

PERFIL

CRIMINOLÓGICO

Agosto 2015 • Nro. 19

Frontera Marítima

Claude Monet. 72

MERCADOS ILEGALES

PESCA ILEGAL Y
COCAÍNA

Pesca ilegal y cocaína

María Del Camino Troya

Asesora de la Dirección de Política Criminal FGE

La pesca ilegal, conocida oficialmente como Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR) consiste en la captura de fauna silvestre de los océanos de manera ilegal y no regulada, mencionamos por ejemplo la captura de especies protegidas, exceso sobre cuotas establecidas por especie, sobre pesca, pesca sin licencia, uso de métodos ilegales como uso de cianuro entre otros.

La pesca ilegal se está convirtiendo de manera apresurada en una de las actividades delictivas más rentables, generando entre USD\$10 mil millones a USD\$23 mil millones al año y se estima que uno de cada ocho productos marinos es pesca ilegal (Agnew et al. 2009). Los grupos de crimen organizado transnacionales (DOT) se encuentran en el eje de esta prolífica actividad.

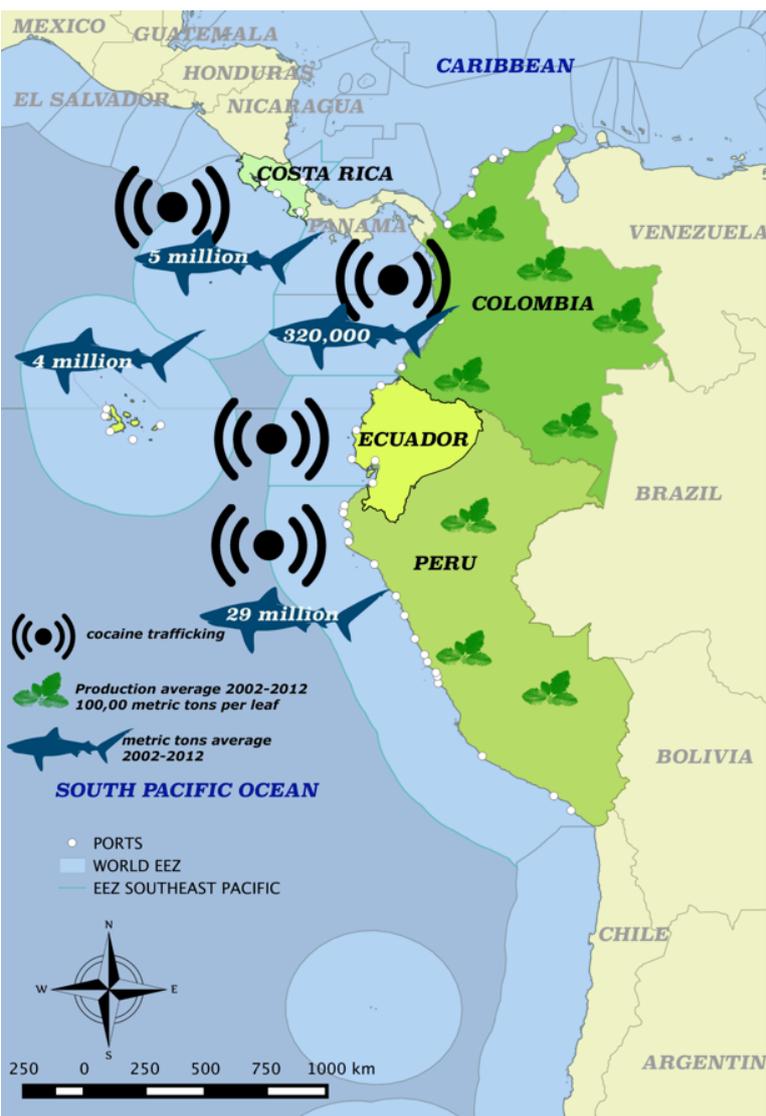
Uno de los tipos de pesca ilegal más alarmante es la de tiburón, con fines de extracción de aletas. Este es uno de los negocios más rentables en el cual los grupos DOT se han insertado. La industria del aleteo de tiburón se está expandiendo rápidamente y a nivel global, como la amenaza más grande a las poblaciones globales de esta especie. Las aletas de tiburón son uno de los productos pesqueros más caros: 1kg de aletas pueda llegar a los USD\$700 o más. En Australia una sola aleta puede llegar a venderse en \$USD1000 y un plato de sopa de aleta puede costar USD\$100. Una sola aleta pectoral de tiburón ballena se puede vender en \$USD20.000 y la pectoral de un tiburón peregrino en USD\$50.000. En total la industria ilegal de aletas de tiburón generan entre USD\$540 millones a USD\$1.2 mil millones por año.

Los delitos ambientales como la pesca ilegal se ha transformado en una de las actividades más importan-

tes de los grupos de DOT en conjunto con el narcotráfico, trata y coyoterismo, tráfico de armas, entre otras actividades. Es dentro de este contexto que el tráfico de cocaína y tráfico de aletas de tiburón es dirigido por los mismos grupos de DOT. Los reportes de decomisos y evidencia anecdótica indican que estos grupos están utilizando las mismas rutas marítimas y puertos para el tráfico de cocaína y para productos de la pesca ilegal, especialmente las aletas de tiburón. La hipótesis se sostiene si se aprecia que, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y Delito, de 2007 a 2010 el 44.5% de la cocaína decomisada fue de barcos pesqueros. (recuadro)!!!

Dentro del sistema global de las redes de tráfico de los grupos de DOT, las fronteras son el epicentro para el desenvolvimiento de sus actividades ilícitas. Una de las fronteras más usada y explotadas para fines de tráfico de productos ilegales son las fronteras marítimas. Ellas son increíblemente difíciles de monitorear y controlar por lo cual dentro de este espacio prosperan las actividades de los grupos DOT. Se estima que el 65% de la cocaína que ingresa a Estados Unidos lo hace por el corredor pacífico. Mientras que el 26% de toda la cocaína producida en América Latina es enviada mediante vías marítimas a Europa (UNODC, 2014).

Ecuador y Costa Rica son de los principales productores de aletas de tiburón, y puntos de tránsito y transbordo para cocaína que ingresa a Estados Unidos y Europa. En estos dos países la industria de la pesca ilegal y tráfico de cocaína conviven y cofinancian a las operaciones de los grupos DOT. La situación geográfica estratégica de Ecuador, sumada a algún déficit de gobernabilidad y altos niveles de corrupción lo han vuelto en un centro para las operaciones de los grupos DOT. El 10% del tránsito de cocaína global se origi-



na en Ecuador, aportando de manera significativa al mercado global que se estima estar en USD\$88 mil millones (UNODC).

La industria pesquera tiene un rol muy importante en el tráfico de cocaína en la región y globalmente. Los buques de pesca son esenciales para el transbordo de la droga hacia Europa y EEUU. Las actividades de estos buques incluyen la prestación de servicios de abastecimiento de combustible para el transporte de cocaína y el transporte hacia lugares de aterrizaje remoto y puertos comerciales para la entrega del producto.

Los puertos del Ecuador en Guayas y Manabí son altamente atractivos debido a su proximidad con carreteras hacia Colombia y Perú y sus ineficientes controles aduaneros y alto tráfico de contenedores y productos de pesca con la actividad de exportación a los merca-

dos receptores de cocaína y aletas de tiburón. Según “Transparencia Internacional” Ecuador es el cuarto país más corrupto del continente, lo que afectaría al 67% de entidades públicas. A pesar de lo que se hace en términos de política pública, siguen siendo inefectivos los controles aduaneros y muchos contenedores se contaminan con cocaína y aletas de tiburón.

Aparte de las deficiencias estratégicas del Ecuador, una de las razones por las cuales los grupos DOT están involucrados en el tráfico de aletas es debido al bajo riesgo legal que este delito supone. Con el incremento de pesca INDNR como resultado de la diversificación y expansión de los grupos de crimen organizado transnacional y las deficiencias estratégicas de los puertos en el Pacífico Sur (Colombia, Costa Rica, Ecuador y Perú), esta actividad se está volviendo igual de importante que el narcotráfico.

Sin embargo el tráfico de cocaína y pesca ilegal no son los únicos tipos de crimen que florecen conjuntamente en el país. El tráfico ilegal de migrantes y tráfico de personas también conviven con estas actividades. Se debe transformar mediante política pública y mejora de capacidades de interdicción la imagen del Ecuador como un paraíso para las actividades de los grupos de crimen organizado transnacional de Albania, Ucrania, Italia, China, México, Rusia, Colombia, Perú entre otros. La pesca ilegal no solo presenta una amenaza a la biodiversidad de nuestros océanos, sino también compromete el bienestar de nuestras futuras generaciones y la soberanía alimentaria de nuestro país.

La hipótesis se sostiene si se aprecia que, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y Delito, de 2007 a 2010 el 44.5% de la cocaína decomisada fue de barcos pesqueros.