



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

CICAD

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000

www.oas.org

Secretaría de Seguridad Multidimensional

QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES
Del 28 al 30 de noviembre de 2012
San José, Costa Rica

OEA/Ser.L/XIV.2.52
CICAD/doc.1971/12
31 octubre 2012
Original: Inglés

INFORME FINAL
GRUPO DE EXPERTOS EN NARCOTRAFICO MARITIMO
(BORRADOR)

Resumen Ejecutivo

El Grupo de Expertos en Narcotráfico Marítimo, se reunió en el Hotel Regente Palace de Buenos Aires, Argentina, del 16 al 20 de julio de 2012. El Prefecto Mayor Rene Vicente Reibel, Jefe de Investigaciones Antinarcoóticos de la Prefectura Naval de Argentina presidió la reunión, que contó con la participación de 25 expertos provenientes de 13 Estados Miembros (Argentina, Bahamas, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Ecuador, Estados Unidos, México, Panamá, Perú, Saint Kitts y Nevis, y Trinidad y Tobago).

De acuerdo con el calendario de actividades adjunto, el Grupo trabajó en las tareas asignadas en el Plan de Acción aprobado por la Comisión en su en su quincuagésimo período ordinario de sesiones, celebrado del 2 al 4 de noviembre de 2011 en Buenos Aires, Argentina.

El Grupo de Expertos presenta a consideración de la Comisión las siguientes recomendaciones:

Que la Comisión:

- acepte los siguientes documentos de recursos:
 - § Guía para el control de pequeñas embarcaciones: de placer, recreativas, pesca
 - § Guía para el control del narcotráfico en lagos y sistemas ribereños
 - § Guía para el Control de Lanchas Rápidas
- encomiende al Grupo de Expertos a continuar con los trabajos relativos a las cuestiones presentadas para su consideración finalización en la próxima reunión;
- encomiende a la Secretaría Ejecutiva actualizar el cuestionario para el estudio regional sobre narcotráfico marítimo realizado en 2003 para volver a llevar a cabo este estudio en 2013;
- encomiende al Grupo a continuar con los trabajos relativos a la Guía para el apoyo judicial
- encomiende al Grupo a continuar con los trabajos relativos a la Guía de técnicas especiales de investigación del narcotráfico marítimo;
- acepte el plan de acción propuesto para el Grupo de Expertos;
- disponga que el Grupo de Expertos se reúna durante 2013 e implemente el plan propuesto, y permita poner en consideración temas nuevos o emergentes;
- acepte el ofrecimiento del Perú para ser sede y presidir la próxima reunión del Grupo.

I. ANTECEDENTES

Durante su quincuagésimo período ordinario de sesiones, celebrado del 2 al 4 de noviembre de 2011 en Buenos Aires, Argentina, la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) consideró el informe y el plan de acción presentados por el Grupo de Expertos en Narcotráfico Marítimo tras su reunión celebrada en Santo Domingo, República Dominicana, del 8 al 12 de agosto de 2011. Durante el examen del informe, la Comisión tomó nota de algunas preocupaciones con respecto a varios documentos presentados para su aprobación, e indicó que era necesario seguir con los trabajos en cuestión. El informe fue aprobado con estas modificaciones y la Comisión dispuso que el Grupo de Trabajo se reuniera para ejecutar el plan de acción aprobado. Tras la reunión, el Gobierno de Argentina presentó su ofrecimiento para ser sede y presidir la próxima reunión.

II. DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

A. PARTICIPANTES

1. Estados Miembros de la CICAD

Participaron en la reunión de Buenos Aires, Argentina, un total de 25 expertos provenientes de 13 Estados Miembros (Argentina, Bahamas, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Ecuador, Estados Unidos, México, Panamá, Perú, Saint Kitts y Nevis, y Trinidad y Tobago).

B. SESIONES Y ORGANIZACIÓN DE LA REUNIÓN

1. Sesión Inaugural

La reunión del Grupo de Expertos en Narcotráfico Marítimo se celebró en el Hotel Regente Palace de Buenos Aires, Argentina, del 16 al 20 de julio de 2012. El señor Miguel Robles, Subsecretario de Delitos Complejos del Ministerio de Seguridad de la Nación; el Doctor Rafael Antonio Bielsa, Secretario de Estado titular de la Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico (SEDRONAR) y Presidente de la CICAD; y el Prefecto General José María de Bardeci, Director General de Seguridad y de Inteligencia Criminal de la Prefectura Naval Argentina, inauguraron la reunión y dieron la bienvenida a los participantes.

2. Sesiones de Trabajo

El Prefecto Mayor Rene Vicente Reibel de la Prefectura Naval de Argentina presidió la reunión, que incluyó tanto sesiones plenarias como de grupos de trabajo.

A. Presentaciones

Durante la reunión se realizaron las siguientes presentaciones ante plenaria

Presentación de Argentina:

Responsabilidades de la Autoridad Marítima Nacional (Prefectura Naval Argentina) en relación con el control de drogas ilícitas:

El Prefecto Néstor David Alarcón Torres de la Prefectura Naval realizó una presentación sobre la División de Investigación Antinarcoóticos de la Prefectura Naval. El señor Alarcón Torres ofreció una visión general de la organización, sus responsabilidades y actividades. A su vez, describió varias operaciones y casos importantes que ha llevado a cabo esta entidad.

Presentación de México:

Interdicción de lanchas rápidas y naves sumergibles y semisumergibles en las Costas de México

El Capitán Víctor Manuel García Macedo de la Secretaría de la Marina Armada de México realizó una presentación sobre los trabajos que se están llevando a cabo para abordar el uso de lanchas rápidas y naves sumergibles y semisumergibles para el transporte de drogas ilícitas a la costa de México.

El Capitán Macedo mencionó que las rutas de tráfico han cambiado muy poco en los últimos seis años. Se ha observado un incremento en el uso de equipos más sofisticados para facilitar el transporte de estas drogas. Los narcotraficantes también están utilizando los días de fiesta nacional y otros eventos para cubrir la llegada de cargamentos.

El Capitán Macedo describió varios casos en los que se utilizaron estas embarcaciones.

Además de estas actividades operacionales específicas, el Capitán Macedo ofreció una visión general de los aspectos institucionales y estrategias que se aplican al plan y fortalecen las actividades de la organización. Más recientemente, México ha incrementado su participación en actividades conjuntas o multinacionales relacionadas con iniciativas de capacitación y operacionales. También se presentaron algunas de estas actividades operacionales.

El Capitán Macedo también ofreció una visión general del marco jurídico para el control de narcotráfico marítimo en México. Observó que actualmente México no cuenta con legislación nacional sobre el control de embarcaciones sumergibles y semisumergibles. En estos momentos, dicha legislación se encuentra pendiente ante el Congreso.

B. Debates plenarios:

El Grupo de Expertos trató las siguientes cuestiones:

Guía para el control de pequeñas embarcaciones: de placer, recreativas, pesca (Argentina)

Los Estados Miembros se enfrentan con el movimiento de grandes cantidades de pequeñas embarcaciones de placer, recreativas y de pesca. Esto se complica aún más por los numerosos embarcaderos privados. Muchas de estas embarcaciones se utilizan para transportar drogas ilícitas y el contrabando relacionado ya sea para descargarlas en grandes embarcaciones y regresar a puerto o para transportar estas mercancías ilícitas a otros países. En estas circunstancias, es difícil hacer un seguimiento del movimiento de estas embarcaciones. Durante la reunión en 2011, la delegación de Argentina presidió un grupo de trabajo encargado de preparar una guía sobre los métodos para controlar este tipo de embarcaciones.

La delegación de Argentina presentó el proyecto de guía preparado por el grupo de trabajo bajo su presidencia. La guía proporciona a los Estados Miembros algunos elementos básicos para el control de las drogas que son transportadas por medio de estas pequeñas embarcaciones. Después de un breve debate, el Grupo de Expertos revisó el proyecto y finalizó la guía, la cual presenta ante la Comisión para su consideración.

Guía para el control del narcotráfico en lagos y sistemas ribereños (Venezuela)

La mayoría de las drogas ilícitas se transportan por vía marítima. Si bien la mayoría de las actividades de aplicación de la ley se han concentrado en las interdicciones marítimas, los sistemas ribereños y lagos también son ampliamente utilizados por los narcotraficantes. Sobre la base de los debates que tuvieron lugar en la reunión de 2010, el grupo de trabajo presidido por la delegación de Venezuela revisó el proyecto de la guía que se había preparado. El grupo de trabajo finalizó el proyecto de guía y lo presentó al Grupo de Expertos para que realizara comentarios y las modificaciones necesarias. El proyecto de guía fue presentado a la Comisión de la CICAD en su quincuagésimo período ordinario de sesiones, celebrado en noviembre de 2011. Al considerar esta guía, la Comisión señaló que ciertas definiciones utilizadas en el documento no eran consistentes con las adoptadas en los tratados internacionales. La Comisión dispuso que el Grupo examine de nuevo las definiciones en ella contenidas para asegurarse de que sean compatibles con las contenidas en los tratados y convenios internacionales.

Lamentablemente, Venezuela no pudo asistir a la reunión para presentar un proyecto revisado de este documento. Sin embargo, el Grupo trabajó con el proyecto original para revisar el documento. Si bien el Grupo ya había considerado el contenido de la guía, realizó algunos cambios en la redacción del texto a efectos de mejorar la calidad del documento. Al examinar el glosario, el Grupo decidió que no era necesario incluirlo en el documento, por lo que fue eliminado de la versión final. El Grupo finalizó este proyecto de documento y lo presenta ante la Comisión para su consideración y aprobación.

Guía para el apoyo judicial (Estados Unidos/Canadá/Panamá)

En algunas instancias, los jueces y fiscales no están familiarizados con las circunstancias especiales de las actividades de interdicción relacionadas con el narcotráfico marítimo. Durante la reunión celebrada en 2011, un Grupo de Trabajo empezó a preparar un cuestionario diseñado para identificar las necesidades específicas y los posibles obstáculos relacionados con el proceso de investigación y enjuiciamiento de casos de narcotráfico marítimo. El plan de acción inicial disponía que el Grupo de Trabajo preparara y distribuyera el cuestionario. Demoras en la finalización del cuestionario impidieron seguir con el plan inicial. El Grupo de Trabajo finalizó el cuestionario y un nuevo plan de acción, y los presentó para su consideración en la reunión. El propósito de este cuestionario es crear un catálogo de la naturaleza y los tipos de los problemas que enfrenan los investigadores, fiscales y el sistema judicial en casos de narcotráfico marítimo y delitos conexos. Una vez identificados los obstáculos, el Grupo de Trabajo preparará una serie de sugerencias y ayudas de capacitación en un documento diseñado para apoyar la investigación y el enjuiciamiento de personas involucradas en el tráfico ilícito de drogas y precursores químicos por mar. Este documento servirá de base para la elaboración de una guía práctica que le permitirá a cada país adoptar disposiciones específicas a su entera discreción para ajustarse a las necesidades de su legislación interna y experiencia nacional.

La delegación de los Estados Unidos presentó el proyecto de cuestionario revisado para la consideración del Grupo, así como un plan de acción para avanzar en esta iniciativa. La delegación estadounidense destacó la importancia tanto de la interdicción efectiva como del enjuiciamiento. En algunos casos, el procesamiento judicial se ve afectado por ciertas lagunas legales o en el sistema judicial. Las actividades de interdicción en alta mar difieren de las que se llevan a cabo en tierra. Las circunstancias en alta mar impiden poder cumplir con los requisitos procesales establecidos para el procesamiento de casos que fueron, de hecho, estructurados en términos de interdicción basada en tierra. En algunos casos, estas diferencias, o la falta de conocimiento de tales diferencias por parte de los jueces y fiscales pueden afectar el procesamiento exitoso de los casos de narcotráfico marítimo.

Tras las aportaciones y comentarios de los miembros del Grupo, se finalizó el cuestionario. La Secretaría Ejecutiva distribuirá ahora el cuestionario a todos los Estados Miembros. El cuestionario completo se devolverá al grupo de trabajo para su revisión y recopilación. Los resultados del cuestionario serán presentados en la próxima reunión del Grupo, junto con los documentos que resulten de esta primera etapa.

Guía para el control de lanchas rápidas (Colombia/México)

El uso de “lanchas rápidas” sigue siendo un medio importante usado por los narcotraficantes para el transporte de drogas ilícitas y el contrabando relacionado. Durante la reunión celebrada en 2009, un grupo de trabajo empezó a elaborar una guía para ayudar a los Estados Miembros a enfrentar esta amenaza. El grupo de trabajo finalizó el proyecto de guía durante la reunión del Grupo de Expertos celebrada en 2011. Al considerar esta guía, en su quincuagésimo período ordinario de sesiones, celebrado en noviembre de 2011, la CICAD señaló que el Grupo de Expertos tiene el mandato de revisar y analizar problemas tales como los relacionados con lanchas rápidas y hacer recomendaciones a los Estados Miembros para su aprobación por parte de la Comisión. Sin embargo, esta guía como está escrita con varios artículos se asemeja a un reglamento modelo, por lo cual el Grupo no tenía el mandato de preparar tal documento. Por ello, la guía no fue aprobada por la Comisión.

Lamentablemente, los representantes de Colombia no pudieron asistir a la reunión y presentar el proyecto de documento revisado al Grupo. El Grupo utilizó el proyecto inicial como punto de partida y revisó el documento a efectos de que tuviera la forma de guía o manual de mejores prácticas sobre cómo lidiar con

este método de narcotráfico. El Grupo también realizó algunas modificaciones menores a aspectos técnicos del documento. La versión final de la guía se presenta ante la Comisión para su consideración.

Boletín informativo sobre métodos y rutas utilizados para el movimiento de drogas ilícitas y el contrabando relacionado por vías marítimas

Durante las reuniones de este Grupo, los participantes tienen la oportunidad de intercambiar experiencias e información sobre el narcotráfico marítimo. En el pasado, los miembros han intercambiado información sobre las nuevas rutas o métodos de contrabando que los narcotraficantes están utilizando en sus territorios. De forma similar, se intercambian las nuevas tendencias que se han observado. En la organización de la reunión, este intercambio ha sido formalizado a través de la celebración de una mesa redonda en la que los expertos tienen la oportunidad de compartir este tipo de información. La información se resumió en un solo documento que fue después distribuido entre los participantes. Además, después de la reunión, se distribuyeron copias a todos los Comisionados de la CICAD para que su divulgación en los organismos pertinentes. Se adjunta una copia del boletín informativo que incluye las contribuciones de los expertos en esta reunión.

C. Grupos de Trabajo

A continuación se incluye un resumen de las actividades y las tareas llevadas a cabo por los grupos de trabajo durante la reunión:

Guía sobre técnicas especiales de investigación del narcotráfico marítimo (Argentina coordinador)

Los funcionarios encargados del control del narcotráfico marítimo aplican muchas técnicas de investigación para lograr sus objetivos. Las formas de aplicación de estas técnicas de investigación pueden variar de un país a otro. En algunos casos, no son permitidas por razones legales y constitucionales.

Se formó un grupo de trabajo integrado por Argentina, Chile, Estados Unidos y México, para la elaboración una guía a sobre estas distintas técnicas de investigación. Como punto de partida, el grupo preparó un cuestionario que propone sea distribuido a todos los Estados Miembros. Los resultados del cuestionario serán recopilados y utilizados para la formulación de la guía, y serán debatidos en la próxima reunión del Grupo.

Guía para el establecimiento de unidades interinstitucionales conjuntas para la gestión de riesgos y la evaluación de cargamentos en los puertos (Perú coordinador)

Los contenedores marítimos son ampliamente utilizados para el contrabando de drogas ilícitas y el contrabando conexo. El volumen del tráfico de contenedores es considerable, lo que hace poco práctico examinar cada contenedor por separado. Por lo tanto, los funcionarios encargados de controlar estos contenedores deben centrar sus actividades, analizar los riesgos asociados con cada contenedor y gestionar el riesgo relativo de cada uno de ellos. La experiencia ha demostrado la eficacia de realizar un esfuerzo conjunto que reúna a todos los organismos pertinentes, tales como aduanas, policía, autoridades marítimas y otros, en un equipo para llevar a cabo un análisis de los riesgos.

Se encargó a un grupo de trabajo integrado por representantes de Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador y Panamá, que prepare un proyecto de guía sobre la manera en que se pueden crear y organizar dichos

equipos conjuntos para la evaluación de riesgos en contenedores para su debate en la próxima reunión del grupo.

Guía de mejores prácticas para prevenir las infiltraciones criminales en las instalaciones portuarias (Saint Kitts y Nevis coordinador)

Una parte significativa de las drogas ilícitas y el contrabando conexo tiende a ser transportada a través de los puertos y vías marítimas. Las personas que trabajan en estas áreas, así como los organismos encargados de controlar el narcotráfico marítimo, son especialmente vulnerables a los intentos de corrupción. Los países deben realizar todos los esfuerzos posibles para reducir al mínimo o prevenir la infiltración de los agentes del narcotráfico en las empresas y organismos.

Se formó un grupo de trabajo integrado por representantes de Argentina, Bahamas, Brasil, Canadá, Saint Kitts y Nevis así como Trinidad y Tobago, para que elabore una guía para prevenir tales infiltraciones e identificar casos de corrupción. Se preparará un proyecto de guía que se debatirá y finalizará en la próxima reunión del Grupo.

Estudio hemisférico del narcotráfico marítimo

Además de los asuntos anteriormente mencionados, el Grupo volvió a considerar el Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo de la CICAD/OEA de 2003. Por consiguiente, el Grupo expresó su interés en volver a realizar y actualizar tal estudio al cumplirse su décimo aniversario. Con la aprobación de la Comisión, y con las aportaciones de varios Estados Miembros seleccionados, la Secretaría Ejecutiva actualizará el cuestionario y lo utilizará para volver a realizar el estudio en 2013.

Actividades especiales

El Presidente de la Prefectura Naval auspició una visita especial a la Sala de Control del Tráfico Marítimo de la Dirección de Operaciones de la Prefectura Naval Argentina. Este centro se utiliza para monitorear el movimiento de embarcaciones en las aguas territoriales argentinas. El Prefecto Mayor Alejandro Rajruj realizó una demostración del sistema SIGO, un sistema automatizado que se utiliza para este fin. Se trata de un sistema integrado que permite a los operadores identificar embarcaciones específicas por varios medios, así como seguir sus movimientos.

El Prefecto Mayor René Reibel realizó una presentación sobre la “Operación Quilla Blanca”, en la que se incautaron 444kg de cocaína de una embarcación de recreo. La investigación condujo al desmantelamiento de una organización delictiva transnacional que tenía vínculos con el Cartel del Norte del Valle de Colombia, conocido por el uso de medios marítimos para el narcotráfico, incluyendo naves sumergibles y semisumergibles.

Anuncios especiales

La delegación del Perú expresó su interés en ser sede y presidir la próxima reunión de este Grupo de Expertos, para lo que presentó su candidatura.

3. Plan de Acción

Tras los debates plenarios y de los grupos de trabajo, el Grupo de Expertos elaboró el siguiente plan de acción, cuyos productos asignados se presentarán en la próxima reunión del Grupo:

- **Distribución del cuestionario relacionados con la Guía para el apoyo judicial (Estados Unidos/Canadá/Panamá) y procesamiento/compilación de los resultados para su presentación en la próxima reunión, así como su uso en la formulación de la guía**
- **Distribución del cuestionario relacionado con la Guía sobre técnicas especiales de investigación del narcotráfico marítimo (Argentina) y procesamiento/compilación de los resultados para su presentación en la próxima reunión, así como su uso en la formulación de la guía**
-

Otras cuestiones que deben debatirse en la próxima reunión:

Además de las cuestiones ya mencionadas, el Grupo identificó los siguientes posibles temas de debate para la próxima reunión:

- **Guía para el establecimiento y puesta en marcha de operaciones bilaterales (interinstitucionales e internacionales)**
- **Procedimientos para el intercambio de información técnica (equipo de escaneo en los puertos, etc.)**

4. Sesión de Clausura

El Grupo de Expertos concluyó sus trabajos el 20 de julio de 2012. El Prefecto Mayor Reibel clausuró la reunión y expresó su agradecimiento a los miembros del Grupo de Expertos por su participación.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS

RECOMENDACIONES PARA LA CONSIDERACIÓN DE LA COMISIÓN DE LA CICAD:

Que la Comisión:

- acepte los siguientes documentos de recursos:
 - § Guía para el control de pequeñas embarcaciones: de placer, recreativas, pesca
 - § Guía para el control del narcotráfico en lagos y sistemas ribereños
 - § Guía para el Control de Lanchas Rápidas
- encomiende al Grupo de Expertos a continuar con los trabajos relativos a las cuestiones presentadas para su consideración finalización en la próxima reunión;
- encomiende a la Secretaría Ejecutiva actualizar el cuestionario para el estudio regional sobre narcotráfico marítimo realizado en 2003 para volver a llevar a cabo este estudio en 2013;
- encomiende al Grupo a continuar con los trabajos relativos a la Guía para el apoyo judicial
- encomiende al Grupo a continuar con los trabajos relativos a la Guía de técnicas especiales de investigación del narcotráfico marítimo;
- acepte el plan de acción propuesto para el Grupo de Expertos;
- disponga que el Grupo de Expertos se reúna durante 2013 e implemente el plan propuesto, y permita poner en consideración temas nuevos o emergentes;
- acepte el ofrecimiento del Perú para ser sede y presidir la próxima reunión del Grupo.



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

CICAD

Secretaría de Seguridad Multidimensional

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO
Del 16 al 20 de julio de 2012
Buenos Aires, Argentina

OEA/Ser.L/XIV.4.7
CICAD/SRGE/doc.4/12
29 junio 2012
Original: ingles

PROYECTO DE CALENDARIO DE ACTIVIDADES

Lunes, 16 de julio de 2012

09:15 Presentación y Registro de Participantes
(Militares: Uniforme, Civiles: Vestimenta Formal)

SESION INAUGURAL

10:00 Palabras de Bienvenida a cargo de:

- Dr. Rafael Bielsa, Secretario de la Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha Contra el Narcotráfico (SEDRONAR), Presidente de la CICAD
- Prefecto General – Dn. Oscar Adolfo Arce, Prefecto Nacional Naval, Prefectura Naval Argentina
- Dra. Nilda Garré, Ministra de Seguridad de la Nación
- Ziggy Malyniwsky, Jefe de la Sección de Reducción de la Oferta y Control de la CICAD/OEA

10:30 Coffee Break y Foto Grupal

PRIMERA SESION PLENARIA

11:00 Introducción y Revisión por la Secretaría Ejecutiva de la CICAD

- Antecedentes
- Objetivos y expectativas de la Comisión de la CICAD
- Horario de trabajo
- Metodología de trabajo propuesta
- Informe sobre las recomendaciones
- Otros asuntos

11:45 Mesa Redonda: Identificación de nuevos temas de interés, desafíos y tendencias para asignación a posibles grupos de trabajo.

12:30 Almuerzo

SEGUNDA SESION PLENARIA

14:00 Guía para el Control de Pequeñas Embarcaciones: de Placer, Recreativas, Pesca (Argentina)

- René Reibel, Argentina

Resumen: Los estados miembros se enfrentan con el movimiento de grandes cantidades de pequeñas embarcaciones de placer, recreativas y de pesca. Esto se complica aún más por los numerosos embarcaderos privados y las amplias líneas costeras. Muchas de estas embarcaciones se utilizan para transportar drogas ilícitas y el contrabando relacionado ya sea para descargarlas en grandes embarcaciones y regresar a puerto o para transportar estas mercancías ilícitas a otros países. En estas circunstancias, es difícil hacer un seguimiento del movimiento de estas embarcaciones. En 2011, La delegación de Argentina presidió un grupo de trabajo que prepara una guía sobre los métodos para controlar estas embarcaciones para la presentación al Grupo revisarla y aprobarla en 2012.

14:30 Guía para el Control del Narcotráfico en Lagos y Sistemas Ribereños (Venezuela)

- Presentador a ser definido

Resumen: La mayoría de las drogas ilícitas se transportan por vía marítima. Si bien la mayoría de las actividades de aplicación de la ley se han concentrado en las interdicciones marítimas, los sistemas ribereños y lagos también son utilizados ampliamente por los narcotraficantes. Sobre la base de los debates que tuvieron lugar en la reunión de 2010, el grupo de trabajo presidido por la delegación de Venezuela revisó el borrador de la guía que había preparado. La propuesta fue presentada a la Comisión de la CICAD durante el quincuagésimo período ordinario de sesiones (noviembre de 2011). Al considerar esta guía, la Comisión señaló que ciertas definiciones utilizadas en el documento no eran consistentes con las adoptadas en los tratados internacionales. La Comisión dispuso que el Grupo examine de nuevo las definiciones allí contenidas para asegurarse de que sean compatibles con las contenidas en los tratados y convenios internacionales.

15:00 Guía para el Apoyo Judicial (Estados Unidos/Canadá/Panamá)

- Lou Orsini, Estados Unidos

Resumen: En algunas instancias los jueces y fiscales no están familiarizados con las actividades de interdicción específicas relacionadas con el narcotráfico

marítimo. Durante la reunión en 2011, un grupo de trabajo comenzó a trabajar en un cuestionario diseñado para identificar las necesidades específicas y los posibles obstáculos relacionados con el proceso de investigación y enjuiciamiento. El plan de acción propuesto el cuestionario sería preparado y distribuido. Con los retrasos en la finalización del cuestionario, no fue posible seguir con el plan de acción. El grupo de trabajo finalizará el cuestionario y el nuevo plan de acción, y presentará al grupo de expertos durante la reunión de 2012. El propósito de este cuestionario sería crear un catálogo de la naturaleza y los tipos de problemas encontrados por investigadores, fiscales y el poder judicial en casos de narcotráfico marítimo y delitos conexos. Una vez que se hayan identificado los obstáculos, el Grupo de Trabajo preparará una serie de sugerencias y ayudas de capacitación en un documento diseñado para apoyar la investigación y el enjuiciamiento de personas involucradas en el tráfico ilícito de drogas y precursores químicos por mar. Este documento generaría una guía práctica, que le permita a cada país miembro adoptar disposiciones específicas a su entera discreción para ajustarse a las necesidades de su legislación y experiencia nacional.

15:30 Coffee Break

15:45 Guía para el Control de Lanchas Rápidas (Colombia/México)
○ Presentador a ser definido

Resumen: El uso de lanchas rápidas sigue siendo un medio importante usado por los narcotraficantes para transportar las drogas. Durante la reunión de 2009, un grupo de trabajo inició el desarrollo de una guía que contenga los elementos que los países puedan necesitar para considerar la implementación de controles de este tipo de embarcaciones. El grupo finalizó la guía durante la reunión del Grupo de Expertos en 2011. La propuesta fue presentada a la Comisión de la CICAD durante el quincuagésimo período ordinario de sesiones (noviembre de 2011). Al considerar esta guía, la Comisión señaló que el Grupo de Expertos tiene el mandato de revisar y analizar problemas tales como los relacionados con lanchas rápidas y hacer recomendaciones a los Estados miembros para su aprobación por parte de la Comisión. Sin embargo, esta guía como está escrita con diferentes artículos se asemeja a un reglamento modelo, por lo cual el Grupo no tenía el mandato de preparar tal documento. Por ello, el documento no fue aprobado por la Comisión. Si el Grupo de Trabajo y el Grupo de Expertos desean seguir este tema tendrá que ser en la forma de una guía o manual de mejores.

16:30 Actualización anual del Boletín Informativo sobre métodos y rutas utilizados para desplazar las drogas ilícitas y el contrabando relacionado por vías marítimas

Resumen: La reunión del Grupo de Expertos ha sido el ámbito ideal para que los participantes compartan información sobre las nuevas rutas y métodos utilizados para el desplazamiento de drogas ilícitas y el contrabando relacionado. Se invitó a los participantes de la reunión de 2011 a compartir sus experiencias e información sobre la materia. Se creó un grupo de trabajo presidido por la delegación de República Dominicana para compilar un boletín informativo sobre las experiencias compartidas por los expertos. Este punto o actividad se incluirá como elemento básico en los programas de actividades de las futuras reuniones de este grupo.

- 17:00 Finalización de los trabajos del día
- 19:00 Cocktail de Bienvenida en las instalaciones del Hotel Regente Palace, Salón Lago. (Militares y Civiles: Vestimenta formal)
- 21:00 Cierre de la recepción

Martes, 17 de julio de 2012

TERCERA SESION PLENARIA

- 09:00 Presentación de Argentina
○ Presentador Prefecto Néstor David Alarcón Torres.
- 09:45 Presentación de México – Interdicción de Lanchas Rápidas y Semi-Sumergibles en Litorales de México
○ Víctor Manuel García Macedo, Capitán de Navío C.G. Dem., Secretaría de la Marina Armada de México
- 10:30 Coffee Break
- 10:45 Primera Sesión de Grupos de Trabajo
- Objetivo: La plenaria se divide en diferentes grupos de trabajo para revisar los documentos presentados en la segunda sesión plenaria.
- 12:30 Almuerzo
- 14:00 Primera Sesión de Grupos de Trabajo – continuación
- 15:30 Coffee Break
- 15:45 Primera Sesión de Grupos de Trabajo – continuación
- 17:00 Finalización de los trabajos del día

Miércoles, 18 de julio 2012

- 08:30 Salida y transporte desde el Hotel Regente Palace hasta el Edificio Guardacostas de la Prefectura Naval, se incluye traslado de las intérpretes
- 09:00 Presentación de la Sala de Tráfico Marítimo de la Dirección de Operaciones de la Prefectura Naval.
- 10:30 Coffee Break
- 11:00 Presentación Responsabilidades de la Autoridad Marítima Argentina (Prefectura Naval) relacionado al Tráfico de Drogas
- 12:00 Regreso al hotel
- 12:30 Almuerzo

QUARTA SESION PLENARIA

- 14:00 Presentación de los resultados de la Primera Sesión de Grupos de Trabajo
- Objetivo: Representantes de cada grupo de trabajo someten los resultados de sus trabajos en plenaria para comentarios y aportes de los demás miembros de la reunión. El coordinador de cada grupo toma nota de los aportes para incorporar al documento que será finalizado durante la reunión, o si es el caso, en la próxima reunión del Grupo de Expertos.
- 15:30 Coffee Break
- 15:45 Presentación de los resultados de la Primera Sesión de Grupos de Trabajo - continuación
- 17:00 Finalización de los trabajos del día

Jueves, 19 de julio 2012

QUINTA SESION PLENARIA

- 09:00 Segunda Sesión de Grupos de Trabajo
- Objetivo: La plenaria se divide en diferentes grupos para: 1) Elaborar documentos sobre los temas enviados a la CICAD antes de la reunión; 2) Elaborar documentos sobre los temas identificados durante la mesa redonda.

Temas enviados a la CICAD antes de la reunión:

- Datos estadísticos de los últimos años, respecto a las incautaciones de drogas aprehendidas en vía marítima.
- Rutas Marítimas utilizadas para el tráfico ilícito de drogas.
- Factores que facilitan el tráfico ilícito de drogas por vía marítima.
- Estrategias utilizadas para contrarrestar el tráfico ilícito de drogas.

10:30	Coffee Break
10:45	Segunda Sesión de Grupos de Trabajo – continuación
12:45	Almuerzo
15:00	Visita guiada (City Tour) a la ciudad de Buenos Aires, salida desde el hotel.

Viernes, 20 de julio 2012

SEXTA SESION PLENARIA

09:00	Presentación de los resultados de la Segunda Sesión de Grupos de Trabajo
10:30	Conclusiones, compromisos y recomendaciones para acciones por el Grupo a ser presentado a la Comisión de la CICAD para su consideración
12:00	Clausura y posterior transporte desde el Hotel Regente hasta las instalaciones del Círculo de Oficiales de la Prefectura Naval - Sede Olivos
12:30	Almuerzo en las instalaciones del Círculo de Oficiales de la Prefectura Naval - Sede Olivos
15:00	Regreso al Hotel Regente Palace y posterior traslado de los participantes a Ezeiza acorde cronograma de viajes.



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

CICAD

Secretaría de Seguridad Multidimensional

Observaciones del Grupo de Expertos de la CICAD sobre Narcotráfico Marítimo Respecto Nuevas Tendencias del Narcotráfico Marítimo

América del Norte

Las drogas ilícitas transportadas por contenedores desde el Caribe y América del Sur siguen siendo un problema para los países de esta región. Las pequeñas embarcaciones y turismo menor también son usados para transportar drogas desde los países productores. Estos mismos tipos de embarcaciones son usadas para transportar cocaína y drogas sintéticas (metanfetamina y éxtasis) entre Canadá y Estados Unidos a lo largo de los lagos y sistemas ribereños que separan estos dos países.

Sumergibles y semi-sumergibles continúan siendo usados para transportar drogas desde algunos países productores; Debido a esta modalidad, es necesario que México impulse su propuesta de Iniciativa de Ley en contra de dichos artefactos, para contar con una herramienta legal como es la “Legislación Modelo sobre Naves Sumergibles y Semi-sumergibles autopropulsadas” .

Centro América

Los países de la región siguen siendo puntos de transición para las drogas, los químicos y contrabandos relacionados. Las drogas ilícitas son frecuentemente trasladadas por esta región a través de contenedores.

Algunos países han mejorado su sistema de monitoreo y control de contenedores, en algunos casos, usando el programa de control de contenedores desarrollado por los Estados Unidos.

Caribe

Muchos países de la región siguen siendo puntos de transición para la marihuana y cocaína que llega desde Venezuela, Haití y Jamaica. Europa y Estados Unidos (muchas veces a través de las Islas Vírgenes), son los principales destinos de estas drogas, El transporte se da por lanchas rápidas, contenedores, y aviones pequeños que operan en pistas clandestinas. Pequeñas embarcaciones y buques de pesca son usados para transportar las drogas fuera de la costa donde son trasbordados a grandes

buques. Los narcotraficantes usan “parásitos” (contenedores pequeños de almacenamiento fijados al casco del buque) como medio para transportar drogas ilícitas.

Hay muchos casos en que el narcotráfico se lleva a cabo en conjunto con la trata de personas así como el tráfico de armas, lo cual es casi siempre controlados por pandillas, que luchan entre si por el control de estas actividades ilícitas resultando en violencia.

Muchos países de la región no tienen recursos financieros y técnicos para monitorear y controlar con eficiencia el narcotráfico por vía marítima.

La corrupción de las autoridades y la infiltración de agencias que controlan el tráfico ilícito de las drogas es un problema en algunos países de la región.

América de Sur

El narcotráfico por medio de embarcaciones pequeñas y de recreo sigue siendo un problema a los países de la región.

El tráfico de drogas a través de los ríos que hacen frontera también es un problema para muchos países.

Algunos países no productores de cocaína son usados como punto de transferencia para los precursores químicos usados en la producción de drogas.

Acuerdos bilaterales y operaciones entre países vecinos son un importante y efectivo mecanismo para responder a estos desafíos.

La cocaína y heroína cuyo destino final son los Estados Unidos y Europa están siendo transportadas directamente de los países productores así como transferidas a través de otros países de la región. El transporte más utilizado son los contenedores, las lanchas rápidas, veleros, embarcaciones de placer, sumergibles y semi-sumergibles.

En los últimos años ha habido un aumento de las exportaciones legítimas de mercancías de los países de la región. Esto ha ofrecido más oportunidades a los narcotraficantes que usan contenedores para transportar las drogas ilícitas.

El esfuerzo de diferentes organismos gubernamentales que controlan e investigan contenedores ha demostrado ser un método eficaz para la interdicción antidroga. El incremento de consumo local que se está evidenciando en cada país. Esto es un motivo adicional para neutralizar el tráfico internacional de drogas y precursores químicos.



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

CICAD

Secretaría de Seguridad Multidimensional

**PROYECTO DE LA GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS ORIENTADA A MEJORAR LOS
CONTROLES DE EMBARCACIONES NÁUTICO – DEPORTIVAS, PESCA ARTESANAL Y
DE TURISMO MENOR**

**PROYECTO DE LA GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS ORIENTADA A MEJORAR LOS
CONTROLES DE EMBARCACIONES NÁUTICO – DEPORTIVAS, PESCA ARTESANAL Y
DE TURISMO MENOR**

PREAMBULO:

Las embarcaciones Deportivas, de Placer, Pesca Artesanal y de Turismo Menor que navegan por ríos y mares constituyen en la actualidad uno de los principales desafíos en materia de control en la lucha contra el narcotráfico, desvío de sustancias químicas controladas y el crimen transnacional, toda vez que son un medio de transporte óptimo para desarrollar métodos de ocultamiento y estrategias para tales fines, ello **debido a la vulnerabilidad de los controles y ausencia de un sistema de seguimiento eficiente de dichas embarcaciones.**

Es así que se conformó un subgrupo de trabajo coordinado por la Delegación Argentina e integrado por representantes de Bahamas, Brasil, Chile, Colombia, Estados Unidos de América, Haití, México, República Dominicana, Surinam y Venezuela a los fines de analizar dicha temática y sentar las bases para la ejecución de un Plan de Acción tendiente a confeccionar una **Guía de Buenas Prácticas Orientada a Mejorar los Controles de Embarcaciones Náutico – Deportivas, Pesca Artesanal y de Turismo Menor** para evitar que sean utilizadas a favor del crimen transnacional.

PROPOSITO GENERAL:

El propósito del Proyecto de **Guía de Buenas Prácticas orientada a mejorar los Controles de Embarcaciones Náutico-Deportivas, Pesca Artesanal y Turismo Menor**, es proporcionar a los Estados Parte un recurso que les ayuden a establecer **un Sistema Documental y Técnico Informatizado (on line)** que permita el control de estas embarcaciones. De ser así, los estados miembros estarán preparados a evitar que el uso legal y recreativo de estos tipos de embarcaciones que circulan en los mares y ríos nacionales de cada Estado Miembro, se desvíe hacia fines relacionados con el tráfico ilícito de drogas y sustancias químicas controladas. Su aplicación será sugerida a los Estados Miembros, respetando sus leyes y regulaciones nacionales.

Este documento no es un instrumento legal y en consecuencia, no crea obligaciones a los Estados Miembros, así como tampoco suprime, limita o inhabilita los sistemas de controles marítimos existentes.

PROPOSITO ESPECÍFICO:

Se recomienda a los organismos de cada Estado miembro con competencia en la materia, considerar la adopción de las siguientes medidas:

- § Facilitar y acelerar el control y tráfico de las embarcaciones deportivas, de pesca artesanal y turismo menor, impidiendo en todos los casos el desvío para fines destinados al tráfico ilícito de drogas y sustancias químicas controladas
- § Cooperar en el proceso de formulación y aplicación de medidas para la facilitación del arribo, permanencia y zarpe de embarcaciones dedicadas a éste tipo de actividad, buscando simplificación y exactitud en la información,
- § Procurar el mayor grado posible de uniformidad en las formalidades, requisitos documentales y procedimientos a fin de facilitar y mejorar el tráfico marítimo/fluviál nacional e internacional, reduciendo al mínimo las diferencias que se vean obligados a adoptar por razones especiales.
- § Transferir datos estructurados de conformidad con normas aprobadas, de una aplicación informática a otra, utilizando medios electrónicos.

Se recomienda a los organismos de cada país implementar un sistema uniforme y acorde el desarrollo socio cultural, político y económico de los Estados involucrados, garantizando la facilitación y simplificación de procedimientos y procesos de la información, como así también abierto a las distintas exigencias y contingencias que puedan plantearse desde el momento de su implementación y posterior prosecución.

Asimismo, se recomienda profundizar la aplicación por parte de los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), de distintos procedimientos tendientes a armonizar el flujo de la información respecto del buque, su carga y la documentación a presentar al momento de formalizar su ingreso/egreso a puerto, permitiendo con ello evolucionar en el tratamiento y celeridad de la información mediante el empleo de documentos estándar on-line que generarían un rápido intercambio de la información facilitando los controles de las autoridades marítimas, policiales y aduaneras en forma anticipada y adecuada.

Tanto quienes solicitan como quienes suministran información tienen ciertas responsabilidades. Esencialmente, se trata de emplear técnicas que permitan transferir un mínimo de información con la mayor eficacia posible. El criterio debería ser el mínimo de información necesario para el proceso y no el

mínimo de personas que deseen obtener esa información para otros fines. Esto impone una responsabilidad especial a las partes interesadas, particularmente los Gobiernos, los órganos estatales y las demás partes con facultades para imponer sus requisitos de información.

No sólo se trataría de que la transmisión de información se realice por el método más rápido y eficaz de que dispongan las partes interesadas; sino que, las partes (en particular los organismos de los gobiernos involucrados) dispongan de la capacidad de procesar y analizar la información de manera eficiente.

El uso creciente de sistemas basados en el intercambio electrónico de datos para la gestión y la administración de diferentes organismos como las autoridades marítimas y gubernamentales facilitaría la expansión de estos sistemas.

Las ventajas de las redes abiertas serían aún mayores si los gobiernos parte llegaran a un acuerdo sobre la utilización de formatos armonizados (como ejemplo de elementos de datos comunes para la presentación de documentación).

La implementación de la guía aquí propuesta subsanaría muchas de las dificultades relacionadas con el flujo de información podrían eliminarse mediante el uso del sistema normalizado y electrónico de documentación.

En virtud de lo antedicho, quienes solicitan información (las aduanas, las autoridades portuarias, los servicios de inmigración, etc.) deberían exigir el mínimo de información en el mejor momento posible y, cuando pidan que se completen sus documentos (declaraciones de mercancías, por ejemplo), facilitarlos en un formato normalizado.

Por su parte, quienes deben proporcionar información deberían estar obligados a suministrar datos precisos en el momento oportuno y en el formato acordado. Si se cumplieren estas condiciones, cada una de las partes (quienes proporcionan y quienes reciben información) podría explotar sistemas eficientes de documentación y realizar sus propios procesos en un tiempo mínimo.

ANEXOS:

Los mismos detallan en forma orgánica los datos a consignar por parte de la persona que formulará el despacho de la embarcación, en este caso particular su propietario o tenedor debidamente habilitado y las posibles situaciones que se pueden generar al momento de zarpada/arribo de la misma.

ANEXO I:

CONTENIDO DE LA GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS ORIENTADA A MEJORAR LOS CONTROLES DE EMBARCACIONES NÁUTICO – DEPORTIVAS, PESCA ARTESANAL Y DE TURISMO MENOR

La Guía consistirá en un formulario digitalizado en entorno página web, donde tanto al momento de la zarpada como así también el ingreso a puerto por parte de las embarcaciones implicadas, sus propietarios o tenedores consignarán en forma obligatoria y con carácter de declaración jurada los siguientes datos:

- Ø Nombre de la Embarcación.
- Ø Numero de Matricula de Registro de la Embarcación otorgado por la Autoridad Marítima.
- Ø Nombre y Apellido del Tripulante Responsable de la Embarcación.
- Ø Numero de Habilitación (Brevet-Carnet) para Tripular dicha Embarcación.
- Ø Numero de Documento o Cedula Nacional de Identidad del Tripulante.
- Ø Cantidad de Personas que lo acompañan a bordo.
- Ø Nombre de barcos auxiliares a bordo
- Ø Nombre (s) o numero (s) de barcos auxiliares
- Ø Especificar el Lugar Geográfico o Zona a navegar.
- Ø Duración (en horas o días) de la navegación.
- Ø Día y hora de regreso de la navegación.
- Ø Que se realice la solicitud de Zarpe y Arribo de la Embarcación, “vía on line”, ante la Autoridad Marítima competente.

ANEXO II:

IMPLEMENTACION PRÁCTICA DE LA “GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS ORIENTADA A MEJORAR LOS CONTROLES DE EMBARCACIONES NÁUTICO – DEPORTIVAS, PESCA ARTESANAL Y DE TURISMO MENOR”:

Navegación Nacional: La persona que formalice la salida de su embarcación, accede mediante una clave personal otorgada por la Autoridad Marítima en el momento de entregarse su “Brevet Habilitante”, al sitio de Internet o página oficial de la guía, encontrando dos formularios que certifican con carácter de declaración jurada la zarpada y posterior ingreso a puerto, completando los datos consignados en los respectivos campos.

Navegación Internacional: En caso de realizar una navegación internacional, deberá previamente, realizar los trámites migratorios ante la autoridad competente cuya constancia se adjuntará al despacho de salida on-line.

Asimismo y tal como se exige completará los datos previstos en el formulario de zarpada y posteriormente generar la transmisión tanto a la autoridad competente de cada uno de los dos estados parte participantes.

De esta manera el Despacho de Salida quedará formalmente materializado en ambos países y la persona que lo formuló será responsable de los datos consignados.

Al momento de formalizar su entrada o ingreso a puerto deberá confeccionar el Formulario de Ingreso, debiendo en tal aspecto llenar los campos asignados al efecto y realizar la transmisión a las citadas autoridades de ambos países con la finalidad de dar un cierre definitivo al control.

Observaciones: La Autoridad Marítima y/o competente que reciba el formulario on-line podrá, independientemente de ello, realizar un control físico sobre la embarcación con la finalidad de determinar si se cumplieron los lineamientos preestablecidos mediante los formularios contenidos en la Guía o se hace necesario reformular un nuevo despacho.



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

CICAD

Secretaría de Seguridad Multidimensional

**GUÍA DE MEJORES PRÁCTICAS PARA COMBATIR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS
EN LAGOS Y VÍAS NAVEGABLES**

GUÍA DE MEJORES PRÁCTICAS PARA COMBATIR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN LAGOS Y VÍAS NAVEGABLES

PREAMBULO

Los lagos y sistemas de navegación fluvial ofrecen un medio excelente para transportar drogas ilícitas, sustancias químicas controladas y otros delitos. Estos es particularmente útil cuando estas vías acuáticas cruzan o son partes de las fronteras de dos o más países vecinos.

Un grupo de expertos de los Estados Miembros de la CICAD analizaron el problema con el propósito de identificar los elementos que los países miembros podrán considerar cuando desarrollen sus estrategias para controlar estos delitos. Realizando unas series de recomendaciones sobre las mejores prácticas para combatir el tráfico ilícito de drogas a través de lagos y sistemas de navegación fluvial.

PROPOSITO

La presente Guía ofrece una serie de propuestas de mejores prácticas para combatir el uso de las vías de comunicación lacustre y fluvial para el tráfico ilícito de drogas. Su aplicación será sugerida a los Estados Miembros, respetando sus leyes y regulaciones nacionales. Este documento no es un instrumento legal y, en consecuencia, no crea obligaciones a los Estados Miembros.

JURISDICCION

Se exhorta a los Estados Miembros a respetar las Convenciones Internacionales, Tratados y Acuerdos Internacionales bilaterales/multilaterales y las legislaciones nacionales sobre los procedimientos conjuntos o combinados en la lucha contra el tráfico ilícito de Drogas por mar y por vías fluviales. Cuando alguno de los Estados Miembros se vea con la necesidad de operar en aguas jurisdiccionales de otro Estado, debe ante todo respetar la soberanía del mismo, y sólo podrá actuar bajo el consentimiento expreso del Estado implicado.

MEDIDAS PROPUESTAS:

1. Los Estados Miembros deberían considerar la posibilidad de actualizar sus plataformas tecnológicas en la medida que cada nación pueda desarrollar y buscar los métodos y/o los mecanismos adecuados que se ajusten a su jurisdicción para ser implementados en la navegación fluvial y lacustre con la única finalidad de optimizar el control, vigilancia e interdicción que garanticen las mejores prácticas en la lucha del tráfico ilícito de drogas, desvíos de precursores químicos y demás modalidades de delito.

Alcance:

- **Control de Tráfico ilícito de Drogas y precursores químicos.**
- **Control del Tráfico de Combustibles y contrabando.**
- **Control del Tráfico humano y trata de personas.**
- **Control del Tráfico de Armamentos.**
- **Protección Ambiental.**
- **Ayuda con operaciones de búsqueda y rescate.**
- **Delitos contra la propiedad.**

2. Los estados miembros deberían considerar desarrollar e implementar un sistema modelo para el registro y control de embarcaciones menores y artesanales utilizadas en las rutas fluviales y lacustres, donde se tomen mecanismos y documentos de control mediante el cual las autoridades encargadas puedan fiscalizar, investigar y realizar actividades de campo y/o análisis documentales con el objeto de prevenir y reprimir cualquier actividad ilícita, apoyados en tener una información confiable que proporcione datos reales del hecho que se les presente, bajo la supervisión, coordinación y cooperación de las autoridades competentes de acuerdo a las leyes y normas jurídicas de cada estado miembro. Con las siguientes medidas propuestas:
 - **Incrementar los controles con personal debidamente calificado para inspecciones y registros de embarcaciones fluviales y lacustres.**
 - **Implementar normas en la navegación basados en la realidad jurisdiccional y normas jurídicas de cada nación. (ej. En la República de Colombia se restringe la navegación desde las 18:00 hasta las 06:00 horas.)**
 - **Mejorar los controles del despacho de zarpe y arribo a las embarcaciones menores entre puertos extranjeros, limítrofes si se diera el caso y/o nacionales de acuerdo al escenario que se presente en cada jurisdicción.**
3. Los estados miembros deberían estudiar el interés y viabilidad para crear un mecanismo de intercambio de información para que las autoridades competentes de cada nación puedan obtener en un tiempo prudencial los datos y características de alguna embarcación que se encuentre inmersa y/o comprometida en la comisión de delitos de tráfico ilícito de drogas y demás modalidades de delitos que ocurran en el área fronteriza fluvial y lacustre comunes de los estados miembros siguiendo los canales establecidos.
 - **Crear un sistema básico de intercambio de información entre los países limítrofes.**
4. Los estados miembros deberían considerar desarrollar normativas, tratados, acuerdos internacionales bilaterales/multilaterales que permitan trabajar coordinadamente para prevenir y reprimir cualquier actividad ilícita que se genere en sus áreas fluviales comunes y de esta forma organizar un mecanismo de coordinación y cooperación regional o local donde las partes se comprometan a realizar esfuerzos para contener el tráfico de embarcaciones que se sospechen están siendo utilizadas para la comisión de los delitos a los que se refiere la presente guía, respetando la autodeterminación de sus pueblos y el derecho soberano de la jurisdicción de cada nación.
5. Los estados miembros deberían considerar la promoción de capacitación y entrenamiento de agentes públicos (migración, aduanas, organismos policiales y militares, etc.) en temas relacionados con tráfico ilícito de drogas y demás modalidades de delitos, con el único objetivo de coadyuvar en su lucha, tomando en cuenta los siguientes aspectos:
 - **Reconocimiento, detección y manejo de diferentes tipos de drogas ilícitas.**
 - **Reconocimiento, detección y manejo de insumos químicos.**
 - **Reconocimiento, detección y manejo de armas y explosivos.**
 - **Técnicas de inspección de naves y/o embarcaciones fluviales y lacustres.**
 - **Métodos de registros físicos de personas, registros de equipajes y registros de cargas.**
 - **Conocimiento sobre la legislación nacional relacionada con el control del tráfico de drogas.**



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

CICAD

Secretaría de Seguridad Multidimensional

USO DE LANCHAS RÁPIDAS EN EL TRÁFICO Y LA DISTRIBUCIÓN DE DROGAS

USO DE LANCHAS RÁPIDAS EN EL TRÁFICO Y LA DISTRIBUCIÓN DE DROGAS

PREAMBULO

Uno de los modos de operaciones empleado de forma muy frecuente por parte de los grupos y organizaciones delictivas en el tráfico y distribución de la droga, esta modalidad tiene peculiaridades que favorecen a la realización de este ilícito, siendo la más importante de ellas el amplio uso de este tipo de medio para el uso de la pesca de manera legal dificultando en gran medida la identificación de los criminales que lo emplean en un universo tan vasto como lo es la actividad de pesquera.

Otra de las problemáticas graves en este sentido es la legislación de las diferentes naciones para regular el uso y empleo de los mismos, así como la falta de una regulación adecuada que permita acotar su uso de manera ilegal, situación que es ampliamente aprovechada por los delincuentes para la realización de sus ilícitos aprovechando estos espacios o vacíos legales, los cuales diversifican sus delitos como los son el tráfico de armas, indocumentados entre otros.

PROPÓSITO

El propósito del presente documento es el de constituir solamente una **guía** cuyo objeto es servir como referencia a los Estados participantes para que en la medida que consideren pueda ser empleado como ayuda en las problemáticas particulares de cada nación y de ningún modo busca tener una responsabilidad para las naciones o ser vinculante

PROBLEMÁTICA

Desarrollando el problema que aqueja a cada una de nuestras naciones hemos determinado que esta involucra varias facetas sociales, las cuales tienen un impacto negativo a los ciudadanos de nuestros países, sin embargo, consideramos que este grupo no puede mantener un enfoque de todas las problemáticas de cada uno de nuestros Estados, por lo que tratando de cumplir con el mandato encomendado a este grupo se intentara focalizarnos en las lanchas rápidas (Go Fast).

Tratando de hacer uso del ejercicio del pensamiento crítico, consideramos que este trabajo debe empezando con preguntas que nos ayuden a dirigir el proceso en una dirección focalizada.

Debido a que el tema considera el uso de lanchas rápidas los planteamientos que debemos hacernos son:

- ¿El uso de Go Fast dedicadas a actividades ilícitas están contribuyendo a una problemática de nuestras sociedades?
- ¿Cómo contribuyen las Go Fast al problema?
- ¿Cuál efecto tiene este transporte en nuestros países?
- ¿Implica un daño a la soberanía y orden de los países?
- ¿Cómo paramos estos daños? Es necesario evitar el arribo de Go Fast
- ¿Cómo Prevenirlo? Podemos parar go fast antes de entrar en nuestras aguas o antes de llegar a la costa, o como una alternativa, podemos prevenirlos de salir de la costa.
- ¿Cómo vamos a parar la entrada o salida de la costa de Go Fast? Dominando las aguas nacionales o dominando los movimientos de las Go Fast.
- ¿Podemos dominar todas las aguas nacionales?
- ¿Podemos dominar todas las Go Fast?
- ¿Cuál es la solución? Aumentar el porcentaje de dominio de nuestras aguas y Go Fast

- ¿Cómo podemos dominar las Go Fast? Necesitamos saber de quienes son, los nombres de quienes las tripulan, donde están, sus características, los motores que usan, si salen es necesario conocer si podemos buscarlos o localizarlos.

GUIA PRÁCTICA PARA EL CONTROL DE EMBARCACIONES

DISPOSICIONES GENERALES

1. DEFINICIONES: Para los efectos del presente Documento se adoptan las siguientes definiciones:

1. **MARCA DE IDENTIFICACIÓN:** La marca de identificación es la señal que tiene como objeto identificar a las naves de registro nacional, excepto las de guerra.
La marca de identificación debe reunir las siguientes características:
 - a. Marcas: deberán ser únicas y permanentemente fijadas a la embarcación
 - a. Ubicación: acuerdo lo determinado por cada nación
Las naves de construcción primitiva solamente llevaran la marca de identificación en las amuras.
 - b. Información: características de número y siglas acuerdo cada autoridad marítima
Para las naves que presten el transporte de pilotos prácticos, estas deberán contar además con la palabra piloto en mayúscula, ubicado en el centro de los costados de la nave.
 - c. Tamaño: Cada letra o número, deberá colocarse en tamaño proporcional al francobordo y a la eslora de acuerdo con el porte de la nave o artefacto naval.
 - d. Apariencia: Debe estar pintada en un color que resalte sobre el color del mismo y permita su visibilidad e identificación clara, utilizando pintura reflectiva o fluorescente resistente a la intemperie y de larga duración.
2. **SEÑAL DE CAMBIO DE VELOCIDAD:** Es la señal emitida por una Unidad de la autoridad marítima o servicio de Guardacostas, con la cual se ordena al dueño o capitán de la embarcación que cambie de velocidad o detenga por completo la marcha de la misma (como sea el caso), para permitir el embarque de forma segura.
La señal deberá se determinada por cada país, puede estar acompañada de señales luminosas intermitentes dirigida hacia la nave en cuestión. Además podrá ser complementada con una orden verbal en relación a las instrucciones a través del canal VHF- FM designado para este propósito.
3. **DOCUMENTOS PERTINENTES:** Entiéndese por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo a la clase de la embarcación y requerimientos definidos por cada país. Los documentos serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.

Los documentos pertinentes respecto a las embarcaciones y artefactos de matrícula nacional podrán incluir estos y otros:

- a) Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
- b) Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).

- c) Patente del Instituto Nacional de Pesca, tratándose de naves pesqueras.
- d) Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).
- e) Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
- f) Certificado de matrícula o en su defecto pasavante.
- g) Certificado de registro de motor.
- h) Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible
- i) Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.
- j) Autorización especial para tránsito expedida por la autoridad marítima
- k) Demás documentación que la Autoridad Marítima de cada país estime pertinente.

Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula extranjera son:

Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.

Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).

Patente de la Autoridad Pesquera de cada país, tratándose de naves pesqueras.

Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).

Documento de zarpe y demás documentos exigidos por la normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.

Certificado de matrícula.

Certificado de registro de motor.

Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.

Autorización especial para tránsito expedida por la autoridad marítima

Demás documentos que cada país estime.

- 4. **CERTIFICADOS ESTATUTARIOS:** Entiéndese por certificados estatutarios, los documentos que expide la Autoridad Marítima a naves y artefactos navales, con el fin de certificar el adecuado estado de las mismas en lo referente a seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación, de conformidad con las normas técnicas vigentes.

2. NORMAS PARA EL CONTROL DE TRANSITO DE NAVES O ARTEFACTOS NAVALES:

Todas las embarcaciones grandes o pequeñas (como se define en cada caso por el país en términos de longitud y otros factores) y los artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de cada Autoridad Marítima, excepto las naves de guerra, deberán cumplir con las siguientes normas:

- 1. Naves y artefactos navales de matrícula extranjera:
 - a. Estar matriculadas ante la Autoridad Marítima extranjera.
 - b. Mantener a bordo y vigentes, en todo momento los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u Organización Reconocida, según el caso específico.

- c. Atender a la “señal de parar máquinas” y a la orden de detención efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 V.H.F. o F.M. y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades operativas del país.
- d. Cubrir exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje, o la ruta registrada en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización contenida en el acto administrativo expedido por la Autoridad Marítima de cada país.
- e. Transitar a velocidades inferiores a veinticinco (25) nudos en bahías internas y canales de acceso y a treinta (30) nudos en aguas jurisdiccionales, excepto las naves que se encuentren desarrollando una competición deportiva, previamente autorizada por la Capitanía de Puerto correspondiente.
- f. Tramitar ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves cuya relación casco-motor le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.
- g. Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el periodo comprendido entre el anochecer y el amanecer, en cuyo caso deberán llevar las luces de navegación energizadas.
- h. No llevar a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias HF, VHF y UHF.
- i. Reportarse periódicamente a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, de la jurisdicción por el canal de VHF – FM designado a este propósito por el país, cuando la nave tenga la intención de entrar a puerto y/o salga al mar.
- j. No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (a criterio de cada país)

NOTA: La restricción indicada en el literal anterior, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.)

- k. Limitar las cantidades de combustible transportado por naves dedicadas a las faenas de pesca, cuya finalidad sea el aprovisionamiento de los botes de apoyo en la faena, teniendo en cuenta que el consumo hora en galones de combustible de un motor fuera de borda es el diez por ciento (10%) del caballaje del motor. Por tal motivo las Capitanías de Puerto antes de autorizar el zarpe de las naves dedicadas a faenas de pesca, en las cuales se empleen naves menores de apoyo que deban ser reaprovisionadas de combustible en el transcurso de la actividad deberá realizar el cálculo de los días de faena contra el caballaje total de los motores que utilicen. Con el propósito de limitar las cantidades de combustible embarcado, impedir la manipulación

innecesaria de cantidades de combustible que expongan la seguridad de la tripulación y de la embarcación, y disminuir los riesgos de contaminación marina.

1. No utilizar en las naves menores de apoyo que se utilicen en las faenas de pesca, motores fuera de borda que excedan los veinticinco (25) H.P.
2. Naves y artefactos navales de matrícula nacional.
Además de lo estipulado en el numeral 1 de las marcas de identificación, deberán cumplir con las siguientes normas:
 - a. Tener señalada la marca de identificación, la cual se mantendrá visible en todo momento.
 - b. Registrar todo motor de uso marino o fluvial, ante una Capitanía de Puerto del país, la cual expedirá el certificado de registro de motor (anexo B de la presente Resolución).
 - c. No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (anexo A de la presente Resolución).

NOTA: La restricción indicada en el literal c, del presente sección, solo será aplicable a las naves de arqueología igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.); excepto a las naves que navegan dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto; las dedicadas a la pesca artesanal; al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo; de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico, y las dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima.

3. NORMAS APLICABLES A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES. Al personal de las sociedades portuarias regionales situadas en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima, se les recomienda observar en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20).

4. NORMAS APLICABLES A LAS MARINAS Y CLUBES NÁUTICOS: Las Marinas y Clubes Náuticos, en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registradas ante la Autoridad Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente, expedida por la Autoridad Marítima.
3. Observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20).

4. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción cuando una nave de registro nacional se presente sin la marca de identificación o sin el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, requiriendo cualquier tipo de servicio, con el fin de que la Capitanía de Puerto competente, tome las acciones correspondientes.
5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción el arribo y zarpe, a o desde sus instalaciones, de toda nave de bandera extranjera, incluyendo los veleros y yates, con el fin de controlar el tiempo de permanencia de los mismos en aguas colombianas.
6. Abastecer de combustible a las naves de conformidad con lo prescrito en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, expedido por la Capitanía de Puerto para cada viaje que se pretenda realizar.
7. Llevar un registro permanente del abastecimiento de combustible por nave.
8. Llevar un registro actualizado de las actividades propias como marinas o clubes náuticos, para lo cual deberán proceder dentro de los sesenta (60) días calendario a la publicación del presente documento (a menos que ya lo haya ejecutado), a la apertura de un libro de zarpes y de arribo de naves, en el cual para cada nave, se debe registrar el nombre del propietario o armador indicando su dirección y teléfono, número de matrícula, número del certificado de registro de motor y número del certificado de autorización de capacidad máxima de diseño para el transporte de combustible.

PARAGRAFO : El libro de zarpes y de arribo de naves y el registro de abastecimiento de combustible estarán sujetos a revisión por parte de la Capitanía de Puerto o autoridad competente, en las inspecciones que se realicen para controlar y verificar tales actividades.

9. Enviar a la Capitanía de Puerto de jurisdicción, un reporte mensual del movimiento de naves, a las cuales se les prestó algún servicio, indicando el tiempo de permanencia de las mismas en la marina o club náutico sin ser movilizadas; horas en que efectuó con arribos y zarpes; nombres y apellidos del Capitán y de la tripulación e identificación correspondiente.

5. NORMAS APLICABLES A LOS ASTILLEROS NAVALES: Los Astilleros Navales, en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registrados ante la Autoridad Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente, expedida por la Autoridad Marítima.
3. Observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20).
4. No reparar, modificar y/o dar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 de la sección 1.

NOTA: Las reparaciones y modificaciones de las naves y/o artefactos navales de matrícula nacional, deben ser supervisadas por un inspector nombrado por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

Tratándose de naves de registro extranjero, se deberá solicitar la presentación de los documentos equivalentes a los nacionales.

5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior, con el fin de que la Capitanía de Puerto correspondiente, tome las acciones del caso.
6. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción el arribo y zarpe, a o desde sus instalaciones, de toda nave de bandera extranjera, incluyendo los veleros y yates, con el fin de controlar el tiempo de permanencia de los mismos en aguas nacionales.
7. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.
8. Para las naves que se construyan o que se importen, previa autorización del propietario o del armador, gestionar la expedición del certificado de matrícula y del certificado de registro de motor ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, donde la nave y/o motor realizará sus operaciones.
9. Efectuar la marca de identificación, de conformidad con el numeral 1 de la sección 1 del presente documento, y entregar la nave o el artefacto naval y/o el motor al propietario, una vez obtenido el certificado de matrícula y el certificado de registro del motor, con la autorización del propietario o del armador.
10. Presentar a la Autoridad Marítima, dentro de los sesenta (60) días calendario a la fecha de publicación de la presente Resolución, un informe mensual de las reparaciones y modificaciones realizadas, incluyendo lo correspondiente al aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, modificación de tanques, cofferdam o cualquier espacio interior, así como las ventas efectuadas durante los tres (3) años inmediatamente anteriores, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

- a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica).
- b. Cantidad y clase de embarcaciones y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie del casco y del motor.
- c. Actividad para la cual fue destinada la nave y /o los motores.

NOTA1: Quienes hayan presentado la relación de ventas ejecutadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentando el informe mensual.

NOTA2: En el caso que las naves ó artefactos navales que se fabriquen o importen (ya sea casco y/o motores, unidos o separados), sean con destino a un establecimiento comercial de distribución, este último podrá previa autorización del propietario o del armador, efectuar el trámite de matrícula de la nave ó del artefacto naval, el registro del motor y la señalización con la marca de identificación, antes de hacer la entrega de la misma al comprador.

Para tales efectos el astillero naval deberá enviar un listado con los datos actualizados de los establecimientos comerciales de distribución que cuenten con la autorización de distribución de sus productos; listado que debe ser mantenido al día en todo momento, informando a la Capitanía de Puerto cualquier novedad o cambio en la información.

11. Luego de suministrado el informe antes señalado, presentar a la Autoridad Marítima, un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las reparaciones, modificaciones, el aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, así como de las ventas efectuadas durante ese periodo, a partir de la fecha de publicación del presente documento, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

- a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica)
 - b. Cantidad y clase de embarcaciones y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor.
 - c. Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor.
 - d. Actividad para la cual será destinada la nave y /o los motores.
12. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave, que no se encuentren con la debida ilustración en los planos de la nave o artefacto naval ni con la autorización por parte de la Autoridad competente y puedan ser utilizados para el transporte de estupefacientes, o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, o cualquier sustancia no autorizada.

6. NORMAS APLICABLES A LOS TALLERES DE REPARACIÓN NAVAL Y OTRAS PERSONAS NATURALES O JURIDICAS DEDICADAS A LA CONSTRUCCION, REPARACION, MODIFICACION Y/O MANTENIMIENTO DE NAVES O ARTEFACTOS NAVALES: Los talleres de reparación naval y las demás personas enunciadas anteriormente en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registrados ante la Autoridad Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente, expedida por la Autoridad Marítima.
3. Observar, en lo de su competencia las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20).
4. No reparar, modificar y/o dar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 de la sección 1 del presente documento.

PARAGRAFO: Las reparaciones y modificaciones de las naves y/o artefactos navales de matrícula nacional, deben ser supervisadas por un inspector nombrado por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

Tratándose de naves de registro extranjero, se deberá solicitar la presentación de los documentos equivalentes a los nacionales.

5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior, con el fin de que la Capitanía de Puerto tome las acciones a que haya lugar.
6. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible de una nave, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.
7. Presentar a la Autoridad Marítima dentro de los sesenta (60) días calendario a la fecha de publicación de la presente Resolución, un informe mensual de las reparaciones y modificaciones realizadas, incluyendo lo correspondiente al aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, así como de las ventas efectuadas durante los tres (3) años inmediatamente anteriores, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

- a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica).
- b. Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie del casco y del motor.
- c. Actividad para la cual fue destinada la nave y/o los motores.

NOTA: Quienes hayan presentado la relación de venta realizadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentado el informe mensual.

8. Luego de suministrado el informe antes señalado, presentar a la Autoridad Marítima un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las reparaciones, modificaciones, el aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, modificación de tanques, cofferdam o cualquier espacio interior así como de las ventas efectuadas durante ese periodo, a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

- a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica)
- b. Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor.
- c. Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor.
- d. Actividad para la cual será destinada la nave y/o los motores.

9. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave, que no se encuentren con la debida ilustración en los planos de la nave o artefacto naval ni con la autorización por parte de la Autoridad competente y puedan ser utilizados para el

transporte de estupefacientes, o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos.

7. NORMAS APLICABLES A PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS DISTRIBUIDORES DE NAVES O ARTEFACTOS NAVALES Y/O MOTORES MARINOS O FLUVIALES: Las personas naturales o jurídicas distribuidores de naves o artefactos navales y/o motores marinos o fluviales, en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima, deberán dar estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. La compra de embarcaciones solo deberá ser permitida con la trazabilidad de los medios de pago.
2. Podrán, previa autorización escrita del propietario, del armador o del agente marítimo, gestionar la expedición del certificado de matrícula y del certificado de registro de motor ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, donde la nave y motor realizarán sus operaciones.
2. Efectuar la marca de identificación, de conformidad con el numeral 1 de la sección 1, y entregar la nave y/o el motor al propietario, una vez obtenido el certificado de matrícula y el certificado de registro de motor.
3. Presentar a la Dirección General Marítima dentro de los sesenta (60) días calendario a la fecha de publicación de la presente Resolución, la relación de las ventas efectuadas durante los tres (3) años inmediatamente anteriores, con los siguientes datos:
 - a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica)
 - b. Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor.
 - c. Actividad para la cual fue destinada la nave y/o los motores.

PARAGRAFO: Quienes hayan presentado la relación de ventas realizadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentando el informe mensual.

4. Luego de suministrado el informe antes indicado, presentar a la Autoridad Marítima un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las ventas efectuadas durante ese periodo, a partir de la fecha de publicación del presente documento. Dicha información debe contener los siguientes datos:
 - a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica).
 - b. Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor.
 - c. Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor.
 - d. Actividad para la cual será destinada la nave y/o los motores.

8. NORMAS APLICABLES A LOS PROPIETARIOS, ARMADORES Y AGENTES MARÍTIMOS: Los propietarios, armadores y agentes marítimos, deberán observar en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20) dando cumplimiento a las siguientes normas:

1. Naves Matriculadas ante la Autoridad Marítima Nacional: El propietario, armador o agente marítimo de una nave o artefacto naval, debidamente matriculado o de un motor debidamente registrado con anterioridad a la fecha de publicación de la presente Resolución, dentro de los tres (3) meses siguientes a esta fecha, deberá adelantar el siguiente procedimiento ante la Capitanía de Puerto de su jurisdicción:
 - a. Gestionar, en los casos que corresponda, la autorización o registro de ruta específica o reconfirmar la ruta previamente asignada o registrada, según el tráfico que realice la nave.
 - b. Adelantar las diligencias pertinentes para la expedición del certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, para cada viaje que pretenda realizar, siempre que se requiera zarpe.
 - c. Gestionar la expedición del certificado de registro de motor.
 - d. Solicitar una inspección extraordinaria ante la Capitanía de Puerto de matrícula de conformidad a lo estipulado en el numeral 9 de la sección 17 del presente documento.

2. Naves no Matriculadas: El propietario, armador o agente marítimo de una nave o artefacto naval, que no haya sido debidamente matriculado o de un motor que no haya sido debidamente registrado, con anterioridad a la fecha de publicación de la presente Resolución, dentro de los tres (3) meses siguientes a esta fecha, además de lo estipulado en el numeral primero del presente artículo, deberá adelantar el siguiente procedimiento ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción:
 - a. Adelantar las gestiones necesarias para obtener la expedición de los diferentes documentos pertinentes, de acuerdo con la clase de nave o artefacto naval.
 - b. Gestionar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la autorización para cualquier modificación de la capacidad de diseño para transporte de combustible de la nave o artefacto naval.
 - c. Mantener informada a la Capitanía de Puerto de matrícula, de cualquier novedad o modificación de la información referente a los datos técnicos de la nave, de los suyos y del propietario cuando este no sea el Armador, así como del lugar donde normalmente permanecerá.
 - d. No modificar las características de la nave o artefacto naval sin la correspondiente autorización previa expedida por la Autoridad Marítima, ni cargar a bordo más combustible que el autorizado en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible. (anexo A de la presente Resolución).

9. NORMAS APLICABLES A LOS TRIPULANTES Y CAPITANES DE NAVES: Los tripulantes y capitanes de naves deberán observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), y darán estricto cumplimiento a las siguientes normas :

1. Denunciar a la autoridad los hechos punibles o contravenciones, de cuya comisión tenga conocimiento, en especial los inherentes a:

- a. Piratería.
 - b. Trata de esclavos.
 - c. Efectuar transmisiones no autorizadas.
 - d. Tráfico, fabricación o porte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, insumos o productos químicos esenciales o precursores para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes.
 - e. Transporte de armas, munición o explosivos sin autorización.
 - f. Contrabando y favorecimiento del contrabando.
 - g. Exploración en búsqueda de antigüedades náufragas, sin autorización.
 - h. Salvamento de especies náufragas, sin autorización.
 - i. Faenas de pesca, exploraciones, explotaciones de recursos, sin autorización, o en zonas no autorizadas para pesca por parte de la autoridad competente.
 - j. Que la nave no tenga nacionalidad.
 - k. Transporte de desechos o sustancias radioactivas.
2. Además de lo prescrito en el numeral anterior, los capitanes de las naves deberán, dar cumplimiento a lo siguiente:
- a. Reportar todas las actividades sospechosas a la autoridad apropiada o designada a tal fin.
 - b. No permitir a bordo de la nave o artefacto naval objetos de comercio ilícito.
 - c. Informar previamente por radio o cualquier otro sistema de comunicación, o por conducto de su agente marítimo, si lo tuviere, a las autoridades o a la Capitanía de Puerto más próxima, que transporta productos químicos esenciales o precursores para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes, e indicar si se trata de paso inocente, cuál será su ruta o alternativamente el puerto al que pretende arribar.
 - d. Informar previamente por radio o cualquier otro sistema de comunicación, o por conducto de su agente marítimo, si lo tuviere, a la Capitanía de Puerto respectiva y demás autoridades competentes, al menos con veinticuatro (24) horas de antelación al tiempo estimado de arribo a puerto, con indicación del tipo de mercancía, cantidad, marcas, fabricante, país de origen y el itinerario de los puertos donde la nave arribará antes del descargue de productos químicos esenciales o precursores para la elaboración procesamiento o transformación de estupefacientes, sin perjuicio de la declaración de estas mercancías de acuerdo con las disposiciones sobre el particular, de la autoridad aduanera de cada país.
 - e. Permitir la visita a bordo a la nave o artefacto naval por parte de los comandantes de las unidades a flote de la Autoridad Marítima, con el fin de verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval y/o de la tripulación y/o para realizar la inspección y registro de parte o de la totalidad de la nave o del artefacto naval.

DE LA INMOVILIZACION

10. INMOVILIZACION DE NAVES O DE ARTEFACTOS NAVALES: Se entiende la acción adoptada por los comandantes de las unidades operativas o por la Autoridad Marítima o Servicio de Guardacostas, **consistente** en impedir temporalmente el zarpe ó la navegación de las naves o artefactos navales, para practicarle visita en los términos establecidos en sección 13 del presente documento.

11. PRESENCIA DE AUTORIDAD: Toda nave o artefacto naval, ante la presencia, de una unidad de la Autoridad Marítima, está en la obligación de permanecer en escucha del canal 16 de V.H.F. - F.M. y contestar al llamado en caso de ser requerido.

La nave que no acate o haga caso omiso a la “señal de parar máquinas”, o de la orden que se detenga, será objeto de persecución y se procederá a su inmovilización temporal por considerarse un indicio de la comisión de actividades ilícitas y/o contravencionales. Además, el incumplimiento a la “señal de parar máquinas”, dará lugar a la imposición por parte de la Autoridad Marítima, de las sanciones de que trata la sección 18 del presente documento.

12. APLICACIÓN: La inmovilización temporal de naves o artefactos navales, podrá ser realizada por cualquier unidad de la Autoridad Marítima así:

1. Por unidades operativas, cuando existan indicios que den margen a colegir el desarrollo de actividades delictivas o contravencionales de la nave o de su tripulación, así:

- a. La piratería.
- b. La trata de personas
- c. Efectuar transmisiones no autorizadas.
- d. Tráfico, fabricación o porte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, insumos o productos químicos esenciales o precursores para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes.
- e. El transporte de armas, munición o explosivos sin autorización.
- f. La exploración en búsqueda de antigüedades naufragas, sin autorización.
- g. El salvamento de especies náufragas, sin autorización.
- h. El contrabando de bienes y el favorecimiento del contrabando.
- i. Faenas de pesca, exploraciones o explotaciones de recursos, sin autorización o en zonas no autorizadas para pesca por parte de la autoridad competente.
- j. Cuando la nave no este matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional o Extranjera.
- k. Cuando la nave y/o tripulación no disponga de los documentos pertinentes.
- l. Cuando la nave o su tripulación no acaten la “señal de parar máquinas”, o la orden de detención efectuada mediante comunicación efectuada a través del canal 16 de V.H.F. - F.M. emitida por una Unidad de la Armada Nacional, será objeto de persecución.
- m. Cuando la nave no cubra exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje o la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima.
- n. Cuando la nave transite a velocidad superior a veinticinco (25) nudos, en bahía internas y canales de acceso y a más de treinta (30) nudos en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima, sin autorización especial para ello.

- o. Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el periodo comprendido entre el atardecer hasta el amanecer, o navegue sin luces, de conformidad con lo establecido en el literal j, del numeral 3 de la sección 1, en concordancia con el literal g, de la sección 2 del presente documento.
 - p. Cuando el número o potencia del motor difiera con el del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor.
 - q. Cuando la nave no tenga la marca de identificación de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 de la sección 1 del presente documento.
 - r. Cuando no se disponga del certificado de registro del motor. (Anexo B de la presente Resolución).
 - s. Cuando lleve a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias de HF, VHF y UHF.
 - t. Cuando las naves y artefactos navales de matrícula extranjera, de arqueos iguales o inferiores a mil (1000) toneladas de registro bruto (T:R:B:) transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, o en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga de acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (anexo A de la presente Resolución).
 - u. Cuando la nave no enarbole ningún pabellón.
 - v. Cuando la nave no tenga nacionalidad.
 - w. Cuando transporte desechos o sustancias radioactivas.
 - x. Cuando lo disponga autoridad judicial competente.
 - y. Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y/o la preservación del medio ambiente marino.
2. Por la Autoridad Marítima, en los siguientes eventos:
- a. Cuando la nave no este matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional o Extranjera.
 - b. Cuando la nave y/o la tripulación no disponga de los documentos pertinentes.
 - c. Cuando la nave no cubra exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje o la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima.
 - d. Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el periodo comprendido entre el atardecer hasta el amanecer, o navegue sin luces.
 - e. Cuando el número o potencia del motor difiera con el del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor.
 - f. Cuando la nave no tenga la marca de identificación de conformidad con lo estipulado en el numeral 1. de la sección 1 del presente documento.
 - g. Cuando no se disponga del certificado de registro del motor. (anexo B del presente documento).

- h. Cuando lleve a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencia de HF, VHF y UHF.
- i. Cuando las naves y artefactos navales de matrícula nacional, de arqueo igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.) transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, o en cantidades superiores a la capacidad de diseño para el transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga, excepto a las naves dedicadas a la pesca artesanal; al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo; de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico, y a las dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima. De acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.
- j. Cuando se compruebe que el equipo de la nave o artefacto naval no cumple con las condiciones de homologación establecidas.
- k. Cuando se trate de naves o artefactos navales al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas.
- l. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación de la nave y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
- m. Cuando se compruebe que la nave o el artefacto naval no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, la nave o artefacto naval será inmovilizado por un término de hasta tres (3) meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se podrá sancionar con multa.
- n. Cuando se compruebe que la nave o el artefacto naval excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.
- o. Cuando se deba impedir la navegación de una nave o que ésta se haga a la mar, por considerar que la misma ha transgredido las normas de la marina mercante nacional vigentes.
- p. Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y/o la preservación del medio ambiente marino.

DE LA VISITA

13. VISITA A LA NAVE O ARTEFACTO NAVAL: Entiéndese la acción adoptada por los Comandantes de Unidades a flote de la Autoridad Marítima, Armada, Servicio de Guardacostas, que consiste en subir a bordo de la nave o artefacto naval por parte de un Oficial, Suboficial u otra Autoridad competente, con el propósito de verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval y/o de la tripulación, o comprobar el desarrollo de actividades ilegales de la nave y/o de la tripulación, para lo cual podrán realizar la inspección y registro de la totalidad o parte de la misma.

14. DISPOSICIÓN DE BIENES Y PERSONAS: En caso de encontrarse pruebas o indicios que impliquen a la nave y/o artefacto naval, la carga o su tripulación en un delito y/o contravención, estos serán puestos a disposición de la autoridad competente por acta suscrita por el Comandante de la Unidad,

Autoridad Marítima y demás participantes, acompañada de fotografías o filmaciones, si ello es pertinente, indicándose como mínimo: marca, tipo, modelo, fecha de construcción, nombre de la nave y/o artefacto naval, bandera, material del casco, número de motor, número de matrícula, desplazamiento, arqueo neto, eslora, manga, colores del casco, uso, estado de la nave, nombre de la persona natural o jurídica, propietaria de la nave y/o artefacto naval e identificación correspondiente, armador e identificación correspondiente, relación de presuntos responsables e identificación correspondiente anexando constancia de buen trato, nombre de la unidad que efectúa la incautación y fecha de la misma, incluyendo inventarios, si es pertinente, y demás información que se considere necesaria para que las autoridades competentes puedan determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar como acaecieron los hechos.

15. AMBITO DE APLICACIÓN: La visita a la nave o artefacto naval puede ser practicada en cualquier momento, circunstancia o lugar, ya sea que se encuentre varada fuera del agua, en las marinas, clubes náuticos, astilleros navales o talleres de reparación naval o en cualquier otra área jurisdiccional en tierra o que la misma se encuentre atracada, abarloada, fondeada o navegando en aguas jurisdiccionales o en altamar.

El embarque de las embarcaciones deberá ser de manera legalmente autorizada por las autoridades competentes, por las regulaciones u otro instrumento jurídico disponible.

DISPOSICIONES OPERATIVAS

16. CUMPLIMIENTO OPERATIVO: El cumplimiento operativo de lo dispuesto en el presente documento, corresponde:

1. Unidades navales, a través del patrullaje en su jurisdicción la inmovilización, la visita y la persecución y de naves y artefactos navales, de conformidad con lo establecido en las secciones 10, 11, literal l de la sección 2 y la sección 13 del presente documento.
2. Autoridad Marítima: A través de las Capitanías de Puerto, de acuerdo a su jurisdicción la inmovilización, visita, e inspección y registro de naves y artefactos navales, la vigilancia y control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a actividades marítimas.

17. DISPOSICIONES PARA LAS CAPITANÍAS DE PUERTO: Las Capitanías de Puerto darán estricto cumplimiento a las siguientes instrucciones:

1. Observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20).
2. (si existe restricciones en el empleo de combustibles) Expedir a las naves nacionales de arqueo igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.) el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible el cual se expedirá para cada viaje junto con el documento de zarpe teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:
 - a. La capacidad de transporte de combustible con la cual se diseñó originalmente la nave.
 - b. La cantidad de combustible necesaria para llevar a cabo la navegación en la travesía de la ruta autorizada.
 - c. El reaprovisionamiento de combustible en el puerto de arribo para realizar el trayecto de vuelta en cumplimiento de la ruta autorizada (en caso de ser practicable).
 - d. El transporte adicional de combustible como carga, con destino a la comercialización del mismo en el puerto de arribo, o para desarrollar las labores autorizadas, siempre y cuando la

- nave cumpla con las especificaciones técnicas y de seguridad, navegabilidad y prevención de la contaminación para el desarrollo de esta actividad.
- e. La Capitanía de Puerto establecerá las normas especiales para expedir esta autorización, considerando las condiciones del área jurisdiccional y la actividad que desarrolla la embarcación.
3. Expedir el certificado de registro del motor a los motores de todas las naves de bandera nacional que operen en su jurisdicción, para lo cual se tendrá en cuenta la declaración de importación, la autorización de levante, la factura comercial o cualquier otro documento que exija la autoridad aduanera nacional.
 4. Expedir a las naves el certificado nacional de inspección anual.
 5. Establecer, al momento de la matrícula, la correspondencia entre la potencia de los motores, el tipo de casco y la actividad para la cual se registra la nave.
 6. Elaborar y mantener un estricto registro actualizado de los datos técnicos de las naves y los motores, así como de los datos personales del propietario, armador o agente marítimo de los mismos.
 7. Informar a la Oficina Jurídica y a la División de Gente de Mar y Naves de la Autoridad Marítima, sobre aquellos fallos que han quedado en firme relacionados con la imposición de cualquier sanción a: personal de gente de mar, naves o a las personas naturales o jurídicas dedicadas a Actividades Marítimas. Los datos y documentos deberán ser incluidos dentro de la información remitida periódicamente a la Autoridad Marítima, los primeros cinco (5) días calendario del mes.
 8. Realizar, durante el primer y segundo semestre de cada año Inspecciones ordinarias a los astilleros navales, talleres de reparación naval, marinas y clubes náuticos, ubicados en sus respectivas jurisdicciones, que se practicarán como mínimo una vez durante cada semestre, con el fin de constatar el cumplimiento de las normas contempladas en el presente documento. Los informes pertinentes deberán ser enviados a la Autoridad Marítima.
 9. Efectuar inspecciones extraordinarias a naves y/o motores de conformidad con los registros existentes en la Capitanía de Puerto o previa solicitud de su propietario, armador o agente marítimo, con el fin de:
 - a. Establecer la ubicación de las naves y/o de los motores.
 - b. Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto en lo referente a los datos personales completos del propietario, armador o agente marítimo.
 - c. Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto en lo referente a las características técnicas de las naves y motores, incluyendo el número de serie de casco y motores.
 - d. Verificar la correcta ubicación y forma de la Marca de Identificación de naves, de conformidad a lo estipulado en el numeral 1 de la sección 1 del presente documento.
 - e. Determinar la capacidad máxima de diseño para transporte de combustible.
 - f. Registrar oficialmente en el certificado de matrícula el número de serie del casco y de los motores.

- g. Verificar la existencia y validez de los documentos pertinentes que le corresponda llevar a bordo, de conformidad con el numeral 3 de la sección 1 del presente documento, incluyendo los que competen a motores y tripulación.

NOTA: La expedición de los documentos pertinentes exigidos a las naves y artefactos navales de matrícula nacional, es una tarea que le corresponde exclusivamente a la Autoridad Marítima, a través de las Capitanías de Puerto.

- 10. Expedir Autorización Especial para Tránsito, a las naves cuya relación casco-motor le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:
 - a. La actividad comercial a la que se dedica la nave.
 - b. La ruta asignada y las condiciones hidrográficas y meteorológicas que se observan en la misma.
 - c. El transporte de pasajeros a quienes se les debe garantizar su seguridad durante toda la travesía.
- 11. No expedir la autorización especial para tránsito de naves que no sustenten la utilización para actividades lícitas de los motores que en relación con el casco pueda desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.
- 12. Expedir autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el periodo comprendido entre el anochecer y el amanecer.
- 13. Solicitar a los Comandantes de las Unidades Navales a flote, la realización de visitas, a las naves o a los artefactos navales, cuando las circunstancias así lo requieran.
- 14. Imponer las sanciones correspondientes por transgresiones a las normas contempladas en la presente Resolución, si es su competencia.

18. SANCIONES: Sin perjuicio de lo previsto en las leyes de cada nación, el incumplimiento a lo previsto en el presente documento facultará a la Autoridad Marítima para imponer las sanciones que estime pertinente

EJEMPLO

- 1. Capitanes y Tripulantes:
 - a. Suspensión de la licencia de navegación.
 - b. Cancelación de la licencia de navegación.
 - c. Sanción monetaria establecida por cada país.
- 2. Propietarios o Armadores de Naves, Agentes Marítimos, Marinas, Clubes Náuticos, Astilleros Navales y Talleres de Reparación Naval:
Sanción monetaria establecida por cada país para:
 - a. Persona natural
 - b. Persona jurídica
- 3. Naves:
 - a. Suspensión de permiso de operación.
 - b. Cancelación de la patente de navegación o el permiso especial de navegación.
 - c. Cancelación de ruta autorizada o registrada.

NOTA: Las sanciones de que trata esta sección se impondrán sin perjuicio de las que tuvieron lugar por parte de otras entidades u organismos en conductas concurrentes o conexas en materia de su competencia.

19. ORGANIZACIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA: La Autoridad Marítima se debe organizar acuerdo lo establecido en cada nación asignando el cumplimiento de las misiones derivadas del presente documento.

DISPOSICIONES FINALES

20. DIFUSIÓN: Por conducto de las Capitanías de Puerto se pondrá en conocimiento y se difundirá ampliamente el presente acto administrativo, en especial, a las personas naturales o jurídicas propietarias de marinas y clubes náuticos, astilleros navales y talleres de reparación naval, distribuidores de naves y/o motores, propietarios, armadores y agentes marítimos de naves y artefactos navales, así como a los capitanes o tripulantes que se encuentren dentro de la respectiva área de su jurisdicción, mediante la publicación en lugar visible del despacho por un termino de treinta (30) días calendario a partir de la publicación del presente documento, sin perjuicio de las comunicaciones escritas que deban remitirse a todos y cada uno de los interesados.