

DELITOS TRASNACIONALES DEL NARCOTRAFICO MARITIMO

Estimados integrantes del Cuerpo de Oficiales Generales, quisiera compartir con ustedes mi reciente participación en un pequeño seminario denominado “Delitos Trasnacionales del Narcotráfico Marítimo”, donde asistí invitado como expositor en el tema “Fenómeno del Narcotráfico a Nivel Global. Incidencia Actual en Sistemas Portuarios”, llevado a cabo en Panamá el 30 de octubre 2020, bajo la plataforma de E-Learning, con participación de alrededor de 85 personas de diferentes países, tales como, Colombia, EE.UU., Costa Rica, Panamá, México, Honduras y otros invitados del continente.



DELITOS TRASNACIONALES DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO

30 de octubre | 8:30 am - 11:00 am | Zoom:
[CLICK PARA REGISTRARSE AQUÍ](#)

Patrocinan:



CON EXPERTOS INTERNACIONALES

El desarrollo marítimo portuario, el resguardo de los intereses marítimos y la competitividad marítima de cada Nación, están directamente relacionados con su seguridad, y las acciones, normas y estrategias que sobre ello se ejecuten.



Agenda – 8:30 am – 11:00 am

INAUGURACIÓN
Palabras de Inicio Ing. Luis Mora
Director General IGG y Director sede Panamá del Security College US

PALABRAS DE AUTORIDADES INVITADAS

PRESENTACIÓN DE SECURITY PRO
Ramón Rivera, Socio Fundador

PRESENTACIÓN DEL PANEL – Modera Ana Karina Smith Cain

FENÓMENO DEL NARCOTRÁFICO A NIVEL GLOBAL. INCIDENCIA ACTUAL EN SISTEMAS PORTUARIOS
Prefecto General (R) René Castellón Argote
Ex Subdirector Operativo y Jefe Nacional Antinarcóticos, Policía de Investigaciones de Chile PDI

SEGURIDAD FÍSICA EN INSTALACIONES PORTUARIAS. ESTRATEGIAS INTERNACIONALES
Capitán de Fragata (R) Jorge Vielma Mancilla
Experto en Seguridad Marítimo Portuaria, Consultor OMI en seguridad, búsqueda y salvamento

NARCOTRÁFICO MARÍTIMO COMO FENÓMENO TRASNACIONAL
Sub Comisario Ellian Verdugo Oyarce
Jefe Depto. Operaciones Subacuáticas, Policía de Investigaciones de Chile PDI

PREGUNTAS DE LOS PRESENTES



Ing. Luis Mora



Prefecto General (R) René Castellón Argote



CF (R) Jorge Vielma Mancilla



Sub Comisario Ellian Verdugo Oyarce

Comparto este material con ustedes, como una forma de actualizar información y ver lo preocupante de la utilización de nuestros puertos para limpiar las rutas de los contenedores que son contaminados con grandes cantidades de cocaína hacia puertos principalmente europeos.

A continuación, lo señalado en mi exposición:

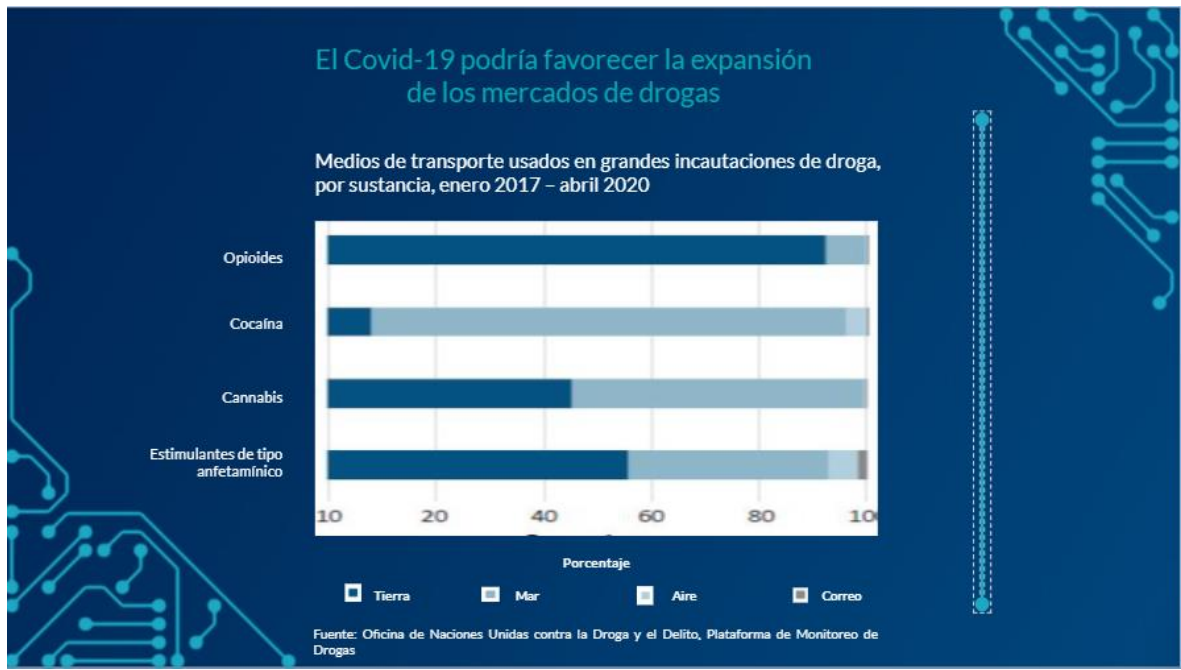
SEMINARIO PANAMA. 30.OCTUBRE 2020

“FENOMENO DEL NARCOTRAFICO A NIVEL GLOBAL. INCIDENCIA ACTUAL EN SISTEMAS PORTUARIOS”

Lo primero es conocer como está la situación del narcotráfico a nivel mundial, para poder llegar a conversar sobre la incidencia actual en los sistemas portuarios.

Para esto necesariamente debemos guiarnos por Naciones Unidas, quien emite un informe mundial de drogas todos los años, a través de UNODC (sigla en inglés) de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y El Delito, el cual este año fue emitido a fines del mes de junio, a través de seis boletines con información en español y en inglés.

Este documento proporciona una gran cantidad de información y análisis para apoyar a la comunidad internacional en la aplicación de recomendaciones operacionales sobre una serie de compromisos contraídos por los estados miembros. Se debe tener presente que la información que se recoge a través del mundo siempre está desfasada, pero contiene datos recientes de mucha relevancia, siendo este el medio más importante de información oficial a través del mundo en materia de drogas.



Están los Opioides, la Cocaína, la Cannabis y estimulantes de tipo Anfetamínico.

A nosotros nos interesa la Cocaína, por cuanto nos encontramos en regiones donde tenemos vecinos productores de esta droga, y que utilizan nuestros puertos para sacar su producto al mundo.

En esta lámina de un informe reciente de Naciones Unidas, podemos apreciar que la Cocaína, mayoritariamente sale por MAR, por lo que, tenemos un tráfico marítimo importante del cual nos debemos hacer cargo en resguardar nuestras costas y perfeccionarnos en la detección temprana en nuestros puertos.

Algunas consideraciones importantes sobre este punto del informe:

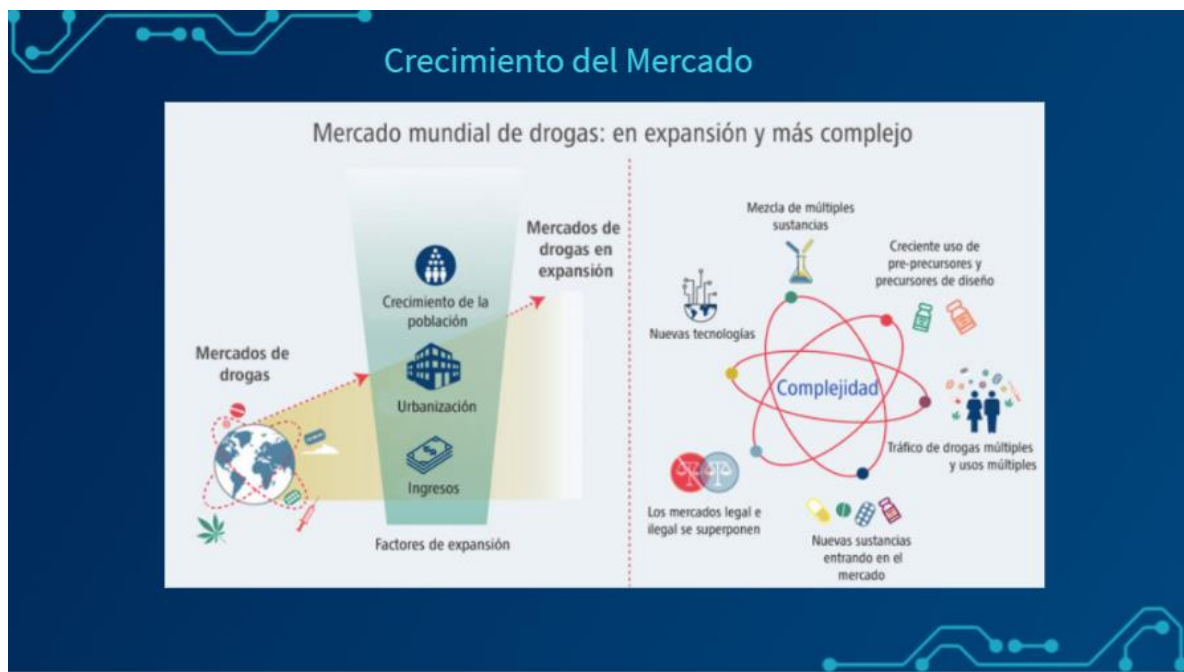
- La reducción del tráfico aéreo y terrestre debida a las restricciones impuestas con motivo del Covid-19 podría haber dado lugar a un aumento del tráfico marítimo, que implica un menor riesgo de interceptación y ofrece la posibilidad de transportar cantidades mayores que por tierra o aire.
- Recientemente se ha tenido conocimiento de remesas directas de cocaína que han llegado a Europa por mar procedentes de América del Sur.
- Los traficantes muestran su resiliencia cambiando las rutas y las prácticas de producción: Las restricciones impuestas para hacer frente al Covid -19 podrían estar afectando las rutas usuales de tráfico. Por ejemplo, el reciente aumento de las incautaciones de opiáceos en el océano Índico podría indicar que los traficantes recurren cada vez más a las rutas marítimas a través de África para eludir los controles a lo largo de la ruta de los Balcanes.

Sin duda, las medidas aplicadas para impedir la propagación del Covid-19 han afectado a todos los aspectos de los mercados de drogas ilícitas, desde la producción y el tráfico, hasta el consumo.

Cosas relevantes respecto a lo mismo:

- Se ha informado de la escasez de drogas y podría tener consecuencias negativas para la salud de las personas con trastornos de consumo de drogas. (Ejemplo: bares y clubes nocturnos sin funcionar) Hay toque de queda, se deben obtener permisos para circular donde existen cuarentenas, etc. Lo que dificulta la disponibilidad del producto.
- La recesión económica podría dar lugar a un aumento general del consumo de drogas y a reducciones de los presupuestos relacionados con las drogas. (Aún se desconoce cuál ha sido el impacto de la pandemia y es difícil predecirlo, pero podría ser de gran alcance, seguramente los traficantes se aprovecharán de la situación dado que los gobiernos han perdido capacidad de respuesta, teniendo una nueva realidad en muchas comunidades.) Hay que recordar que, en la Crisis Económica del 2008, los

Gobiernos reaccionaron reduciendo los presupuestos relacionados con las drogas, las intervenciones de prevención y tratamiento del consumo de drogas y otras conductas de riesgo relacionadas. Las operaciones de interceptación y la cooperación internacional también pueden pasar a ser menos prioritarias, lo cual facilitaría las operaciones para los traficantes.



¿Cuáles son los factores de expansión?

Los patrones de crecimiento demográfico explican en parte la expansión del mercado, El consumo de drogas ha ido en aumento en todo el mundo, tanto desde el punto de vista de las cifras generales como de la proporción de la población mundial que consume drogas.

En las dos últimas décadas, el consumo de drogas ha aumentado con mucha más rapidez en los países en desarrollo que en los países desarrollados, lo que obedece en parte a las diferencias en el crecimiento demográfico general en ese mismo período (el 7% en países desarrollados y el 28% en los países en desarrollo.)

La urbanización es uno de los factores que impulsa los mercados de drogas actuales y futuros.

El consumo de drogas es mayor en las zonas urbanas que en las rurales, tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo.

El aumento de la riqueza está vinculado al del consumo de drogas, pero la carga de los trastornos afecta en mayor medida a las personas más pobres.

El vínculo con las regiones más ricas del mundo es aún más patente en el caso de algunas drogas como la cocaína.

COMPLEJIDAD

Aumento de la complejidad

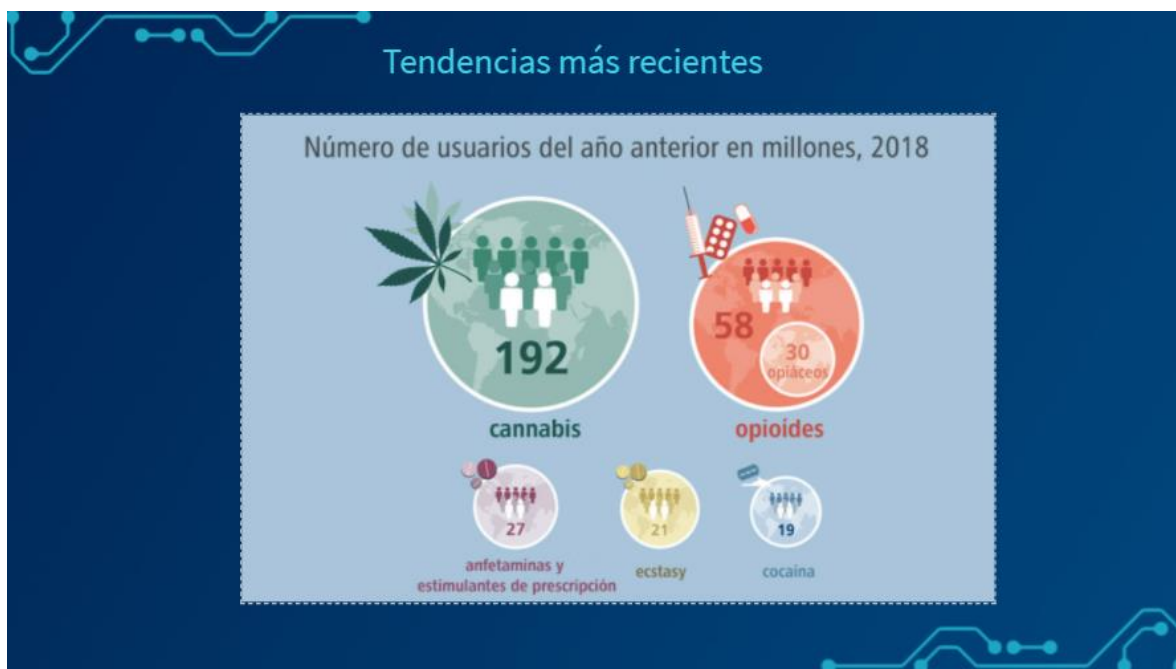
Los mercados de drogas son cada vez más complejos. A las sustancias de origen vegetal, como el cannabis, la cocaína y la heroína, se han sumado cientos de drogas de síntesis, muchas de las cuales no están sujetas a fiscalización internacional.

También se ha registrado un rápido aumento del consumo de fármacos con fines no médicos.

Todos los años se encuentran aproximadamente **500 NSP (Nuevas Sustancias Psicoactivas)** en los mercados nacionales de los Estados Miembros.

Hay indicios de que en Europa los cannabinoides sintéticos se están convirtiendo en un problema grave en algunos sectores marginados de la sociedad, como las personas sin hogar y la población reclusa.

No obstante, el mercado de los estimulantes parecería estar en auge.



Tendencias en el consumo de drogas

Tendencias del cannabis

El cannabis fue la sustancia más utilizada en todo el mundo durante el 2018, con un estimado de 192 millones de personas consumidoras.

Si bien, sigue siendo difícil evaluar el impacto que han tenido las leyes que han legalizado el cannabis en algunas jurisdicciones, es de resaltar que su consumo ha aumentado en todos estos lugares tras la legalización.

En algunas de estas jurisdicciones los productos de cannabis más potentes son también los más comunes en el mercado.

El cannabis sigue siendo la principal droga que pone en contacto a las personas con el sistema de justicia penal, pues es causa de más de la mitad de los delitos relacionados con drogas, de acuerdo con datos de 69 países que abarcan el período entre 2014 y 2018.

Los opioides, sin embargo, siguen siendo las drogas más perjudiciales, ya que, durante la última década, el total de muertes relacionadas con su consumo aumentó un 71%, con un incremento del 92% entre las mujeres, en comparación con el 63% entre los hombres.

La cocaína y la metanfetamina

El mundo de los estimulantes está dominado por la cocaína y la metanfetamina, y el consumo de ambas sustancias está aumentando en sus principales mercados.

Unos 19 millones de personas consumieron **cocaína** en 2018, consumo alentado por la popularidad de esa droga en América del Norte y Europa Occidental.

Las medidas por la COVID-19 podrían dar lugar a la disminución del consumo de algunas drogas.

Las restricciones a la circulación y las reuniones, así como las medidas de distanciamiento social implantadas para detener la propagación de la COVID-19, pueden dar lugar a una disminución general del consumo, aunque la situación podría ser pasajera y cambiar una vez que comiencen a levantarse las restricciones. Esto es especialmente probable en el caso de las drogas que se consumen principalmente en bares y clubes nocturnos o en festivales de música.

Algunos países ya han comunicado que la disminución de la oferta de algunas drogas se ha traducido en un aumento de los precios.

CAMBIOS DE RUTA Y PRACTICAS DE PRODUCCION:

Los traficantes de heroína, cocaína y metanfetamina han variado sus rutas y siguen adoptando nuevas prácticas comerciales. En los Estados Unidos, por ejemplo, la fabricación de metanfetamina solía llevarse a cabo en pequeños laboratorios que abastecían el mercado interno.

Pero, en la actualidad ese tipo de producción se ha quedado pequeño al lado de los laboratorios de tamaño industrial de México. La metanfetamina que se incauta en los Estados Unidos en los últimos años es, cada vez con más frecuencia, metanfetamina importada, y el comercio de esa sustancia está controlado por los cárteles mexicanos.

Los traficantes de cocaína también están diversificando sus rutas. La República Bolivariana de Venezuela fue en su momento un importante punto de partida, pero pasó a un segundo plano debido a la inestabilidad política.

Si bien el Brasil sigue siendo un importante país de tránsito, e incluso podría desempeñar un papel cada vez mayor, el Uruguay también parecería estar empezando a destacar. A finales de 2019, las autoridades del Uruguay se incautaron de más de 9 toneladas de cocaína destinadas a África Occidental en dos remesas.

Respecto a la red oscura, (Darknet) La oferta de drogas sufrió importantes perturbaciones, Desde mediados de 2017 se han cerrado varios de los principales mercados de la red oscura, como resultado de la actuación de los organismos encargados de hacer cumplir la ley.

No obstante, en 2020 se ha registrado un aumento del número de personas que compran drogas en la red oscura.

LAS CANTIDADES DE COCAINA INCAUTADA MUESTRAN SIGNOS DE ESTABILIZACIÓN EN UN NIVEL ALTO



- En términos de cantidades, la mayor parte de la cocaína incautada continúa proviniendo del continente americano, que alcanzó un 85% del total incautado a nivel mundial en 2018 (correspondiente a 1.131 toneladas de cocaína)
- La mayor proporción de esto fue incautada en Sudamérica (55% del total mundial de 2018), con las mayores cantidades incautadas en Colombia (35% del total global), seguidas por Ecuador (6,1%), Brasil (6%), Venezuela (2,7%) y Perú (1,6%)

- En Norteamérica, las cantidades de cocaína incautadas aumentaron un 10% en 2018. EE. UU. continúa representando la mayor cantidad de cocaína incautada (19% del total global).
- En América Central, las mayores cantidades incautadas fueron reportadas por Panamá (4%) y Costa Rica (2%)

TRÁFICO DE COCAÍNA EN NORTEAMÉRICA

- El mayor flujo en el tráfico de cocaína todavía va desde los mayores centros de producción de la droga en Colombia, ya sea por mar (en particular por el Océano Pacífico) a Centroamérica o a México, o a través de Ecuador (particularmente para cocaína producida en el sur de Colombia) o por tierra a Centroamérica (para la que se produce en el norte de Colombia)
- Desde allí sigue a México, desde donde entra a EE. UU. a través de la frontera suroccidental, que es la zona donde se produce la mayor cantidad de incautaciones por parte de las autoridades estadounidenses.
- La ruta del Pacífico y, en menor medida, la ruta del Atlántico continúa siendo las principales 2 rutas de Colombia a Norteamérica, mientras que el tráfico por aire y por correo continúa siendo comparativamente limitado
- En 2018, la mayor parte de la cocaína incautada por EE. UU. continúa siendo decomisada en el tránsito por tierra (53%), seguida por decomisos en el mar (28%) y en fronteras aéreas (14%)

NARCO SUBMARINOS EN EL OCÉANO ATLÁNTICO

- El uso de embarcaciones submarinas o semisumergibles para el tráfico de cocaína ha sido un fenómeno establecido a lo largo de la costa del Pacífico de Norte y Sudamérica por décadas.
- Sin embargo, la reciente intercepción de una embarcación semisumergible en el Océano Atlántico, cerca de la costa de España, indica que los traficantes también han comenzado a utilizar esta vía de transporte para llegar a Europa.
- Según reportes de prensa, la embarcación fue localizada cerca de la costa de Galicia, España, después de haber viajado 9.000 km desde América a Europa. El submarino medía aproximadamente 20 m de largo y transportaba 3.000 kg de cocaína.
- El viaje probablemente tomó cerca de 26 días, con el submarino llegando a aguas europeas a fines de noviembre de 2019.



Fuente:
WDR 2020, Booklet 3
<https://www.larazon.es/actualidad/20191201/x6hhptlgfbbe7dbty3he4bhclm.html>

LA RESPUESTA AL PROBLEMA DE LAS DROGAS SIGUE SIENDO INADECUADA

En cuanto a **trastornos por consumo de drogas** Si bien, sigue siendo difícil determinar si se han hecho progresos generales en el logro de esa meta, la cobertura del tratamiento de los trastornos por consumo de drogas sigue siendo muy baja en muchos países.

Respecto al Desarrollo alternativo: No se conocen bien el impacto de los proyectos. Si están bien diseñadas, las intervenciones de desarrollo alternativo pueden ayudar a hacer frente al cultivo ilícito.

A la larga, algunas intervenciones han dado lugar a una reducción sostenible del cultivo ilícito mediante el desarrollo rural integrado, en aquellas regiones en las que se han llevado a cabo.

No obstante, hay pocas pruebas fiables obtenidas de evaluaciones de impacto rigurosas para evaluar la eficacia de los proyectos de desarrollo alternativo.

Los presupuestos y los gastos destinados a la lucha contra la droga van en declive a largo plazo.

Los compromisos de gastos relacionados con la lucha contra la droga disminuyeron, del 3 % del total de la asistencia para el desarrollo prometida por los Gobiernos en 2000 al 0,02 % en 2017.

También disminuyó el dinero invertido en esa labor, del 1,9 % del total del gasto en desarrollo en 2003 al 0,04 % en 2017.

Sin información más detallada, es difícil juzgar en qué medida esos recortes masivos que se comunican, se corresponden con una disminución real de los fondos aportados a la lucha contra la droga.

Cada vez son menos los países que participan en operaciones conjuntas contra la droga.

La participación de los organismos encargados de hacer cumplir la ley en operaciones conjuntas contra la droga entre 2010 y 2018, parecería haber disminuido ligeramente:

Entre 2010/11, 68 países realizaron operaciones conjuntas contra la droga

En 2017/18. Sólo 57

Como factor de la baja podrían haber contribuido los problemas presupuestarios que siguieron a la crisis financiera de 2008, que obligaron a algunos Estados Miembros a reducir las contribuciones prometidas.

Más allá del aspecto financiero, los Estados Miembros también han informado de otras dificultades relacionadas con la cooperación internacional, incluidos problemas técnicos, como la falta de acuerdos para entablar una cooperación operacional, y otras cuestiones de índole más práctica, como la imposibilidad de determinar cuáles son los homólogos a los que deben dirigirse y los problemas relacionados con el idioma.

De acuerdo con esto, como logramos mejorar la respuesta al problema de las drogas:

Fuera del informe de Naciones Unidas, el suscrito es de opinión en enfatizar en la interoperabilidad.



Interoperabilidad

- Definición.
- El personal.
- Operaciones Conjuntas.
- Operaciones Combinadas.
- Conclusión de la Interoperabilidad.

1.- Definición, En el área de operaciones, se aplica para las operaciones conjuntas y combinadas identificando a una nueva situación en que las FF.AA., se ven cada vez más involucradas.

Es pertinente señalar que, la interoperación va más allá de lo netamente militar, también considera la capacidad de operar entre la fuerza militar y las distintas organizaciones del Estado que tienen funciones que se topan o superponen. (Un ejemplo de lo anterior lo constituye el ámbito marítimo, en que confluyen medios navales y marítimos y la situación fronteriza en que actúan medios policiales y de las FF. AA.)

Entenderemos por interoperabilidad entonces: a la “habilidad de las fuerzas, medios o sistemas para intercambiar apoyos o servicios y operar juntos para el cumplimiento de una misión común” En este caso el narcotráfico.

Antiguamente, los ámbitos de operación de lo interno y lo externo en el tema de la seguridad estaban claramente establecidos relacionando lo externo con las FF.AA. y lo interno, con las Fuerzas Policiales.

Hoy han irrumpido en el tablero mundial actores con la suficiente fuerza y estatura para ser considerados actores transnacionales, y estamos refiriéndonos al terrorismo y el narcotráfico como un ejemplo.

Es obvio entonces que, en esta área, la interoperabilidad es una necesidad primaria del Estado.

2.- El Personal, factor gravitante para lograr la integración; es en las personas donde están radicados los aspectos más importantes para mejorar la interoperabilidad, como es el tener la voluntad de alcanzar esa condición y desarrollar la necesaria **confianza mutua entre las fuerzas** que se integran.

El tema de la interoperabilidad pasa más por las personas que por el material.

3.- OPERACIONES CONJUNTAS

Las amenazas que perciben los Estados han ido evolucionando y las Fuerzas Armadas que fueron desarrolladas para oponerse a las Fuerzas Militares de otros Estados rivales, lo que podemos calificar como del ámbito de la “Defensa”, **hoy no** pueden mantenerse ajenas a otras amenazas, que calificaríamos en el ámbito de la “Seguridad interna del Estado” y probablemente bajo la forma de **conflictos asimétricos**.

Este ámbito, no es el tradicional de las FF.AA., e involucra también a otros organismos.

Es el caso de las “Operaciones de no Guerra”, en que Fuerzas pertenecientes a la Defensa Nacional tienen que actuar coordinadamente con otros entes fiscalizadores, como las policías, aduanas, migración y otros servicios de control que se ha dado el Estado.

4.- OPERACIONES COMBINADAS

En operaciones combinadas, si bien los países sudamericanos estamos lejos de poder compartir información en tiempo real durante operaciones en que se requiere una alta velocidad de reacción, existen los procedimientos de mando y control que permiten descentralizar la toma de decisiones y de esa forma alcanzar los tiempos de reacción requeridos. La forma más concreta de mejorar los niveles de interoperabilidad es la creación de acuerdos permanentes que se preparen desde la paz para enfrentar conflictos en forma combinada.

CONCLUSIÓN DE LA INTEROPERABILIDAD. La realidad actual ha modificado los roles tradicionales de la defensa nacional, en que las fuerzas armadas se organizaban y preparaban para enfrentar a fuerzas de características similares. Hoy el conflicto más probable es el Conflicto Asimétrico, para el cual las Fuerzas Armadas no sólo deben adecuar su estructura, sino, además, nace la necesidad de que actúen coordinadas con otras agencias del Estado, como las policías, aduanas, migración, etc.

Entonces de acuerdo con los antecedentes aportados, el problema del envío de cocaína seguirá mayoritariamente siendo trasladado por mar y en el caso de Panamá, su ubicación estratégica sabemos que es un paso intermedio para los cargamentos de narcóticos provenientes de Suramérica.

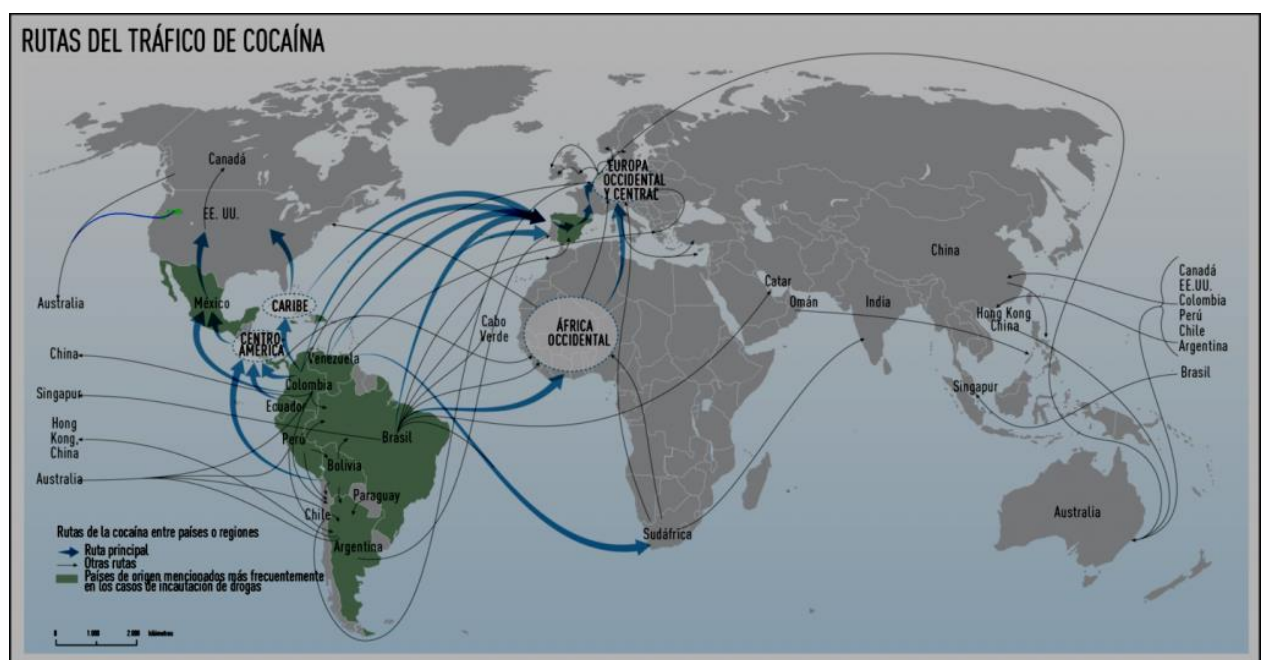
Voy a señalar un caso que aparece destacado en el informe de Naciones Unidas, que se refiere a Panamá:

De acuerdo con información de medios de prensa, en agosto de 2018, la policía neozelandesa detectó e incautó 190 kg de cocaína, el mayor decomiso de esta droga registrado en el país. El cargamento había partido de Panamá y tenía como destino Auckland, Nueva Zelanda.

Las autoridades inspeccionaron el contenedor y encontraron cinco bolsas de lona encima de cajas de plátano que contenían 190 bloques de cocaína, cada uno con un peso aproximado de un kilogramo. Por las características seguramente el método del GANCHO CIEGO.



Pero, Panamá no es el único país de Latinoamérica cuyos puertos son objetivo de los traficantes, también lo es **Chile**. “introducir cocaína en un barco con contenedores llenos de fruta puede parecer una táctica de contrabando anticuada, pero para los traficantes sigue siendo un método efectivo” A propósito de Chile, Existe un Informe 2020, del Observatorio del Narcotráfico de la Fiscalía Nacional, que destaca especialmente el crecimiento de las vías marítimas en el tráfico que ingresa al país desde otras fuentes sudamericanas y que sale, especialmente a Europa y Australia, **donde Chile actúa como fachada para el blanqueo de los embarques.**



Lo anterior es una real amenaza para el desarrollo económico de nuestro país, toda vez que puertos nacionales pudiesen comenzar a ser evaluados de alto riesgo por parte de las principales economías mundiales.

En el 2019 el informe de la Oficina de Naciones Unidas contra la droga y el delito nos ubica oficialmente **en el tercer lugar a nivel americano**, como principal **origen de la cocaína que llega a Europa**, después de Colombia y Brasil.

Chile moviliza el 96,4% de las toneladas exportadas por **vía marítima**, constituyendo el comercio por esta vía un eslabón fundamental en la cadena logística de la economía nacional.

Quiero compartir una lámina con un informe 2020 de la marina nacional, que da cuenta del incremento en el uso de la vía marítima, para el trasiego ilícito de droga que, eventualmente, podría provenir desde Chile:

Fecha	Nave	Pto. embarque	Pto. incautación	Tipo droga	Cantidad (Kg)
09-03-2018	Contenedor	San Antonio	Livorno	Cocaína	200
13-04-2018	Contenedor	San Antonio	Valencia	Cocaína	250
14-04-2018	Contenedor	San Antonio	Valencia	Cocaína	75
28-05-2018	Contenedor	Valparaíso	Panama	Cocaína	50
31-06-2018	Contenedor	San Antonio	Valencia	Cocaína	110
15-01-2019	Contenedor	San Antonio	Gioia-Italia	Cocaína	115
28-02-2019	Contenedor	San Antonio	N. York	Cocaína	1.451
20-04-2019	Contenedor	San Antonio	Panama	Cocaína	1025
24-04-2019	Contenedor	Coronel	Callao	Cocaína	2.202
05-06-2019	Contenedor	Valparaíso	Honduras	Cocaína	100
05-06-2019	Contenedor	Arica	Amberes	Cocaína	679
17-06-2019	Contenedor	San Antonio	Filadelfia	Cocaína	15.582
18-06-2019	Contenedor	San Antonio	Callao	Cocaína	1046

Fuente: Informe Narcotráfico Vía Marítima 2020. Inteligencia Marítima. Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Armada de Chile.

Está en discusión aún si la droga hubiera sido cargada en contenedores **durante la permanencia de estos en puertos intermedios y no en Chile**, o fueron **contaminados a bordo de las naves durante la navegación**, posterior al zarpe del último puerto en nuestro país. Modalidad que evidenciaría una eventual colusión por parte de la propia dotación y apoyo de otro tipo de embarcaciones para el traslado de la droga por mar hacia la nave, acorde a lo indicado por fuentes internacionales, en particular, respecto del caso de junio del 2019 en el puerto de Filadelfia, oportunidad en la que confiscaron más de 15 toneladas de cocaína.

Quiero compartir la conclusión del informe de la Fiscalía Nacional, que señala **“SIN CONSTITUIR UNA NOVEDAD, EL TRABAJO CONJUNTO Y LA CREACIÓN DE VÍNCULOS DE CONFIANZA ENTRE ENTIDADES**

PERSECUTORAS, FISCALIZADORAS, POLICÍAS Y TERCEROS PAÍSES, EN DEFINITIVA, SON UN INSTRUMENTO CONTUNDENTE QUE PERMITEN AMINORAR LOS NOCIVOS EFECTOS DEL NARCOTRÁFICO”.

En la misma línea y además para finalizar:

Quiero recordar, las palabras de la Directora de Programas y Operaciones de UNODOC, (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito) Melissa Flynn, quien, en un seminario a fines del año pasado en Panamá, denominado “Amenazas del Crimen Organizado en la Seguridad Marítima y Portuaria”, donde participaron miembros de los estamentos de seguridad gubernamental y de las instalaciones portuarias en Panamá, señaló en su intervención:

“No es suficiente con que un Estado establezca disposiciones legales o especialice a sus investigadores y fiscales; también es necesario crear vínculos de comunicación y confianza entre las personas que trabajan en las unidades especializadas relevantes de los diferentes países de la región”.

Estimados amigos, todos quienes trabajamos para combatir a las grandes organizaciones del narcotráfico, hablamos sobre el trabajo conjunto,

“pero como cada uno de nosotros, aporta su grano de arena” para cubrir la necesidad de concretar el trabajar en ponernos de acuerdo, y juntos poder contrarrestar a las organizaciones criminales que utilizan nuestros puertos y mares para obtener grandes recursos.

Los invito a reflexionar sobre este punto.

MUCHAS GRACIAS.

Esta fue mi presentación y quiero agregar que posteriormente a través de medios de prensa locales, conocimos información con fecha 07.11.2020, de la incautación en Italia de casi una tonelada de cocaína que pasó por el puerto de Coronel.

Al respecto los medios de información europeos señalaron el impacto de dicha incautación que llegó a un puerto de Italia, descubierto en un contenedor de mejillones que provenía de Chile. Según la información de la policía italiana, se desbarató una operación en el puerto de Gioia Tauro, en la región de Calabria, donde se descubrieron 932 kilos de cocaína escondida en el container donde se exportaban mariscos desde el puerto de coronel, en la Región del Biobío. El avalúo de la droga incautada bordea los US\$ 220 millones.

La arista chilena de la investigación la desarrolla la PDI, en conjunto con el Ministerio Público. El fiscal Luis Toledo, quien oficia como director de la Unidad Especializada en Tráfico de Drogas de la Fiscalía Nacional, comentó que el trayecto que hace la nave es desde los puertos de Buenaventura, en Colombia, para llegar a Callao, en Perú. Desde ahí arriba posteriormente a coronel, donde es cargado con mejillones en el puerto chileno, y de regreso se va al puerto de Cristóbal, en Panamá, donde está cinco días y desde ahí viaja al puerto de Valencia, en España. Y de ahí al puerto de Gioia, en Italia, donde finalmente fue descubierto. “Es una nave que pertenece a una empresa naviera NCC, y cuyos antecedentes fueron recabados con la PDI y Directemar, de la Armada de Chile”, dijo Toledo.

Se informó, además, que en el puerto de Cristóbal se encontraron cajas con la misma mercancía, “lo que hace presumir que es probable que haya sido inyectado un contenedor con la mercancía chilena en dicho puerto de Panamá”. El Fiscal recalcó “Eso es un riesgo, no solo por lo que significa el narcotráfico a esa escala, sino que además puede significar un riesgo para la economía del país, porque los puertos pueden ser cuestionados por los socios comerciales de Europa”. (fuente El mercurio. Sábado.07.11.2020).

De igual manera y a nivel local el miércoles 25 de noviembre del 2020, se conoció a través de los medios de comunicación, una incautación de la Armada en Iquique, de 532 kilos de clorhidrato de cocaína, que era transportada desde Perú por embarcación de pesca artesanal y que tenía como destino final la zona centro de nuestro país. Se trata del mayor decomiso por vía marítima realizada por la Armada de Chile.

En el operativo efectuado a 90 km al sur de Iquique, se interceptó la nave y participaron 40 efectivos navales, tres unidades de superficie y el Grupo de Reacción Inmediata de la Cuarta Zona Naval. En la embarcación estaba el líder la organización transnacional, quien operaba desde la caleta Riquelme de Iquique con la ayuda de la alcaldesa de mar. A Perú zarpaban con cargamentos de locos y regresaban a Chile con droga de alta pureza. A bordo se encontraron 532 kilos de clorhidrato de cocaína, valuados en US\$ 14 millones.

En la oportunidad se hizo presente en la jurisdicción el Ministro de Defensa, Mario Desbordes, quien adelantó que está gestionando conversaciones con los parlamentarios para extender el apoyo de las FF. AA en las fronteras, porque “cuando termine el estado de excepción, las FF. AA no pueden colaborar como lo están haciendo hoy. El decreto 265 (que autoriza el apoyo de las Fuerzas Armadas para prestar apoyo en el control del narcotráfico y el crimen organizado transnacional en zonas fronterizas) solo les permite la colaboración con medios tecnológicos, no físicos. Nuestro Ejército no puede retener personas. Por eso hemos conversado con Senados y Diputados de las Comisiones de Defensa para que las FF. AA puedan colaborar una vez terminado el estado de excepción de manera permanente con sus medios humanos, logísticos, para enfrentar el narcotráfico. El contrabando y la inmigración ilegal”.

Estimados integrantes del Cuerpo de Oficiales Generales, espero que esta información actualizada en materia de drogas en el contexto de tráfico marítimo les pueda interesar y que comparto con ustedes para invitarlos a levantar temas en nuestra página ahora que estamos formando nuestro departamento de estudios que sin duda será en el futuro la base de nuestros aportes en materias de interés relacionados con nuestra experiencia en el área de seguridad pública.

Santiago, 01 diciembre 2020

René Enrique Castellón Argote
Prefecto General ®
Cuerpo de Oficiales Generales