



C M C O N

ESTUDIO DE CASO DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO ECN 13 -2022



ANÁLISIS, INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL



Protegemos el azul de la bandera



Puerto de Khalifa, foco de atención de las OCT en los Emiratos Árabes Unidos



El 11 de marzo de 2022, la Dirección Antinarcoóticos de la policía de Abu Dhabi en cooperación y coordinación con la Administración General de Aduanas, durante inspecciones antinarcoóticos, logró la incautación de 1.500 kg de Heroína bajo la modalidad de “Contenedores”, tipo “Estándar”, técnica “Carga”, los estupefacientes se encontraban ocultos en una carga lícita de arena para gatos, la cual tenía como destino a Europa.

La Dirección Antinarcoóticos de la Policía de Abu Dhabi recibió información sobre un envío sospechoso de uno de los países vecinos hasta el momento desconocido, con destino al puerto de Khalifa para posteriormente ser exportado a un país europeo, una vez llegado el cargamento a territorio de Abu Dhabi, las autoridades activaron un dispositivo de vigilancia y seguimiento al camión que transportaba mencionado cargamento, una vez llegado el camión a las instalaciones del puerto de Khalifa, las autoridades formaron un equipo conjunto para monitorear e inspeccionar el contenedor, lo que resultó en la incautación de los estupefacientes con un valor aproximadamente 40 millones USD según autoridades (Raialyoum.2022).

Los puertos marítimos de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) tienen un papel fundamental en la sostenibilidad de la economía del país, ya que son responsables de la importación y exportación de mercancías e hidrocarburos, principalmente petróleo, incluyendo los 50 puertos de contenedores más grandes del mundo, representando el 60% del volumen total en manejo de contenedores y mercancías con destinos a otros países.

La capital de Abu Dhabi alberga puertos marítimos de renombre mundial que actúan como centros internacionales y regionales para apoyar la diversificación de las fuentes de ingresos de los Emiratos Árabes Unidos (EAU), como es el



Puerto de Khalifa, implicada en el evento del caso en estudio, fue inaugurado en el 2012 y es el primer puerto semiautomatizado en la región del Medio Oriente y África del norte, este terminal, ubicado estratégicamente en una isla artificial entre Abu Dhabi y Dubai, cuenta con una infraestructura avanzada y de aguas profundas, convirtiéndola en uno de los más avanzados tecnológicamente con 12 grúas pórticos gigantes, 42 grúas apiladoras automáticas y 20 grúas móviles.

Este terminal marítimo se ha dedicado a todas las operaciones de transporte de contenedores en Abu Dhabi, debido a su enorme capacidad para atender a los grandes buques comerciales del mundo, sin mencionar su capacidad de expansión en el futuro ya que su capacidad actual es de unos 2,5 millones de contenedores anuales, además de 12 millones de toneladas de mercancías diversas, siendo su ventaja principal, la facilidad de conectividad, caracterizándose por su red de transporte multimodal que potencia la eficacia de los servicios de transporte y logística por mar, tierra y aire, sumado a que el puerto atiende a más de 25 líneas navieras y proporciona un enlace directo con 70 destinos internacionales, lo que la hace un foco de atención para las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT), ya que para el año 2021 logró una tasa de crecimiento de dos dígitos en su facturación durante el año pasado, a pesar de los desafíos impuestos por la pandemia del COVID-19 en el sector marítimo y la cadena de suministro global (Bayut, 2021).

Por lo tanto, las OCT han intensificado sus actividades delictivas, a través de los puertos marítimos, intentando enviar grandes cantidades de estupefacientes escondidos bajo la modalidad de “Contenedores”, vista que, los contenedores son dispositivos claves para facilitar la movilización de cargas y es el elemento central del transporte marítimo debido a que incrementa la productividad portuaria; además hace parte integral de la cadena de suministro del comercio internacional y teniendo en cuenta la escasez de los contenedores a nivel mundial después del cierre de fronteras por la pandemia del COVID-19, es aprovechada y utilizada como parte de la cadena logística del narcotráfico.

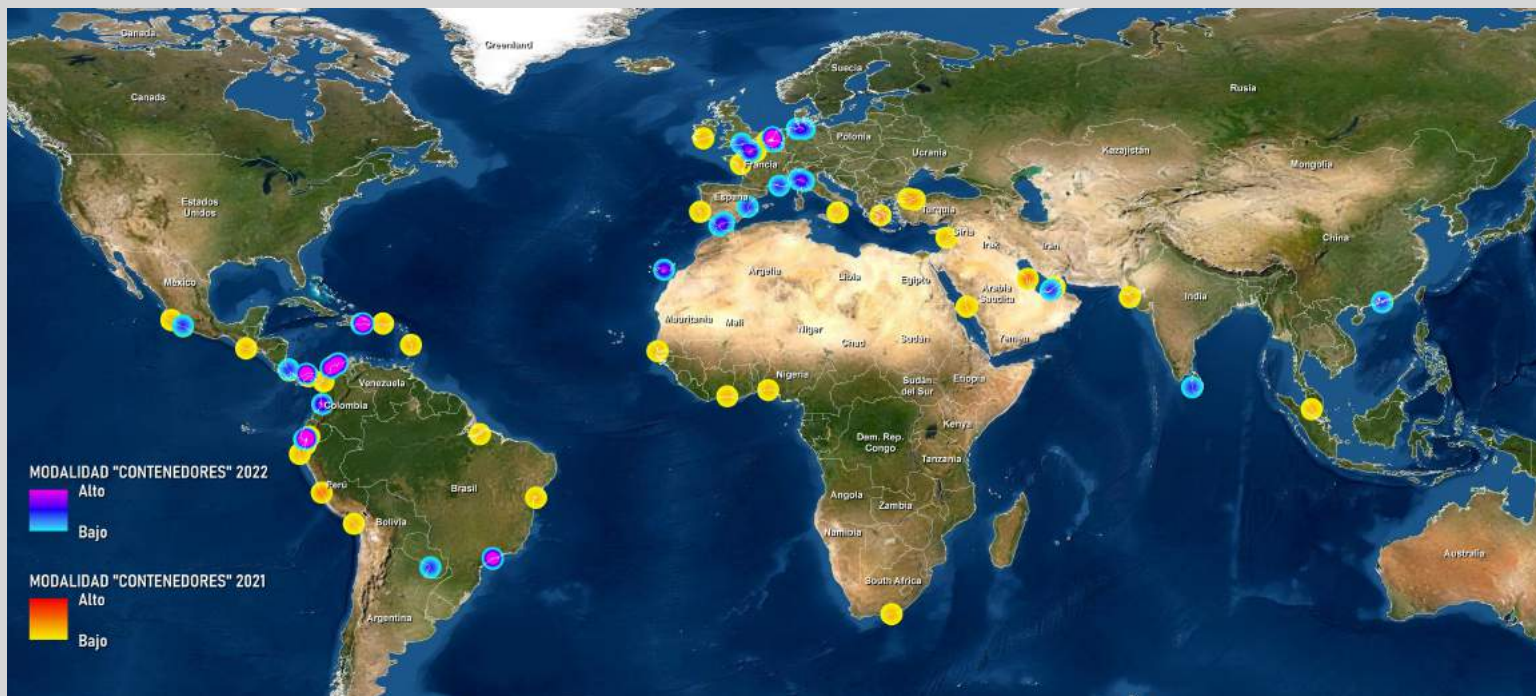
Es por eso que no se considera que existan contenedores seguros o que este apartado del narcotráfico, debido a que siempre existirá la posibilidad de ser contaminados de estupefacientes para otros países, vista que no solo significa menor riesgo de exposición a la detección de los directos responsables, sino que, además, demanda una menor inversión en comparación con otras modalidades.

De acuerdo con los registros del CMCON, en el primer trimestre del presente año, a la fecha se han presentado 57 eventos bajo esta modalidad a nivel mundial, en comparación al mismo periodo del año 2021 donde se presentaron 96 eventos, mostrando un decremento del 41%, esto se debe a la teoría anteriormente planteada, con respecto a las secuelas dejadas por la pandemia del COVID-19 (2021). Sin embargo, las OCT con su alta capacidad financiera tienen la habilidad de desarrollar e innovar permanentemente sus actividades ilícitas. Bajo este contexto, el tráfico de estupefaciente mediante la modalidad de “Contenedores”, tiende a ser una de las modalidades más comunes en los últimos años, teniendo en cuenta su alta capacidad de transportar drogas, es por ello que, no es de extrañar que haya corrupción en la revisión de contenedores, tal como lo indica el informe anual de narcotráfico marítimo del CMCON (2019).

“Este fenómeno implica una operación logística importante para las organizaciones criminales, que van desde el pago a los vigilantes del puerto, pasando por sobornos de funcionarios del puerto, hasta la infiltración de personas en los distintos entes de seguridad estatal, permitiendo de esta manera realizar una operación segura que permita el movimiento de estupefacientes hasta su destino previamente calculado. Con base en lo anterior, se podría decir que esta es una dinámica que se presenta en la mayoría de los puertos del mundo, donde el factor de corrupción juega un rol determinante en el

logro de los objetivos de las OCT (CMCON,2019).

Figura 1. Mapa de calor modalidad “Contenedores” 2020—2021.



Fuente: CMCON

En la figura anterior encontraremos una representación calórica del comportamiento del narcotráfico por vía marítima en lo concerniente a la utilización de la modalidad “Contenedores” en el primer trimestre del año 2021 y 2022, donde la mayor concentración se ven reflejado en un color más intenso.

Por otra parte, muchas de las contaminaciones de contenedores suceden por lo general en países que no son productores de estupefacientes, con el fin de evitar las meticulosas y rigurosas inspecciones que realizan las autoridades portuarias. Esto les permite minimizar los riesgos de detección y aumentan la posibilidad de transportar los estupefacientes con éxito, por tal razón los puertos marítimos, han optado a incrementar los esfuerzos humanos en lo que se refiere a la protección marítima, que busca gestionar y mitigar los riesgos que estas puedan causar, lo que conlleva a la prevención del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en los buques dedicados al transporte marítimo internacional, en este convenio participan la Organización Marítima Internacional (OMI), el Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Comité de Facilitación (FAL), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (UNODC), juntos trabajan en estrecha cooperación para prevenir este flagelo (OMI, 2022).

Con respecto al estupefaciente incautado, la Heroína, sustancia que es comúnmente comercializada por su posición geográfica, ya que normalmente es producida por los países vecinos, de acuerdo al Estudio de Caso 042-2021 del CMCON, indica, “*que la organización de Naciones Unidas (ONU), advirtió que Afganistán en el 2020, cultivo el 84% de la producción de Opio que se consume en el mundo, apropiadamente unas 224.000 hectáreas del cultivo, lo que supone una de las mayores plantaciones registradas en las últimas dos décadas en el país asiático y convirtiéndolo en el mayor productor mundial de esta sustancia*” (2021).



A pesar que los EAU son un país musulmán y las drogas ilícitas están estrictamente prohibidas, los delitos de drogas como la producción, importación y exportación se castigan severamente hasta con la pena de muerte, así quedó en el nuevo decreto Ley Federal No. 30 de 2021 sobre el combate a estupefacientes y sustancias psicotrópicas, con vigencia a partir del 2 de enero de 2022, que trae modificaciones fundamentales a la Ley Federal No. 14 de 1994, conllevando a un enfoque integral para combatir el uso y la promoción de narcóticos.

Lo anterior brinda la oportunidad de recibir tratamiento a los condenados por primera vez por uso y posesión personal de narcóticos, al tiempo que garantizan un freno a la promoción, la venta y el uso repetido de drogas a través de penas más duras, tal es el caso, que, si el delito causó daño a la víctima, el infractor enfrenta un mínimo de 7 años de prisión y una multa de al menos 27.226 USD. Ahora bien, si se causó daño grave, el infractor enfrenta un mínimo de 10 años de prisión y una multa de al menos 54.452 USD, pero si el delito resulta en muerte de la víctima, el delincuente enfrenta la pena de muerte o cadena perpetua, esta pena también aplica para aquellos que preparen o instalen lugares para el consumo de drogas (Khaleejtimes, 2021).

Finalmente, a pesar de que la ley en esta parte del continente es rigurosa con este tipo de actividades, las OCT aún siguen realizando su accionar delictivo, mediante la modalidad de “Contenedores”, lo cual no debe verse como un recipiente de carga para el transporte marítimo de uso lícito, sino que también debe verse como un dispositivo útil para el transporte de estupefacientes en grandes cantidades, como se ha evidenciado hasta la fecha. Por ende, las autoridades para contener este fenómeno, deberían implementar acuerdos cooperativos entre los Estados, incluyendo los terminales portuarios que permitan el intercambio de información que contribuya a mejorar el control de estos contenedores, negando el uso indebido de los mismos.



Referencias Bibliográficas

Bayut. (2021). Guía de puertos marítimos de los EAU. <https://cutt.ly/fDL9VHE>

CMCON, (2019) Informe anual de narcotráfico marítimo 2019

CMCON, (2021) Estudio de Caso de Narcotráfico NO. 042-2021, "India, zona de influencia talibán en el tráfico de heroína afgana.

France24, (2021), La producción de opiáceos, un impulso económico para Afganistán. <https://www.france24.com/es/programas/econom%C3%ADa/20210831-afganistan-opiaceos-droga-narcotrafico-produccion>

Infobae, (2022), Afganistán: los talibanes se convirtieron en el primer abastecedor de heroína a Europa. <https://www.infobae.com/america/mundo/2022/01/08/afganistan-los-talibanes-se-convirtieron-en-el-primer-abastecedor-de-heroina-a-europa/>

Khaleejtimes, (2021). Nueva ley de drogas de los EAU: tratamiento para los delincuentes por primer vez; deportación, penas más duras aclaradas. <https://www.khaleejtimes.com/government/new-uae-drug-law-treatment-for-first-time-offenders-imprisonment-deportation-outlined>.

OMI (2022), Protección marítima y piratería. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>

Raialyoum, (2022). Frustran contrabando de una gran cantidad de Heroína de Abu Dhabi a Europa. <https://acortar.link/6kxhAV>

RFI, (2021) ¿Qué pasó con la producción de opio tras el regreso de los talibanes al poder?. <https://acortar.link/OTRuu9>



ARMADA DE COLOMBIA

Protegemos el azul de la bandera



Diagonal 20, Transversal 52
Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"
Barrio "El bosque", Isla "Manzanillo"
Cartagena de Indias D.T. y C. (Colombia)
Móvil (+57) 310 7954642
direccion@cimcon.mil.co