

La revolución del contenedor, entre la globalización y la debilidad aduanera

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 05 de Noviembre de 2021 11:35



La revolución del contenedor,

entre la globalización y la debilidad aduanera

Hugo Sergio Gómez S.

El mundo del comercio daría un salto cuantitativo en las últimas dos décadas del siglo XX

Hay una transformación sin la cual el mundo nunca podría haber evolucionado hacia una aldea global: la revolución del contenedor.

NACIÓ DEL INGENIO de un empresario del transporte terrestre, Malcom Mclean, durante la posguerra, quien desarrolló esta idea, harto de sufrir los robos de su carga en los diversos puertos marítimos.

Viendo hacia el futuro, previó los grandes congestionamientos que se avecinaban en los puertos de no modernizarse los medios de descarga. Pero ese hombre, producto de la gran depresión que se vivió en Estados Unidos en 1929, tuvo un chispazo de ingenio. Paradójicamente no era un hombre ligado al mar. Era un humilde transportista que un día observaba cómo eran descargados sus camiones en el puerto, reflexionó sobre la posibilidad de subirlos a los buques. Después llevó la idea a su amigo Charles Tushing y en conjunto desarrollaron el actual sistema de levante y depósito en los buques.

Así experimentó con la reconversión de un viejo buque tanque y surgió el Ideal X, primer buque que zarpó un 26 de abril de 1956 con 58 contenedores de Newark a Houston. Inició una serie de viajes que culminarían en 1967 cuando fue convertido en chatarra en Japón. La maniobra fue un éxito y sería la piedra angular de Sea Land, una gran línea naviera que al tiempo sería absorbida por Mearsk para formar el consorcio más poderoso del mundo marítimo hoy en día.

Hay datos que revelan que en 1960, se requerían para producir 40 buques, 150,000 toneladas entre acero y maquinaria; éstos se tripulaban con 1,400 hombres y tardaban un promedio de 12 días en puerto cada uno. A su vez requerían de 16,800 días hombre en puerto para su descarga. Como consecuencia se formaron poderosos sindicatos que eran manejados de manera mafiosa. Marlon Brando recrea la vida de los puertos de aquella época en la película “Nido de Ratas” escenificada en Nueva York (1954). También en México, “Muelle Rojo” si queremos saber del Tampico en sus días de violencia (1987). Hoy en día, un solo buque puede pesar 150,000 toneladas, lo operan 18 gentes y sus maniobras de carga y descarga se realiza en 3 días en puerto lo que conlleva 56 días hombre. Sus maniobras están mecanizadas o robotizadas, mientras los trabajadores portuarios son multifuncionales. Ya no se dependen la mayoría de las cargas, de las viejas maniobras con nudos y cables, ni de las mafias sindicales. Ni de las poderosas manos de los alijadores o estibadores.

Sin el contenedor no existiría el paraíso global...del contrabando

Como consecuencia el mundo del comercio daría un salto cuantitativo en las últimas dos décadas del siglo XX. La externalización y dispersión de las actividades que conforman la producción (Tierra, trabajo, capital y organización) maniobra que se ha dado llamar globalización, movieron resortes petrificados por la teoría de la sustitución de las importaciones, vigente hasta principio de los años 80s. De pronto los países vieron incrementadas sus cifras de importación y exportación, la cual en muchos casos y en porcentajes marginales elevados no eran carga para consumo nacional, sino que eran productos de la maquila y del servicio de la mano de obra a otras economías.

Como consecuencia, hubo de variarse el esquema portuario y marítimo y aumentar los servicios que brindaban tanto líneas navieras como puertos. Nacieron los conceptos portuarios

novedosos de puerto HUB o centro de carga que servirían para concentrar tráfico de estas grandes redes que además de estar ubicados lejos al de origen o destino de la carga reúnan otras peculiaridades, como la de operación de servicios privatizados. Como referencia un dato lo dice todo respecto a los tráfico de trasbordo: el 55 por ciento de los contenedores del mundo han sido trasbordados al menos una vez, según nos dice el profesor Ernst G. Frankel, en su texto "Impacto de la Globalización y el Outsourcing en el futuro de los Puertos". También cobijado por la globalización surgió el concepto de Puerto de Tercera Generación, quedando atrás el de puerto industrial y puerto de primera generación los cuales, aunque útiles aun, se ven como una forma primitiva de expresión de esta actividad. Hay algunos sectores que piensan que veremos quizá una cuarta generación con aquellos puertos que tengan influencia en las vías de comunicación e interconexión con el hinterland. Ese esquema se ha dado llamar Land Lord Port avanzado; así tenemos casos ya de Nueva York, Barcelona y otros puertos gigantescos que palidecen hoy la expansión de China que domina ya los esquemas portuarios mediante enormes corporativos (Cosco, Shanghai International Port Group, CK Hutchison China Merchants) y otras más pequeñas. En México, China domina los puertos de mayor movimiento mediante su empresa Hutchison Ports presente en Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Ensenada y Veracruz, los dos primeros principales puertas de acceso de los precursores de las drogas como Fentanilo y otras que también viene de China.

Sin embargo, estas redes de distribución pierden en la multitud de movimientos en origen real de las cargas. Una línea naviera puede transportar drogas u otra carga ilícita, sin ser consciente de ello, pues un capitán ignora el contenido real de un contenedor. Los conocimientos de embarque (Bill of lading) son la prueba de la propiedad de las cargas que respaldan el contrato de transporte, según la práctica internacional solo señala una leyenda al calce de la firma de la naviera: "Recibí un contenedor que dice contener tal mercancía", y se supondría que esto libera al buque de esa responsabilidad; pero hay casos en que una línea naviera por este fenómeno se ha visto involucrada en graves problemas legales. Capitanes han pasado meses en prisión hasta que se aclara la procedencia real de la carga mientras algunos medios de comunicación no se toman la molestia de reflexionar en que una mala nota tal vez va a perjudicar de manera importante a una línea naviera. No se informa de manera concreta de todas las maniobras de trasbordo que utiliza el crimen organizado para ocultar el origen real de las mercancías ilícitas.

El tráfico de drogas, lado oscuro del contenedor

Sin duda la movilidad de contenedores ha incrementado en los últimos años el tráfico de drogas. Hay una enorme red de movimientos que se tejen alrededor de un contenedor. A esto se suma que los contenedores de trasbordo no tienen implícita una revisión aduanera pues nunca salen del puerto: entran por agua y salen por agua (el 90 por ciento del comercio mundial se mueve por mar), pero cabe una interrogante ¿sabe la gente de los buques que transportan drogas? Yo creo que no. La mayor parte de las veces las líneas navieras y su personal ignoran que las mafias utilizan la infraestructura internacional de transporte para el narcotráfico. No hay manera de comprobar que contenedor es legítimo y cual no pues la verificación significa interrumpir el comercio. De ahí que los países deban formar sus propias unidades de verificación para no acusar o hacer afirmaciones falsas y engañosas sobre embarcaciones y líneas navieras. Los informes confusos pueden arrojar difamaciones sobre partes inocentes. O crear detenciones de buques por largos tiempos para deslindar las responsabilidades.

La nueva maraña de redes logísticas ahora podría soslayar cientos de contenedores anualmente cargados con drogas e introducirlos a través de terceros países: sus mercancías favoritas: los productos agroalimentarios. Los grupos criminales están utilizando carbón, combustible, miel, azúcar y pescado para generar ingresos para operaciones nefastas. Estas mercaderías son utilizados para el contrabando de drogas. Antes se utilizaba la estructura del contenedor mediante dobles fondos, dobles paredes o los mismos pallets era insertados con decenas de kilos de cocaína y heroína; pero hoy la estrategia ha variado, aprovechando las debilidades aduaneras y de que cada país no revisa mas allá de 5 por ciento de los contenedores. Para esta maniobra se involucran transportistas terrestres que en el trayecto de los lugares de embarque cambian las mercaderías lícitas por otras ilícitas. También hay una red de tripulantes de buques involucrados (no quiere decir que las empresas sean culpables), gente de los puertos es obligada mediante amenazas a sus familias a facilitar el tránsito de los contenedores contaminados. Pescadores se prestan para intercambiar drogas en altamar o abastecer a las naves del narco de combustible.

El caso del buque Jean Gabriel

Para ejemplificar la compleja estrategia, el Dr. Ian Ralby es un experto reconocido en derecho y seguridad marítimos que pasó cuatro años como profesor adjunto de derecho y seguridad marítimos en el Centro de Estudios Estratégicos de África, del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, y tres años como experto en delitos marítimos para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito estudió el caso de una empresa en Alemania.

Durante el verano de 2020 el puerto de Hamburgo Alemania se estremeció con uno de los decomisos de drogas mas grande: el del contenedor del buque francés de la línea CMA, Jean Gabriel, el 26 de junio, un decomiso de cocaína, valuado en 353 millones de dólares. Venían en unos sacos de arroz con destino a Polonia. La droga había sido embarcada en Guyana; pero resulta que el buque Jean Gabriel nunca había estado en este puerto. Es mas al momento de embarcar la droga el buque estaba en otro puerto de América Latina Entonces ¿cómo llegó la droga al buque? Pues resulta que el contenedor llegó al puerto e Guyana en varios camiones. Ahí se sellaron y documentaron varios contenedores de arroz y luego se cargaron en el buque motor alemán con bandera de Singapur Asiatic Wind. El buque zarpó y atracó en Caucedo República Dominicana para trasbordo de los contenedores a bordo del buque Jean Gabriel que los transportó a Hamburgo el 27 de junio donde se descubrió la droga. Y de ahí en adelante las publicaciones de los diarios alemanes hicieron énfasis en grandes titulares del contrabando del buque Jean Gabriel lo que arrojó un enorme descredito a la línea naviera sin deberla.

Ahora bien, en este estudio se plantean varias posibilidades del embarque de la droga: la primera es que el contenedor se abrió y se selló camino de Guyana a Hamburgo lo que hubiera requerido una maniobra muy sofisticada en el puerto de Caucedo, pues se necesitaba quitar el sello o precinto el cual esta numerado y es de una solo utilización. Y luego volver a embarcar la droga y colocar otro precinto tal vez clonado. Esta es solo una posibilidad.

Otra posibilidad es que la droga se haya embarcado cuando el buque Jean Gabriel se encontraba en alta mar; pero no existe ninguna actividad anómala del seguimiento y rastreo mediante el sistema de identificación automática de que está dotado el buque (AIS); pero el que sí registra una actividad anómala es el buque Asiatic Wind que antes de entrar en aguas de Jamaica hizo un giro de 90 grados y desapareció del sistema de rastreo durante 12 horas y 36 minutos lo que no descarta que la droga se haya embarcado en ese lapso. Esto por supuesto es una violación a las normas de navegación que obligan a tener encendido de manera permanente este dispositivo.

El control de contenedores más importante que el seguimiento al buque

La grave problemática del tráfico mundial de drogas demanda soluciones globales y el trabajo conjunto de instituciones: de ahí que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) hayan instituido en conjunto, el Programa de Control de Contenedores UNODC-OMA. Este Programa tiene un alcance global y pretende fortalecer las estructuras y procesos que permiten la aplicación de leyes sostenibles para los Estados y los puertos seleccionados que son 20 del Caribe (ver <https://cutt.ly/dRYSHr0>) con el fin de minimizar la explotación de contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y otras actividades de la delincuencia organizada transnacional. De la misma manera y para una mayor eficiencia, este Programa facilita la cooperación contra la delincuencia entre los Estados y los organismos internacionales involucrados en la regulación del tráfico de contenedores, mantiene alianzas estratégicas con diversos cuerpos de seguridad dentro de los Estados con puertos operativos; entre los cuales se incluyen la Aduana, la Policía, Instituciones relacionadas con el sector Marítimo y el sector privado.

Sin embargo, otro gran reto será la dotación de tecnologías y los apoyos conjuntos entre países. La iniciativa Mérida en México trajo sin duda grandes avances al dotar de tecnologías y mecanismos de rastreo a los buques pesqueros. Paralelo a este acuerdo Estados Unidos ha instituido la iniciativa de contenedores seguros en la cual lleva a cabo el rastreo de todos aquellos contenedores que tienen como destino final los puertos de los Estados Unidos, pues la gran solución a este grave problema sin afectar al comercio es el rastreo y la inteligencia para detener en puerto a aquellos contenedores. Se necesita educar a los encargados de estas estrategias de cada país en las diversas dinámicas del comercio y permitir el flujo del comercio lícito. Esto demanda que las organizaciones a cargo de los puertos sumen esfuerzos con otras entidades del mismo gobierno y no conflictos para ver quien se lleva las medallas. No hay otra forma pues el comercio global seguirá creciendo pero a la par también el tráfico de drogas que cada día busca nuevos mecanismos para evadir a las aduanas.

La revolución del contenedor,

entre la globalización y la debilidad aduanera

Hugo Sergio Gómez S.

El mundo del comercio daría un salto cuantitativo en las últimas dos décadas del siglo XX

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 05 de Noviembre de 2021 11:35

Hay una transformación sin la cual el mundo nunca podría haber evolucionado hacia una aldea global: la revolución del contenedor.

NACIÓ DEL INGENIO de un empresario del transporte terrestre, Malcom Mclean, durante la posguerra, quien desarrolló esta idea, harto de sufrir los robos de su carga en los diversos puertos marítimos.

Viendo hacia el futuro, previó los grandes congestionamientos que se avecinaban en los puertos de no modernizarse los medios de descarga. Pero ese hombre, producto de la gran depresión que se vivió en Estados Unidos en 1929, tuvo un chispazo de ingenio. Paradójicamente no era un hombre ligado al mar. Era un humilde transportista que un día observaba cómo eran descargados sus camiones en el puerto, reflexionó sobre la posibilidad de subirlos a los buques. Después llevó la idea a su amigo Charles Tushing y en conjunto desarrollaron el actual sistema de levante y depósito en los buques.

Así experimentó con la reconversión de un viejo buque tanque y surgió el Ideal X, primer buque que zarpó un 26 de abril de 1956 con 58 contenedores de Newark a Houston. Inició una serie de viajes que culminarían en 1967 cuando fue convertido en chatarra en Japón. La maniobra fue un éxito y sería la piedra angular de Sea Land, una gran línea naviera que al tiempo sería absorbida por Mearsk para formar el consorcio más poderoso del mundo marítimo hoy en día.

Hay datos que revelan que en 1960, se requerían para producir 40 buques, 150,000 toneladas entre acero y maquinaria; éstos se tripulaban con 1,400 hombres y tardaban un promedio de 12 días en puerto cada uno. A su vez requerían de 16,800 días hombre en puerto para su descarga. Como consecuencia se formaron poderosos sindicatos que eran manejados de manera mafiosa. Marlon Brando recrea la vida de los puertos de aquella época en la película "Nido de Ratas" escenificada en Nueva York (1954). También en México, "Muelle Rojo" si queremos saber del Tampico en sus días de violencia (1987). Hoy en día, un solo buque puede pesar 150,000 toneladas, lo operan 18 gentes y sus maniobras de carga y descarga se realiza en 3 días en puerto lo que conlleva 56 días hombre. Sus maniobras están mecanizadas o robotizadas, mientras los trabajadores portuarios son multifuncionales. Ya no se dependen la mayoría de las cargas, de las viejas maniobras con nudos y cables, ni de las mafias sindicales. Ni de las poderosas manos de los alijadores o estibadores.

Sin el contenedor no existiría el paraíso global...del contrabando

Como consecuencia el mundo del comercio daría un salto cuantitativo en las últimas dos décadas del siglo XX. La externalización y dispersión de las actividades que conforman la producción (Tierra, trabajo, capital y organización) maniobra que se ha dado llamar globalización, movieron resortes petrificados por la teoría de la sustitución de las importaciones, vigente hasta principio de los años 80s. De pronto los países vieron incrementadas sus cifras de importación y exportación, la cual en muchos casos y en porcentajes marginales elevados no eran carga para consumo nacional, sino que eran productos de la maquila y del servicio de la mano de obra a otras economías.

Como consecuencia, hubo de variarse el esquema portuario y marítimo y aumentar los servicios que brindaban tanto líneas navieras como puertos. Nacieron los conceptos portuarios novedosos de puerto HUB o centro de carga que servirían para concentrar tráfico de estas grandes redes que además de estar ubicados lejos al de origen o destino de la carga reunían otras peculiaridades, como la de operación de servicios privatizados. Como referencia un dato lo dice todo respecto a los tráfico de trasbordo: el 55 por ciento de los contenedores del mundo han sido trasbordados al menos una vez, según nos dice el profesor Ernst G. Frankel, en su texto "Impacto de la Globalización y el Outsourcing en el futuro de los Puertos". También cobijado por la globalización surgió el concepto de Puerto de Tercera Generación, quedando atrás el de puerto industrial y puerto de primera generación los cuales, aunque útiles aun, se ven como una forma primitiva de expresión de esta actividad. Hay algunos sectores que piensan que veremos quizá una cuarta generación con aquellos puertos que tengan influencia en las vías de comunicación e interconexión con el hinterland. Ese esquema se ha dado llamar Land Lord Port avanzado; así tenemos casos ya de Nueva York, Barcelona y otros puertos gigantescos que palidecen hoy la expansión de China que domina ya los esquemas portuarios mediante enormes corporativos (Cosco, Shanghai International Port Group, CK Hutchison China Merchants) y otras más pequeñas. En México, China domina los puertos de mayor movimiento mediante su empresa Hutchison Ports presente en Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Ensenada y Veracruz, los dos primeros principales puertos de acceso de los precursores de las drogas como Fentanilo y otras que también viene de China.

Sin embargo, estas redes de distribución pierden en la multitud de movimientos en origen real de las cargas. Una línea naviera puede transportar drogas u otra carga ilícita, sin ser consciente de ello, pues un capitán ignora el contenido real de un contenedor. Los conocimientos de embarque (Bill of lading) son la prueba de la propiedad de las cargas que respaldan el contrato de transporte, según la práctica internacional solo señala una leyenda al calce de la firma de la naviera: "Recibí un contenedor que dice contener tal mercancía", y se supondría que esto libera al buque de esa responsabilidad; pero hay casos en que una línea naviera por este fenómeno se ha visto involucrada en graves problemas legales. Capitanes han pasado meses en prisión hasta que se aclara la procedencia real de la carga mientras algunos medios de comunicación no se toman la molestia de reflexionar en que una mala nota tal vez

va a perjudicar de manera importante a una línea naviera. No se informa de manera concreta de todas las maniobras de trasbordo que utiliza el crimen organizado para ocultar el origen real de las mercancías ilícitas.

El tráfico de drogas, lado oscuro del contenedor

Sin duda la movilidad de contenedores ha incrementado en los últimos años el tráfico de drogas. Hay una enorme red de movimientos que se tejen alrededor de un contenedor. A esto se suma que los contenedores de trasbordo no tienen implícita una revisión aduanera pues nunca salen del puerto: entran por agua y salen por agua (el 90 por ciento del comercio mundial se mueve por mar), pero cabe una interrogante ¿sabe la gente de los buques que transportan drogas? Yo creo que no. La mayor parte de las veces las líneas navieras y su personal ignoran que las mafias utilizan la infraestructura internacional de transporte para el narcotráfico. No hay manera de comprobar que contenedor es legítimo y cual no pues la verificación significa interrumpir el comercio. De ahí que los países deban formar sus propias unidades de verificación para no acusar o hacer afirmaciones falsas y engañosas sobre embarcaciones y líneas navieras. Los informes confusos pueden arrojar difamaciones sobre partes inocentes. O crear detenciones de buques por largos tiempos para deslindar las responsabilidades.

La nueva maraña de redes logísticas ahora podría soslayar cientos de contenedores anualmente cargados con drogas e introducirlos a través de terceros países: sus mercancías favoritas: los productos agroalimentarios. Los grupos criminales están utilizando carbón, combustible, miel, azúcar y pescado para generar ingresos para operaciones nefastas. Estas mercaderías son utilizados para el contrabando de drogas. Antes se utilizaba la estructura del contenedor mediante dobles fondos, dobles paredes o los mismos pallets era insertados con decenas de kilos de cocaína y heroína; pero hoy la estrategia ha variado, aprovechando las debilidades aduaneras y de que cada país no revisa mas allá de 5 por ciento de los contenedores. Para esta maniobra se involucran transportistas terrestres que en el trayecto de los lugares de embarque cambian las mercaderías lícitas por otras ilícitas. También hay una red de tripulantes de buques involucrados (no quiere decir que las empresas sean culpables), gente de los puertos es obligada mediante amenazas a sus familias a facilitar el tránsito de los contenedores contaminados. Pescadores se prestan para intercambiar drogas en altamar o abastecer a las naves del narco de combustible.

El caso del buque Jean Gabriel

La revolución del contenedor, entre la globalización y la debilidad aduanera

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Viernes, 05 de Noviembre de 2021 11:35

Para ejemplificar la compleja estrategia, el Dr. Ian Ralby es un experto reconocido en derecho y seguridad marítimos que pasó cuatro años como profesor adjunto de derecho y seguridad marítimos en el Centro de Estudios Estratégicos de África, del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, y tres años como experto en delitos marítimos para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito estudió el caso de una empresa en Alemania.

Durante el verano de 2020 el puerto de Hamburgo Alemania se estremeció con uno de los decomisos de drogas mas grande: el del contenedor del buque francés de la línea CMA, Jean Gabriel, el 26 de junio, un decomiso de cocaína, valuado en 353 millones de dólares. Venían en unos sacos de arroz con destino a Polonia. La droga había sido embarcada en Guyana; pero resulta que el buque Jean Gabriel nunca había estado en este puerto. Es mas al momento de embarcar la droga el buque estaba en otro puerto de América Latina Entonces ¿cómo llegó la droga al buque? Pues resulta que el contenedor llegó al puerto e Guyana en varios camiones. Ahí se sellaron y documentaron varios contenedores de arroz y luego se cargaron en el buque motor alemán con bandera de Singapur Asiatic Wind. El buque zarpó y atracó en Caucedo República Dominicana para trasbordo de los contenedores a bordo del buque Jean Gabriel que los transportó a Hamburgo el 27 de junio donde se descubrió la droga. Y de ahí en adelante las publicaciones de los diarios alemanes hicieron énfasis en grandes titulares del contrabando del buque Jean Gabriel lo que arrojó un enorme descredito a la línea naviera sin deberla.

Ahora bien, en este estudio se plantean varias posibilidades del embarque de la droga: la primera es que el contenedor se abrió y se selló camino de Guyana a Hamburgo lo que hubiera requerido una maniobra muy sofisticada en el puerto de Caucedo, pues se necesitaba quitar el sello o precinto el cual esta numerado y es de una solo utilización. Y luego volver a embarcar la droga y colocar otro precinto tal vez clonado. Esta es solo una posibilidad.

Otra posibilidad es que la droga se haya embarcado cuando el buque Jean Gabriel se encontraba la altamar; pero no existe ninguna actividad anómala del seguimiento y rastreo mediante el sistema de identificación automática de que está dotado el buque (AIS); pero el que si registra una actividad anormal es el buque Asiatic Wind que antes de entrar en aguas de Jamaica hizo un giro de 90 grados y desapareció del sistema de rastreo durante 12 horas y 36 minutos lo que no descarta que la droga se haya embarcado en ese lapso. Esto por supuesto es una violación a las normas de navegación que obligan a tener encendido de manera permanente este dispositivo.

El control de contenedores más importante que el seguimiento al buque

La grave problemática del tráfico mundial de drogas demanda soluciones globales y el trabajo conjunto de instituciones: de ahí que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) hayan instituido en conjunto, el Programa de Control de Contenedores UNODC-OMA. Este Programa tiene un alcance global y pretende fortalecer las estructuras y procesos que permiten la aplicación de leyes sostenibles para los Estados y los puertos seleccionados que son 20 del Caribe (ver <https://cutt.ly/dRYSHr0>) con el fin de minimizar la explotación de contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y otras actividades de la delincuencia organizada transnacional. De la misma manera y para una mayor eficiencia, este Programa facilita la cooperación contra la delincuencia entre los Estados y los organismos internacionales involucrados en la regulación del tráfico de contenedores, mantiene alianzas estratégicas con diversos cuerpos de seguridad dentro de los Estados con puertos operativos; entre los cuales se incluyen la Aduana, la Policía, Instituciones relacionadas con el sector Marítimo y el sector privado.

Sin embargo, otro gran reto será la dotación de tecnologías y los apoyos conjuntos entre países. La iniciativa Mérida en México trajo sin duda grandes avances al dotar de tecnologías y mecanismos de rastreo a los buques pesqueros. Paralelo a este acuerdo Estados Unidos ha instituido la iniciativa de contenedores seguros en la cual lleva a cabo el rastreo de todos aquellos contenedores que tienen como destino final los puertos de los Estados Unidos, pues la gran solución a este grave problema sin afectar al comercio es el rastreo y la inteligencia para detener en puerto a aquellos contenedores. Se necesita educar a los encargados de estas estrategias de cada país en las diversas dinámicas del comercio y permitir el flujo del comercio lícito. Esto demanda que las organizaciones a cargo de los puertos sumen esfuerzos con otras entidades del mismo gobierno y no conflictos para ver quien se lleva las medallas. No hay otra forma pues el comercio global seguirá creciendo pero a la par también el tráfico de drogas que cada día busca nuevos mecanismos para evadir a las aduanas.