

INFORME DE INTELIGENCIA PORTUARIA

Contenido

1 CAPACITACIÓN: CURSO DE OPIP EN EL CESEP	2
2 CÓDIGO PBIP: ¿NIVEL 1 O NIVEL 3? Y EL OJO DEL ÁGUILA	3
3 MERCANCÍAS PELIGROSAS EN PUERTOS: CURSOS EN EL CESEP	4
4 SALVAMENTO: FALLÓ EL SALVAMENTO DEL ARCTIC METAGAZ	5
5 ARMADA: CURSO DE LIDERAZGO EN LA COMANDANCIA DE PUERTOS.....	6
6 ESTRECHO DE ORMUZ: ENCALLA EL MAYUREE NAREE.....	8
7 BIBLIOTECA DEL CESEP: MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS	9
8 GUERRA: NO SE PUEDE NEGOCIAR CON UN EMBUSTERO	11
9 CONTAMINACIÓN: DERRAME EN EL PUERTO DE AMBERES	12
10 DERECHOS HUMANOS: LA ONU, LOS TERRORISTAS Y MAERSK.....	13
11 COLAPSO DEL PUENTE: ARREGLO ENTRE EL DALI Y BALTIMORE	15
12 TERRORISMO: LOS HUTÍES Y EL ESTRECHO DE BAB EL MANDEB.....	16
13 INTELIGENCIA JUDICIAL: JUANDO LA JUSTICIA “NO ES JUSTA”	17
14 TERRORISMO: USAN ESCUELAS PARA GUARDAR EQUIPO MILITAR	19
15 NARCOTRÁFICO: ASCENSO DE “EL 03” EN EL CJNG	20
16 TRÁFICO DE ARMAS: EMBARQUES DE QUÍMICOS DE CHINA A IRÁN	21

INFORME DE INTELIGENCIA PORTUARIA

1 CAPACITACIÓN: CURSO DE OPIP EN EL CESEP



Entre el 16 y el 20 de marzo de este año, el [Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria \(CESEP\)](#) llevó a cabo el [tercer curso de oficial de protección de la instalación portuaria \(OPIP\)](#) del programa de 2026 acorde a los 11 módulos recomendados por el [curso modelo OMI 3.21](#).

La formación de nuevos oficiales de protección de las instalaciones portuarias y la recapacitación de los que ya están en funciones son acciones tomadas muy en serio por las autoridades dominicanas y los directivos de las instalaciones portuarias que funcionan en el país. En la foto aparecen el [contralmirante Segundo Ventura García](#), director general del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria y el [capitán de navío Juan Manuel Fabián Mora](#), subdirector de Capacitación del CESEP e instructor del curso de OPIP.

Aprobaron la evaluación final seis miembros de la [Armada de República Dominicana](#): el capitán de fragata Jhonatan Cordero Andujar, el capitán de fragata Apolinar Santiago Oviedo Martínez, el teniente de navío Ismael Jean Carlos Abreu, el teniente de navío Juan julio Ortega Severino, el teniente de fragata isidro Miguel Díaz Jiménez, la segundo teniente Albania Martínez García, el sargento mayor Francis Moreta Falcón y el sargento Luichy Beltré.

Por la [Policía Municipal](#) aprobó el capitán Braulio Nicolás Cagrera García, por la [Autoridad Portuaria Dominicana \(APORDOM\)](#), aprobó Najari Alexander Segura Méndez. Los miembros de la empresa [SEADOM](#) que aprobaron el curso fueron Melvin Bautista y Ángel Acevedo. Por la instalación portuaria de [Amber Cove](#) aprobó Carlos Manuel Morel García. Por [FERSAN](#) cumplió Yoscar Mateo. Por [Mercasid](#) lo hizo Fausto Bibieca. Por la empresa operadora de [Hainta International Terminals \(HIT\)](#) aprobaron Danilo Eugenio Tineo y Elio Cedano. Los representantes exitosos de [EGE HAINA](#) fueron Bolivar Eduardo Soto Javier, Pedro Alejandro Aquino Coca y Adonis Alberto Rosario Pérez. La calificación mínima para aprobar el curso de 30 horas de duración (en lugar de las 18 horas tradicionales del curso original) era de 70 puntos sobre un máximo de 100. (LFM / CESEP)

[Volver al índice](#)

2 CÓDIGO PBIP: ¿NIVEL 1 O NIVEL 3? Y EL OJO DEL ÁGUILA



El **enfoque de un OPIP** es diferente del que puede tener una **autoridad designada**. Supongamos una instalación portuaria en la que están operando 6 buques. Tanto la instalación portuaria como los buques actúan en nivel de protección 1. Si el Gobierno Contratante (a través de la autoridad designada) **decidiera aumentar el nivel de protección de la instalación portuaria a 3**, los 6 buques operando en ella también deberían elevar sus niveles de protección.

Esta acción implica **costos más elevados** para las empresas armadoras y también para la instalación portuaria. Adicionalmente, es probable que se suspendan algunas operaciones y/o que se suspenda también el acceso a la instalación portuaria durante cierto tiempo.

Todo esto es tomado en consideración por el **Gobierno Contratante** a través de su visión superior (a la que llamo “**ojo de águila**”).

En ciertas circunstancias —y aun habiendo recibido pedidos de varios OPIP en el sentido de aumentar los niveles de protección de sus instalaciones portuarias, la autoridad designada **decide no hacerlo o se demora en contestar**.

Si este fuera el caso, **nada impide a los OPIP involucrados en circunstancias extraordinarias continuar operando oficialmente en nivel de protección 1, pero tomando medidas de protección adicionales correspondientes a los niveles 2 o 3** según estime pertinente el oficial de protección de cada instalación portuaria.

Se debe actuar con **buen criterio** y en **comunicación constante** con los capitanes y/o los oficiales de protección de los buques operando en su IP, a fin de minimizar los inconvenientes para la operación al mismo tiempo que se maximizan las medidas de protección para dichas operaciones.

En este sentido, cada uno de los actores decide en función de sus responsabilidades y el ámbito de actuación que le corresponde. (LFM / Código PBIP) [Volver al índice](#)

INFORME DE INTELIGENCIA PORTUARIA

3 MERCANCÍAS PELIGROSAS EN PUERTOS: CURSOS EN EL CESEP



Durante el mes de marzo pasado se llevaron a cabo dos cursos de [mercancías peligrosas en los puertos](#), con una duración de 30 horas cada uno. Fueron considerados la [Ley 262-43 sobre explosivos](#) (la que incluye al nitrato de amonio como tal), la [Ley 64-00 sobre Medio Ambiente](#) (a través de la visión portuaria de dicha ley) y el [Código IMDG](#). Se analizó específicamente el [almacenamiento de los explosivos y el nitrato de amonio](#). Se estudió el caso del [buque Rhosus y la explosión en el puerto de Beirut](#). Se analizó la [Resolución 1540 del Consejo de Seguridad de la ONU](#) y el [tráfico ilícito de armas de destrucción masiva en general y de material nuclear en particular](#).

Se [desmenuzaron las 9 clases de mercancías peligrosas](#), el trato de las [cargas peligrosas en tránsito](#) y se hicieron ejercicios usando la [Guía de respuesta para casos de emergencias](#). Se analizó el [etiquetado y el rotulado](#) de mercancías peligrosas, los [tipos de embalajes](#) y los [ensayos de embalajes](#) para mercancías peligrosas, se estudió el caso del [BLEVE \(Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion\)](#), la [notificación anticipada](#) y los requisitos para [estiba y almacenamiento](#).

El primer curso fue aprobado por los capitanes de navío Luis Vasquez Reyes y Alexis Rodríguez Monzón, el capitán de fragata Apolinar Oviedo Martínez, los tenientes de navío Leandro Paulino, Christian Cedeño, José Pérez del Rosario, la teniente de fragata Anabel Heredia, el teniente de fragata Dani Feliz Batista, los tenientes de fragata Cristian Hernández, Gabriela Lopez Ventura y Marcos Estévez, los sargento Jesús encarnación, y Roberto Vasquez, el cabo Danilo Familia, los marineros Manolo Valdez, Rosbelin Pichardo y Franklin Adames y los civiles Yeroscar Senra, Reynaldo Rodríguez, Michael Carrión, Zoila Castillo, Starlin Peña y Kelvin Franco. El segundo curso fue aprobado por el coronel Danieslivar Veloz, los tenientes de fragata Jefri Bautista, José Encarnación, Rosalía Offerr, Arlenys Ogando y Brian Abreu, el sargento mayor Felipe Tapia, los sargentos Luichy Beltré y Sulys Cuevas, los cabos Rubelin parra, Isaias Chalas y Josías Martínez y los civiles Eliezer Alcántara, Julio Guzmán, Guiber Matos, Paris Goico, Kelvin Carrión, Yelfry Reyes, César Mariñez, Miguel '+ángel Robles, Juan Carlos Roche, Carlos Arias y Olmeydis Marte. (LFM / CESEP) [Volver al índice](#)

4 SALVAMENTO: FALLÓ EL SALVAMENTO DEL ARCTIC METAGAZ



El 2 de abril pasado a las cuatro de la mañana debieron ser abandonados los intentos de remolque del [buque gasero \(LNG\) Arctic Metagaz](#), ya que las condiciones climáticas en el mar Mediterráneo estaban completamente fuera de control según lo informado por la [Autoridad Marítima y Portuaria de Libia](#).

Los remolcadores que estaban intentando el salvamento del buque debieron retornar a puerto debido al mal tiempo imperante en la zona. Debemos recordar que el buque había sufrido una explosión el 3 de marzo pasado como resultado del impacto de un dron y había quedado cerca de la [zona SAR de Malta](#).

En el momento del abandono soplaban vientos de entre 40 y 50 nudos, levantándose olas de hasta 5 metros como consecuencia de la presencia de un [sistema de baja presión llamado Erminio](#).

Las autoridades recomendaron a todos los buques navegando en esa zona que mantengan una distancia mínima de diez millas náuticas del buque siniestrado, con la consigna de informar sobre signos de [derrames, emisiones de gas o humo saliendo del Arctic Metagaz](#).

El informe de las autoridades libias daba cuenta de que el buque [se encontraba escorado](#) y que, dadas las circunstancias, [no era posible reestablecer la operación de remolque](#) debido a las condiciones climáticas adversas.

Las autoridades libias dijeron que no se trataba de un problema de su país, sino [de todos los países bañados por el mar Mediterráneo](#). Dado que los vientos reinantes estaban llevando al buque a la deriva hacia la [zona SAR de Malta](#), el Gobierno libio consideró que en esas aguas tal vez tendrían mayores posibilidades de asistencia para el mismo.

Paralelamente, [Libia solicitó la asistencia de los países de la Unión Europea](#) para salvar al buque. (LFM / Malte Humpert / Mohamed Salem Scewy / gCaptain) [Volver al índice](#)

5 ARMADA: CURSO DE LIDERAZGO EN LA COMANDANCIA DE PUERTOS



Del 23 al 27 de marzo, la [Armada de República Dominicana](#) dictó (con la colaboración del [CESEP](#)) un curso de Liderazgo en la Comandancia de Puertos en las instalaciones de la [Base 27 de Febrero](#) de Santo Domingo.

Este curso de 30 horas de duración tuvo un fuerte componente orientado al [cambio de actitud hacia la proactividad](#) gracias a la visión amplia del “[ojo de águila](#)”. Ese concepto fue el principal elemento del curso para la transición de la contemplación a la reacción y, finalmente, hacia la proactividad.

Ello, acompañado por un cúmulo de atributos relacionados con el [tacto y diplomacia](#) que deberían demostrar los funcionarios de una [Comandancia de Puerto](#) en el trato con toda una gama de individuos con los que deben interactuar (desde personas groseras y agresivas hasta capitanes a los que se les debe informar sobre la detención de su buque, pasando por delincuentes como los polizones y los narcotraficantes).

Se trabajó también sobre la incorporación del [Principio de Pareto](#) a la toma de decisiones estratégicas, a fin de aprovechar el pequeño porcentaje de acciones vitales que hacen a la diferencia positiva, dejando de lado al alto porcentaje de acciones irrelevantes para los resultados.

Se transitó por la [adhesión a los convenios de la OMI y el liderazgo](#) en cuanto a la importancia de generar las condiciones para que el país ratifique los convenios esenciales a los cuales se comprometió al incorporarse al [Acuerdo de Viña del Mar](#) como parte del [control por el Estado rector del puerto](#) y otros que, con el devenir del tiempo, han demostrado ser necesarios para mantener alejados los buques subestándares.

Se desmenuzó el [Acuerdo de Viña del Mar](#), se puso énfasis en los [perfiles de riesgo](#) y el [Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano](#), las inspecciones por el Estado rector del puerto, el [perfil profesional del inspector](#) y las [directrices para conducir su trabajo](#), así como el [Código de buenas prácticas](#) que debe regir su accionar en la interacción con los capitanes y otros tripulantes con los que debe interactuar.



Se puso énfasis también en la [importancia de la redacción correcta](#) de toda la documentación de los organismos oficiales a fin de marcar la diferencia que tienda a eliminar los errores de interpretación por fallas de redacción.

A continuación, se trabajó sobre la [redacción y la corrección de los procedimientos](#) tomando como base algunos existentes y aplicando los conceptos requeridos para una actualización exitosa de los mismos.

Se analizó también la [Ley 426-07 del polizón](#), las penas asociadas a cada uno de los participantes en lo que ha sido tipificado como delito y su relación con el trabajo de la autoridad marítima.

Se llevó a cabo, asimismo, [un ejercicio académico](#) sobre los pasos a seguir para la [ratificación de los distintos convenios de la OMI y sus protocolos](#), llegándose a propuestas profesionales que podrían ser tomadas en consideración para la futura toma de decisiones al respecto.

Aprobaron la evaluación final los capitanes de navío Danny Peña Heredia, Aníbal Trinidad Medina, Hermógenes Vólquez Medina, Juan Suazo Melenciano, Manuel Adrians García, Víctor Quezada Nin y Juan Manuel Fabián Mora, los capitanes de fragata José de León Álvarez, José Vargas Herrera, Alcides Uribe Vásquez, Emmanuel Hiraldo Núñez, Diógenes Fulcar de los Santos, Carlos Rodríguez Encarnación, José Belén Ozuna, Gonzalo Ferreira Taveras, Neykel Félix Volquez, José Mejía Mendoza, Leynel Puente Peguero y Juan Solano Lara, los capitanes de corbeta Abad Díaz Ramírez, Carlos López Rodríguez y Dewel Álvarez Abreu de la Armada Dominicana.

La ceremonia de clausura tuvo lugar en el salón La Quilla del [Club Naval para Oficiales de la Armada de República Dominicana](#) en Sans Souci, puerto de Santo Domingo. (LFM / Armada de República Dominicana) [Volver al índice](#)

6 ESTRECHO DE ORMUZ: ENCALLA EL MAYUREE NAREE



El buque granelero de 30 000 toneladas [Mayuree Naree](#), que navegaba bajo pabellón de [Tailandia](#), fue atacado el 11 de marzo último mientras navegaba en el [estrecho de Ormuz](#) poco después de partir de los [Emiratos Árabes Unidos](#) en uno de los incidentes más serios en los que se vio involucrado un buque con bandera de países del [sudeste de Asia](#) desde el inicio del conflicto el 28 de febrero de este año.

El [Mayuree Naree](#) fue impactado por dos proyectiles de origen desconocido, produciendo un incendio en la sala de máquinas y forzando a la tripulación a abandonar el buque. La [Armada de Omán](#) rescató a 20 tripulantes de los botes salvavidas y los llevó a tierra firme en [Khasab](#).

Finalmente, el buque perteneciente al armador [Precious Shipping](#), encalló en la [isla Qeshm](#) de la costa iraní tras quedar sin propulsión. Hay tres tripulantes desaparecidos tras haber quedado atrapados en la sala de máquinas en el preciso momento en el que se produjo la explosión y el posterior incendio.

El encallamiento se produjo tras varios días de [flotar a la deriva y sin gobierno del buque](#) hasta acercarse a uno de los puntos más angostos del estrecho.

El [estrecho de Ormuz](#) ha sido víctima de [interferencia electrónica](#) para los buques, sus [aguas fueron minadas por Irán](#) y se han realizado [ataques desde tierra](#) a los buques que osaban romper el bloqueo establecido por el régimen de los ayatolás. Al momento de escribir esta nota se estaba planeando una reunión entre representantes de los [EE. UU. e Irán en Islamabad, Pakistán](#). La posición del régimen iraní es la más dura, pretendiendo que los buques que naveguen por el estrecho [les paguen una tarifa de peaje](#) y que [Israel deje de responder a los ataques de Hezbollah](#). (LFM / Mike Schuler / Royal Thai Navy / Handout / Reuters / gCaptain) [Volver al índice](#)

7 BIBLIOTECA DEL CESEP: MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS



El 12 de marzo último fue puesto en circulación el libro *Mercancías peligrosas en los puertos* en el salón principal de la *Escuela del CESEP*. Se trata del primer libro para formar la *Biblioteca del CESEP* a través de la *Colección del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria*.

El prólogo del libro estuvo a cargo del vicealmirante *Juan Bienvenido Crisóstomo Martínez*, comandante general de la Armada de República Dominicana, quien expresó que *el manejo de las mercancías peligrosas no admite improvisaciones, atajos ni zonas grises. Exige conocimiento técnico, disciplina operativa y una actitud profesional que no se conforme con cumplir por inercia, sino que comprenda por qué se hacen las cosas y qué ocurre cuando se hacen mal.*

Agregó que, *en ese contexto, el desconocimiento técnico —o peor aún, la falsa sensación de dominio del tema— es tan riesgoso como la negligencia abierta. Reforzó sus conceptos diciendo que el valor de esta obra reside en que no se limita a reproducir reglamentos ni a citar códigos internacionales. Va más allá: traduce la norma en criterio operativo, y el criterio en responsabilidad concreta para cada actor que interviene en el ámbito portuario, desde el personal de protección hasta los operadores de equipos, desde las autoridades hasta los administradores privados.*

Cerró el pensamiento expresando que *para las Fuerzas Armadas y su Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) que actúan en los puertos, este texto representa una herramienta doctrinal. Para las autoridades civiles, un recordatorio de que la seguridad industrial y la protección portuaria no pueden tratarse como compartimentos estancos. Para el sector privado, una guía clara de que la rentabilidad y la seguridad no son objetivos opuestos, sino dependientes uno del otro. Y para quienes se están formando, una advertencia temprana: el profesional portuario moderno debe dominar tanto el procedimiento como el porqué del procedimiento.*



La introducción del libro estuvo a cargo del contralmirante [Segundo Ventura García](#), director general del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, quien dijo que, *en el caso específico del manejo de las mercancías peligrosas en el ámbito portuario, y en nuestro rol como brazo ejecutor del Poder Ejecutivo en materia de protección portuaria, nos interesa que no se produzcan accidentes vinculados con las mercancías peligrosas en general y, en particular, con los explosivos dentro de nuestros puertos.*

Agregó que, *paralelamente, el hecho de que determinadas mercancías peligrosas —como los explosivos y algunos comburentes— permanezcan estibadas en el puerto (zona primaria aduanera) durante períodos prolongados incrementa la posibilidad de un atentado contra dicha estiba.*

Y justificó la inclusión del libro en la biblioteca del CESEP al decir que, *por tal motivo, hemos decidido incluir los temas abordados en este texto en las cátedras y cursos impartidos en la Escuela de Capacitación y Entrenamiento del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, con el fin de generar un efecto multiplicador de los conocimientos que contribuya a minimizar la posibilidad de accidentes en los puertos dominicanos.*

Este libro de texto no solo incluye los conceptos teóricos derivados del Código IMDG, la clasificación, las propiedades, características y riesgos de las mercancías peligrosas, sino también el [etiquetado y rotulado](#), [la estiba](#), [los envases y embalajes](#), la necesidad de [notificación anticipada](#), los [criterios de aceptación de mercancías peligrosas](#) en los puertos, los [requisitos de estiba y segregación](#) en zonas portuarias, los [procedimientos de emergencia](#) y la [prevención de incendios](#).

El libro está a la venta en las oficinas administrativas del [Centro de Mando y Control del CESEP en el puerto de Haina](#), WhatsApp +1 (829)521-0814 (Entrenamiento CESEP). (LFM / CESEP) [Volver al índice](#)

8 GUERRA: NO SE PUEDE NEGOCIAR CON UN EMBUSTERO



El [régimen iraní ha mentado siempre](#). Ha dicho repetidamente que su programa nuclear es con fines pacíficos, pero si fuera con fines pacíficos enriquecería el uranio al 3 o 4%. [Al afirmar que el enriquecimiento al 60% es con fines pacíficos no hay forma de creerle](#). Cuando impidió las inspecciones del OIEA era porque estaba ocultando sus embustes anteriores.

Cuando rompió el brevísimo acuerdo de [tregua con Estados Unidos hace algunos días](#), dijo que se debía a que [Israel había atacado a sus terroristas aliados](#), olvidando que el acuerdo de tregua no lo incluía.

Y cuando aceptó [reunirse en Islamabad para “negociar” con los EE. UU.](#) lo hizo para mostrarse como [víctima negociadora de buena voluntad](#), pero no tiene ninguna intención de llegar a un acuerdo. Lo que [pretende es prolongar los plazos para armar una o varias bombas atómicas](#). Y si las obtiene, las arrojara sobre Israel.

El vicepresidente de [EE. UU. J. D. Vance](#) es una buena persona. Irá a [negociar de buena fe a Pakistán](#). El presidente del [Parlamento iraní Mohammad Bagher Ghalibaf](#) será enviado a [mentir y tratar de dilatar las negociaciones](#) para darle más tiempo al régimen para armar su bomba (o bombas).

No creo que acepten dar ni un paso atrás con su programa nuclear. Tampoco creo que (ahora que le tomaron el gusto a [cobrar un peaje para transitar por el estrecho de Ormuz](#)) [acepten dejar de cobrar por no lanzar misiles contra los buques mercantes](#). Estimo que las palabras a usar para estancarse en las negociaciones serán [“la agresión israelí en Líbano”](#), [“demandas excesivas de EE. UU.”](#) y [“derechos legítimos de Irán”](#).

La reunión será una pérdida de tiempo para los estadounidenses y [un éxito diplomático para el régimen iraní al dilatar indefinidamente la pseudo negociación](#). (LFM / Infobae / Clarín / La Nación) [Volver al índice](#)

9 CONTAMINACIÓN: DERRAME EN EL PUERTO DE AMBERES



El 10 de abril se produjo un derrame en el [Deurganckdoc del puerto de Amberes – Brujas](#), en [Bélgica](#), lo que forzó a las autoridades a [cerrar el río Scheldt a la navegación](#), con lo que se interrumpió el tráfico en uno de los puertos más concurridos de Europa.

El derrame se produjo durante una [operación de carga de combustible](#). Aparentemente el derrame fue detenido. Sin embargo, la mancha se extendió más allá del sitio hasta llegar al Scheldt, por lo que las autoridades [prohibieron el tránsito de buques entre la boya 80, cerca de la terminal Noordzeeterminal y la entrada al puerto](#).

Asimismo, se [cerraron las esclusas de Zandvliet y Berendrecht](#), las que constituyen puntos de acceso críticos para la navegación de ultramar.

Muchos buques han sido afectados por esta situación, incluyendo [los que operaban en la Europaterminal](#), las [barcazas de cabotaje](#) operando cerca del [área natural de Galgenschoor y sus remolcadores](#).

Los equipos de respuesta han [desplegado barreras y skimmers](#) para contener y recuperar los hidrocarburos provenientes del derrame.

El tráfico de contenedores y de los buques petroleros y quimiqueros es crucial para Europa, por lo que, en caso de continuar el cierre actual, [se podría afectar la cadena de suministros regional](#).

Paralelamente, se teme por el [impacto ambiental en las márgenes especialmente sensibles del lugar](#). (LFM / gCaptain / Reuters / Clement Rossignol / Malte Humpert)

[Volver al índice](#)

10 DERECHOS HUMANOS: LA ONU, LOS TERRORISTAS Y MAERSK



La fuente primaria de esta información proviene de un grupo conocido como [Palestinian Youth Movement](#) (que obviamente no es imparcial) y del informe de la señora [Francesca Albanese](#), la reportera especial de la ONU sobre los derechos humanos en Palestina (que se supone que debería ser imparcial, pero tampoco lo es).

Ambos [basan sus afirmaciones en falsedades como](#): 1) *La tierra de Israel les pertenece exclusivamente a los palestinos, a pesar de que nunca fueron propietarios de esa tierra ni tuvieron soberanía sobre la misma.* En consecuencia, [niegan el derecho de los judíos](#) a la autodeterminación en una tierra que compraron, se instalaron en ella y la defendieron de los invasores, [habiendo sido reconocidos como un Estado soberano en 1948.](#) 2) *Israel comete genocidio en un intento por destruir a un grupo étnico, racial o religioso matando a sus miembros. Israel jamás atacó a civiles palestinos inocentes.* Las muertes de civiles ocurrieron al atacar a los [terroristas que se escondían en áreas residenciales, escuelas y hospitales.](#) La población “palestina” creció de 700 000 en 1948 a 7 000 000 hoy. 3) *Israel es un Estado de apartheid que legalizó la segregación racial privando de derechos civiles y políticos a los palestinos.* No existe ley alguna que limite los derechos de ningún ciudadano en [Israel](#) (incluyendo los 2 000 000 de israelíes árabes). [Los derechos civiles y políticos de los palestinos fuera de Israel son controlados por dos dictaduras brutales.](#)

Todo el mundo sabe que el principal [proveedor de armas a los terroristas de Hamas y Hezbollah es Irán.](#) También se sabe que [los terroristas usan escuelas, hospitales y hasta edificios de la ONU para guardar armas y explosivos.](#) Pero [ni los jóvenes palestinos ni la señora Albanese parecen haberse enterado de ello.](#)

La denuncia —tanto de la señora [Albanese](#) como del [Movimiento de jóvenes palestinos](#)— es contra la empresa naviera [Maersk](#), una de las más importantes del mundo. ¿De qué la acusan? ¡[De transportar armas para Israel!](#) El [fundamentalismo](#) es un [movimiento político y religioso](#) de masas que pretende restaurar la pureza islámica [mediante la aplicación estricta de la ley coránica en la vida social,](#) aunque el islam es enemigo del terrorismo.



La página anterior mostraba la imagen de [un buque de Maersk bajo acoso](#), la que ilustra esta página muestra [el buque ya tomado por los terroristas](#). Espero que no suceda.

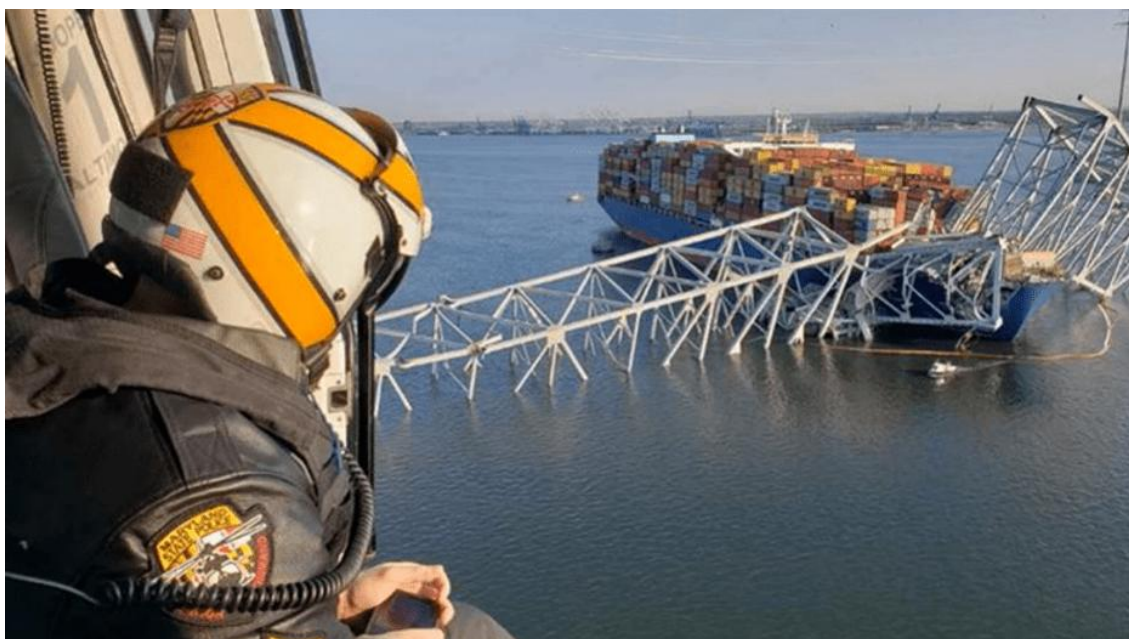
El [grupo fundamentalista Ekō](#) lleva a cabo una [campaña contra la debida diligencia de la empresa Maersk](#), acusándola de transportar armas [al servicio de Israel](#). Alegan que [Maersk](#) muestra un estándar doble al negarse a transportar armas para [Rusia](#).

Sin embargo, el armador [Maersk](#) asegura haber seguido todas las normas aplicables, y particularmente cuando [se negó al transporte de piezas para bombarderos F35 fabricadas en Israel](#) destinadas a 18 países. La empresa mantiene una política estricta de no embarcar armas ni municiones hacia zonas de conflicto activo, asegurando el cumplimiento de las normas internacionales y sus propios valores.

Los fundamentalistas de [Ekō](#) afirman que [Maersk](#) dice que cumple con las normas, pero pide a sus accionistas que voten en contra de la vigilancia que proponen. Y rematan afirmando sin sonrojarse que los inversores, [los expertos de la ONU \(como la señora Albanese\)](#) y los [más altos tribunales internacionales](#) han pedido a las corporaciones — incluida [Maersk](#)— que dejen de [facilitar los abusos de Israel](#), pero esa empresa armadora continúa exponiendo a sus accionistas a [riesgos derivados de la ocupación y la devastación de Gaza por parte del Estado judío](#). A esta altura, cabe mencionar que la [Corte Penal Internacional](#) (con todo su bagaje de éxitos tribunalicios) dejaría mucho que desear con sus posiciones actuales, [las que han sido tildadas como más políticas que jurídicas](#).

Al respecto, [Maersk Line Limited](#), la subsidiaria estadounidense, participa en el [Programa de Seguridad Marítima del Gobierno de los EE. UU.](#) y los embarques de armas a Israel están bajo restricciones muy claras. Las cargas transportadas [hacia Israel por Maersk Line](#) están restringidas, requiriéndose que se presente un plan de transporte que [debe ser aprobado por el Gobierno de los EE. UU.](#) El punto es que [Maersk](#) nunca presentó ese tipo de planes al Gobierno estadounidense, lo que prueba que la empresa [jamás transportó equipos sensibles bajo este programa](#). Las mentiras de los fundamentalistas tienen patas cortas. (LFM / Uwe Breitling / Ports & Shipping News / Human Rights Council / Seatrade Maritime News) [Volver al índice](#)

11 COLAPSO DEL PUENTE: ARREGLO ENTRE EL DALÍ Y BALTIMORE



El 26 de marzo de 2024 (hace 2 años), comentábamos sobre el accidente protagonizado por el portacontenedores Dalí. En septiembre de ese año, el [Departamento de Justicia](#) de Estados Unidos presentó una demanda ante el tribunal de distrito de [Maryland](#) contra [Grace Ocean Private Limited](#) y [Synergy Marine Private Limited](#), propietario y operador del carguero Dalí, responsable del trágico accidente que acabó con la vida de seis trabajadores en el río Patapsco en el puente [Francis Scott Key](#), en Baltimore.

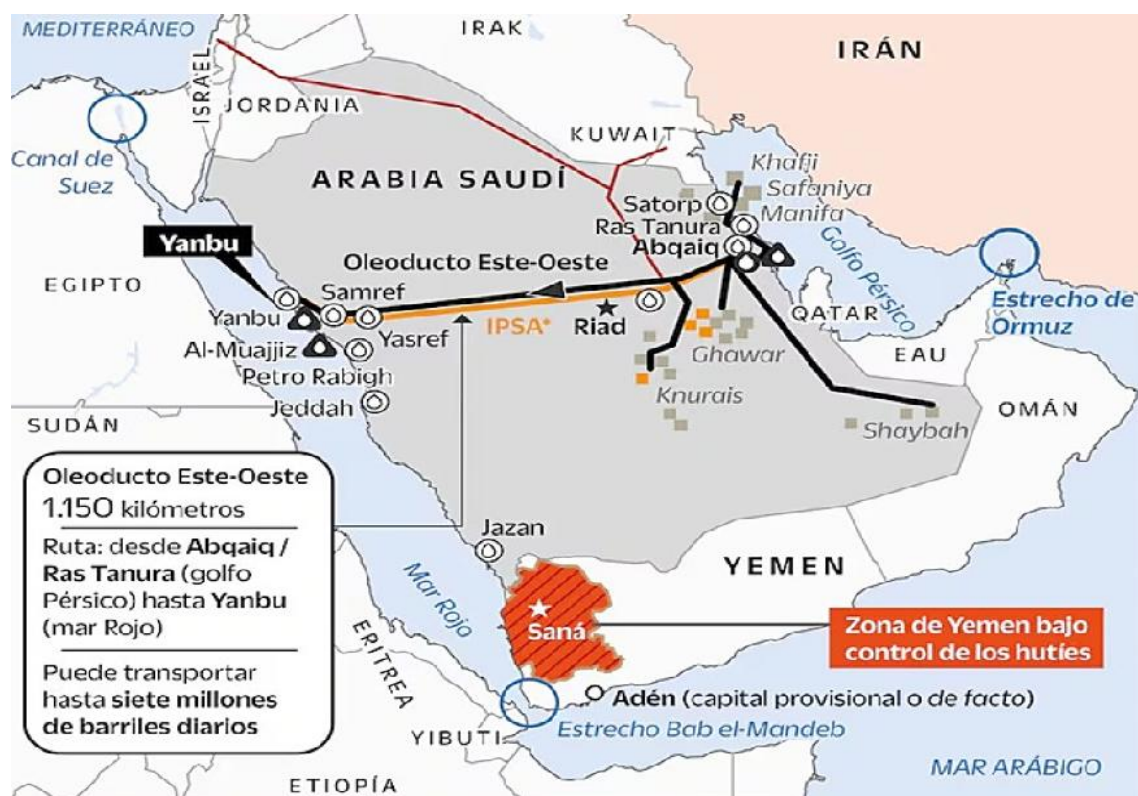
Según el [Comité Nacional de Seguridad del Transporte](#), la causa del accidente fue la [pérdida de energía eléctrica activada por un cable suelto](#), mientras persisten dudas con respecto a la [operación del buque](#) sistemas de respeto y la [vulnerabilidad de la infraestructura](#).

La demanda pretendía el resarcimiento por 100 millones de dólares debido a la acusación de [negligencia y mala gestión](#) por parte del buque. Ahora se ha llegado a un principio de acuerdo —aunque se desconocen los pormenores desde el punto de vista financiero— entre ambas partes. Sin embargo, el acuerdo no incluye la responsabilidad potencial de [HD Hyundai Heavy Industries](#) como astillero constructor del buque.

La querrela indicaba que, además de la [negligencia y la mala gestión del buque](#), incluía el hecho de [ese buque jamás debió haber zarpado del puerto](#).

Los querellantes fueron la [Autoridad de Transporte de Maryland](#), la [Administración Portuaria de Maryland](#) y el [Departamento de Medioambiente de Maryland](#). Los agravios incluyeron la [destrucción del puente Francis Scott Key](#), el daño ambiental al río Patapsco, la pérdida de ingresos y los [daños a la economía de Maryland](#). Adicionalmente se debieron considerar los reclamos de las [familias de los muertos](#), los [trabajadores heridos](#) y el [impacto en las actividades locales](#). Se estima que transitaban unos 35 000 vehículos diariamente por ese puente, los que fueron forzados a tomar otras rutas. Hoy, dos años más tarde, aún se sienten los coletazos del efecto dominó del incidente. (LFM / Mike Schuler / gCaptain) [Volver al índice](#)

12 TERRORISMO: LOS HUTÍES Y EL ESTRECHO DE BAB EL MANDEB



Si observamos el mapa, la situación actual de Irán minando el estrecho de Ormuz y prohibiendo la navegación, se puede repetir en el estrecho de Bab-el-Mandeb que separa el cuerno de África de la península Arábiga y que es la salida por el sur del mar Rojo hacia el Índico como consecuencia del accionar de los terroristas hutíes de Yemen, alentados y armados por el régimen iraní.

Ahora, los terroristas de Yemen, que ya entorpecieron el tráfico por el mar Rojo entre 2023 y 2025, ha lanzado un misil contra Israel. Si las negociaciones que se están por llevar a cabo en Islamabad entre Estados Unidos e Irán no llegaran a buen puerto (de lo que estoy seguro de que no sucederá), es probable que los terroristas de Yemen copien el accionar de los terroristas iraníes.

Tanto los hutíes como los iraníes se sienten “con la sartén por el mango” con sus proyectos de impedir el paso de los buques (sobre todo los petroleros) y/o cobrar un peaje extorsivo para no minar las aguas o atacar de cualquier forma a los buques mercantes que trabajan para el comercio mundial.

¿Qué piensan los hutíes —o al menos declaran a la prensa—? Uno de los jefes del grupo terrorista declaró a la agencia Reuters que *hasta ahora, Irán va por buen camino y está derrotando al enemigo día tras día, y la batalla se está desarrollando a su favor. Si ocurriera algo contrario a esto, entonces podríamos evaluar la situación.*”

Esta es otra prueba de que las pseudo negociaciones que se llevarán a cabo en Islamabad servirán para satisfacer los intereses iraníes de detener los ataques prometidos sobre su territorio mientras trabajan secretamente en armar su primera bomba. (LFM / Nuria Salobral / Cinco Días / El País / Uwe Breitling / Port & Shipping News) [Volver al índice](#)

13 INTELIGENCIA JUDICIAL: JUANDO LA JUSTICIA “NO ES JUSTA”



Un macho golpeador de mujeres y niños es un ser despreciable y debe ser castigado con todo el peso de la ley. Un trabajador portuario es una persona como cualquier otra que trabaja en relación de dependencia. Sus obligaciones finalizan donde comienzan sus derechos. Si ese trabajador portuario se separa de su esposa, ¿a quién le corresponde la tenencia del menor? Para la mayor parte de los miembros del Poder Judicial, la respuesta es clara: ¡a la madre!

Si buscamos un significado para el término “justicia” encontraremos “derecho, razón o equidad” (equidad es lo que más me place). También podemos encontrar “principio moral que lleva a determinar que todos deben vivir honestamente”. Prefiero seguir a Domicio Ulpiano con su *iuris praecepta*, compuesto por tres ingredientes: 1) *honeste vivere* (vivir honestamente, 2) *alterum non laedere* (no dañar al otro) y 3) *suum cuique tribuere* (dar a cada uno lo que le corresponde).

Precisamente, esos tres preceptos son los que están ausentes en manos de la Justicia de muchos países. La Justicia es un término que, (a mi criterio) no incluye solo al sistema judicial de un país, sino que también engloba a los legisladores, quienes redactan las leyes basándose en su pensamiento político en vez de hacerlo en función de la equidad.

Retornemos al caso bajo análisis. La respuesta judicial debe ser con los ojos cerrados y la balanza en equilibrio. El niño debe quedar con la parte que sea más conveniente para el bienestar del menor.

El juez trata de justificar la aberración de su fallo diciendo: “*Mi dictamen se ajustó a derecho*”. Eso, generalmente es cierto, pero omite aclarar que la norma fue mal redactada en forma adrede para permitir fallos aberrantes o que le permitió usar su (pre) juicio.

El niño de 4 años vivía con su padre trabajador portuario, porque su madre los había abandonado poco después de dar a luz para irse a vivir en una vivienda precaria con otro hombre. Años más tarde demandó la tenencia de su hijo y el juez consideró que el padre era machista y golpeador, por lo que determinó darle la tenencia del menor a la madre.



Hasta aquí, la noticia es normal y habitual. Pero en este caso, [el juez de familia no consideró \(o eligió no considerar\)](#) el ámbito en el que iba a llevar la madre al menor. Tampoco consideró [la voluntad del niño](#), quien no conocía a su madre biológica y [se aferró llorando a la pierna de su padre pidiendo que no se lo llevaran](#).

Y menos investigó si la denuncia de la madre era cierta. [¡Cosa juzgada!](#) Un par de meses más tarde, la madre [llamó al 911 porque su hijo no respiraba](#). Cuando llegó la ambulancia, declaró que le había intentado hacer [reanimación cardiopulmonar](#). El niño estuvo un día en terapia intensiva y luego murió.

La autopsia reveló que el menor [tenía múltiples rastros de golpes recientes en la cabeza](#). La madre alegó que esos golpes [se los había propinado el padre](#), quien era bruto porque trabajaba en el puerto. [Pero hacía meses que el padre no estaba en contacto con su hijo](#).

En consecuencia, los golpes le habían sido propinados por su madre biológica, por su nueva pareja o por ambos. Todos los empleados del puerto fueron a reclamar ante el juzgado de familia. La policía debió formar un cordón protector en rededor del juzgado a fin de impedir el ingreso de los manifestantes exaltados.

El juez siguió impávido. [La mujer confesó haber matado a su hijo](#). Poco después se produjo [otro incidente similar](#) teniendo al [mismo juez de familia](#) como decisor. Recién entonces [la \(in\)justicia comenzó a investigarlo](#), detectando que había obrado de la misma forma en 38 casos [\(sin considerar los hechos ni la voluntad del menor\)](#).

Cuando ya la situación era [insalvable para el juez injusto](#), se le permitió renunciar, con lo que [no recibió castigo alguno por su mal desempeño](#) y se lo [premió con una jubilación de privilegio](#). Idéntica situación se vive a diario en la [Justicia Penal](#) y en la [Justicia del Trabajo](#). Hace 170 años que la [Constitución ordena implantar los juicios por jurados](#), pero eso sería poner las decisiones sobre condena o absolución en manos de jurados honestos, pero sin conocimientos legales. El [Congreso Nacional sigue mirando para otro lado](#) y la justicia sigue siendo injusta. (LFM) [Volver al índice](#)

14 TERRORISMO: USAN ESCUELAS PARA GUARDAR EQUIPO MILITAR



¿Qué es lo que uno espera encontrar [al entrar en una escuela](#)? Pizarrones, escritorios, mesas, sillas, armarios con libros, estantes y gráficos adheridos a las paredes.

¿Y al entrar en una escuela de [El Líbano](#)? ¡Lo mismo!

Pero no es así. En las escuelas libanesas se encuentran otras cosas. El domingo 5 de abril fueron encontrados [uniformes](#), [manuales de combate de Hezbollah](#), [manuales de uso de lanzacohetes antitanque tipo RPG](#) y municiones junto a [cargamentos procedentes de Irán](#) y destinados a bastiones chiitas [en una escuela del sur de El Líbano](#).

Entre los objetos incautados figuran [certificados de la fuerza Radwan](#), una unidad de elite del grupo chiita implicada en operaciones especiales. Además, se encontraron [cohetes de corto y mediano alcance](#), [lanzadores](#), [chalecos antibalas](#), [cascos](#), [artefactos explosivos](#) y [misiles antitanque](#).

Esto confirma que [Hezbollah emplea infraestructuras civiles como escuelas y hospitales](#) para [almacenar armamento](#) y evitar su detección, poniendo en riesgo a la población local.

En paralelo con las operaciones en el [sur de El Líbano](#), [Israel](#) ha intensificado ataques selectivos contra [figuras clave de la Guardia Revolucionaria iraní](#). Entre las últimas acciones reconocidas, el ejército israelí confirmó la eliminación de [Mohammad Reza Ashrafi Kahi](#), responsable de operaciones comerciales del sector petrolero del régimen en Teherán.

Este organismo [financia actividades y rearme militar](#) de [grupos aliados](#) mediante la venta de hidrocarburos, [eludiendo sanciones internacionales](#) y [canalizando recursos hacia Hezbollah](#) y otros [terroristas regionales](#). (LFM / EFE / AFP / Infobae / Ejército de Israel / FDI)

[Volver al índice](#)

15 NARCOTRÁFICO: ASCENSO DE “EL 03” EN EL CJNG



El [cártel del Milenio](#), también conocido como *Los Valencia*, surgió en [Michoacán](#) en los años setenta. Entre sus fundadores estuvieron [Emilio Valencia Barragán](#), [Emilio Valencia Mendoza](#), [Luis Valencia](#) y [Armando Valencia Cornelio](#), alias *El Maradona* o *El Juanito*.

[Armando Valencia Cornelio](#) es el padre biológico de [Juan Carlos Valencia González El 03](#). Bajo su liderazgo, pasaron de cultivar aguacates en Aguililla a convertirse en uno de los operadores clave del tráfico internacional de drogas, pioneros en la [siembra de marihuana y amapola](#) y en el [trasiego de cocaína de Colombia hacia Estados Unidos](#).

El [cártel del Milenio](#) estableció alianzas estratégicas con el [cártel de Juárez](#), el [cártel de Medellín](#) y, más tarde, con el [cártel de Sinaloa](#). Apoyado por figuras como [Amado Carrillo Fuentes](#), alias *El Señor de los Cielos*, [Armando Valencia Cornelio](#) tejió rutas de tráfico que permitieron al grupo controlar la entrada de [una tercera parte de la cocaína consumida en EE. UU.](#)

Tras la caída de [Nemesio Oseguera Cervantes](#), alias *El Mencho*, su hijastro *El 03* ha sido identificado como uno de los principales [objetivos de Estados Unidos](#), a tal punto que se ofrecen hasta cinco millones de dólares de recompensa por información que lleve a su captura.

La cúpula del [cártel Jalisco Nueva Generación \(CJNG\)](#) se está reconfigurando tras el ascenso de [Juan Carlos Valencia González](#), alias *El 03*, quien es considerado como su nuevo líder. Ello se debe a la influencia de los clanes criminales que han definido su formación criminal y su ascenso como nuevo líder.

[Valencia Cornelio](#) fue jefe de *El Mencho* durante su etapa inicial en el narcotráfico, y en el instructor del futuro fundador del CJNG. Fue detenido en 2003 en [Tlajomulco, Jalisco](#), y, posteriormente, extraditado. *El Maradona* salió de prisión en 2020 por motivos de salud. Ahora todos miran con expectativa al nuevo líder. Veremos. (LFM / Anyeli Tapia / Infobae) [Volver al índice](#)

16 TRÁFICO DE ARMAS: EMBARQUES DE QUÍMICOS DE CHINA A IRÁN



Durante febrero de este año, buques de bandera iraní como el [Hamouna](#), IMO 9820271, el [Barzin](#), IMO 9820269, el [Shabdis](#), IMO 9349588, el [Rayen](#), IMO 9820245 y el [Zardis](#), IMO 9349679, partieron del puerto chino de Gaolan en Zhuhai con destino al Golfo Pérsico transportando perclorato de sodio, el precursor usado para fabricar el propelente sólido para el arsenal de misiles balísticos iraníes.

Por supuesto que ni el [Palestinian Youth Movement](#) ni la señora [Francesca Albanese de la ONU](#) se enteraron de que estos buques llevaban (y siguen llevando, ya que al momento de escribir esto, el [Hamouna está llegando nuevamente a Irán](#)) perclorato de sodio usado para la fabricación de misiles.

En los cursos sobre mercancías peligrosas enfatizamos en que el [perclorato de sodio](#) (un compuesto cristalino) es [de uso dual](#): lícito e ilícito. El [Gobierno chino](#) lo ha incluido explícitamente dentro de la ley de exportación con [mercancías peligrosas para actividades comerciales normales](#). El perclorato de sodio puede ser convertido en [perclorato de amonio](#), un poderoso oxidante e ingrediente crítico para la fabricación de propelente sólido para misiles. Este es precisamente el [combustible usado por Irán](#) para sus [misiles balísticos Kheibar Shekan y Haj Qasem](#).

Si bien el perclorato de sodio puede usarse para la fabricación de fuegos artificiales y bengalas para hacer señales, la cantidad masiva de producto enviado desde China hasta Irán solo se justifica si fuera a ser usada como combustible para misiles balísticos. Según Jeffrey Lewis, director del East Asia Non-proliferation Program del Middlebury Institute of International Studies ha hecho notar que China ha sido la fuente primaria de perclorato de sodio para los misiles iraníes desde mediados de la década de 2000. (LFM / gCaptain / Mike Schuler / nattan726 / Shutterstock) [Volver al índice](#)