb, C. (2011). Joint interagency task force-south: The best known, least understood interagency success. *Strategic Perspectives*, (5).
- O'Brien, E., & Gowan, R. (2012). *What makes international agreements work: Defining factors for success*. New York University, Center on International Cooperation.
- Organización de Estados Americanos. (2021). *Programa de Protección Marítima y Portuaria*. <https://www.oas.org/en/sms/cicte/prog-maritime-security.asp>
- Organización Marítima Internacional. (2019). Estado jurídico de los convenios: Ratifications by States. <https://www.wco.org/imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/x-Status.xlsx>

Ralby, I., & Jones, M. (2020). Maritime crime during the pandemic: Unmasking trends in the Caribbean. *Ocean Governance Topic Week*. Center for International Maritime Security.

The Caribbean Community. (2013). *CARICOM Crime and Security Strategy. Securing the region*. Port-Au-Prince.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2013). *Combating transnational organized crime committed at sea* [Documento de trabajo]. Naciones Unidas.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2019). *Global Maritime Crime Program: Latin America & the Caribbean*. <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/latin-america-and-the-caribbean.html>

United States Coast Guard. (2014). *Western Hemisphere Strategy*. United States Coast Guard.

U.S. Department of State. (2021). Caribbean Basin Security Initiative. *U.S. Department of State*. <https://www.state.gov/caribbean-basin-security-initiative/>