

Lunes 14 de noviembre 2016

LAS NARCOLANCHAS

La desgracia del accidente ocurrido frente a Estepona en el que han fallecido cuatro personas en una acción represora del narcotráfico, mediando una embarcación semirrígida fuertemente motorizada pone de manifiesto la necesidad de estudiar el uso que realmente se da a este tipo de barcos y su reglamentación.

El tráfico de drogas constituye una importante causa de delincuencia que ataca bienes jurídicamente protegidos como la salud pública y genera otros delitos que corrompen y pervierten los valores establecidos. Nuestros legisladores han considerado que la vía marítima es especialmente vulnerable a la amenaza del narcotráfico agravando la pena cuando son utilizadas embarcaciones o buques para ello. Los años ochenta fueron de intensa actividad contrabandista, lo que llevó a regular administrativamente las embarcaciones de alta velocidad a través del Real Decreto 1119/1989. Veintisiete años más tarde se hace necesaria una revisión.

La versatilidad de las embarcaciones neumáticas semirrígidas grandes, dotadas de potentes motorizaciones, previstas para actividades de salvamento y militares, hacen de ellas el instrumento perfecto para las actividades ilícitas del crimen organizado. Desde la introducción de un comando terrorista, al transporte de gran cantidad de drogas, armas o explosivos; cuando no, poniendo en riesgo la vida de seres humanos en una actividad esclavista.

Algunas de nuestras costas –con su máximo en el Estrecho- son escenario de carreras ilegales de “gomas” que vulneran la seguridad de la navegación e intentan introducir su carga ilegal en España. Sus potentes motores llegan a consumir 129 litros de gasolina cada uno en una hora. Siendo común que monten tres motores, superan los cuatrocientos euros de gasto en solo una hora. De ahí su necesidad de contar con una red de abastecimiento a estas narcolanchas. Sus elevados costes de adquisición, mantenimiento y consumo son sufragados por las organizaciones criminales como un gasto más de negocio, funcionando como una auténtica red logística formando parte sus componentes del complejo “empresarial ilegal” ideado para delinquir.

Las operaciones de introducción de drogas se diseñan como si se tratara de una operación militar, adoptando en la mar diferentes roles: unas embarcaciones se encargan de llevar la droga, otras de proceder a su abastecimiento de combustible y víveres y otras de actuar como señuelo, cruzándose ante las patrulleras para distraer la atención de las realmente cargadas con droga.

Esta navegación, ilegal por sí misma, supone un elevado riesgo, tanto para los tripulantes infractores como para el resto de actores en la mar. Navegar a cincuenta nudos sin respetar ninguna norma ni autoridad lleva, lamentablemente, a que ocurran hechos luctuosos como el sucedido que además ponen en peligro la vida de quienes tienen la obligación de impedirlo.

Javier Bello

Jefe del Área Regional de Vigilancia Aduanera de Andalucía (asociado IAF)