

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS



COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

cicad

**GRUPO DE EXPERTOS EN
NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**
Del 3 al 7 de abril de 2006
Río de Janeiro, Brasil

**OEA/Ser.L/XIV.4
CICAD/doc.3/06
10 de abril de 2006
Original: Inglés**

INFORME FINAL

Resumen Ejecutivo

En su trigésimo séptimo período ordinario de sesiones en Santo Domingo, República Dominicana (del 26 al 29 de abril de 2005), la Comisión instruyó al Grupo de Expertos en Narcotráfico Marítimo que se reunieran en el correr del año 2005. Se encomendó al Grupo que comenzara a trabajar sobre las tareas incluidas en el informe presentado a la Comisión en la XXXVII sesión ordinaria.

El Grupo de Expertos se reunió posteriormente en la Ciudad de México, México (del 25 al 27 de octubre de 2005) para comenzar a trabajar en las tareas asignadas. El informe de esta reunión fue presentado en el XXXVIII período ordinario de sesiones de la Comisión en Washington (del 6 al 9 de diciembre de 2005). Durante esta reunión la Comisión aprobó el plan de acción presentado por el Grupo en su informe. El Grupo recibió instrucciones de reunirse en el 2006 y comenzar con el trabajo de su plan de acción.

El Grupo de Expertos se reunió en Río de Janeiro, Brasil del 3 al 7 de abril de 2006, siendo presidido por la Señora Luiza Lopez da Silva del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil. Participaron de esta reunión cincuenta y ocho (58) expertos de 15 países (Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Haití, México, Panamá, Santa Lucía, Trinidad y Tobago, y Venezuela).

El grupo abordó las tareas del plan de acción presentado en la XXXVIII sesión ordinaria de la Comisión.

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

1. La Comisión debería:

- **aceptar** los siguientes instrumentos de referencia y encomendar a la Secretaría Ejecutiva su publicación en la página web de la CICAD:
 - **Alternativas para aumentar la participación de partes interesadas de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga** (Anexo II)
 - **Sistema modelo o registro de embarcaciones para controlar barcos de paseo, embarcaciones de pesca tradicionales y “lanchas rápidas” como apoyo a la toma de conciencia del dominio marítimo e investigaciones en este ámbito.** (Anexo III)

- **aceptar** el plan de acción propuesto por el Grupo de Expertos
- **indicar** al Grupo de Expertos que se reúna durante el primer trimestre de 2007 e implemente el plan tal como ha sido propuesto, considerando la aparición de temas nuevos o incipientes.

I. ANTECEDENTES

El Grupo de Expertos se reunió en la Ciudad de México, México, del 25 al 27 de octubre de 2005 para comenzar a trabajar en las tareas encomendadas por la Comisión durante su XXXVII sesión ordinaria en Santo Domingo, República Dominicana (26 al 29 de abril de 2005). El informe de la reunión en la Ciudad de México fue presentado en la XXXVIII Sesión Ordinaria de la Comisión en Washington (6 al 9 de diciembre de 2005). Durante esta reunión la Comisión aprobó el plan de acción presentado por el Grupo en su informe. Se instruyó al Grupo para que se reunieran en el 2006 y comenzaran a trabajar en este plan de acción

II. DESARROLLO DE LAS SESIONES

A. PARTICIPANTES

1. ESTADOS MIEMBROS DE LA CICAD

Participaron de esta reunión cincuenta y ocho (58) expertos que representaban los 15 estados miembros que se detallan a continuación: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Haití, México, Panamá, Santa Lucía, Trinidad y Tobago y Venezuela

B. SESIONES Y ORGANIZACIÓN DE LA REUNIÓN

1. SESIÓN INAUGURAL

La sesión inaugural de la reunión de este Grupo de Expertos tuvo lugar a las 09:20 del 3 de abril en el Hotel Luxor Regente en Río de Janeiro, Brasil. Al inaugurar la reunión, el Sr. Getulio Bezerra Bantols, Director de la Unidad de Combate contra el Crimen Organizado Transnacional, la Señora Luiza Lopes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, el Sr. Giovanni Quaglia, Representante Regional de la UNODC (Brasil y Cono Sur), el Capitán José Corro Chavez, Jefe del Sector de Inteligencia del Estado Mayor del Ejército Mexicano y el Sr. Ziggie Malyniwsky, Jefe de la Sección Reducción de

Suministro y Control de la CICAD dieron la bienvenida a los participantes y ofrecieron comentarios preliminares.

En el transcurso de la reunión el Ministro de Justicia, Marcio Thomas Bastos, el Dr. Paulo Fernando Lacerda, Director General del Departamento de Policía Federal, y el Dr. Luis Fernando Correa, Secretario de la Seguridad Pública Nacional se integraron a la misma. Al hacer uso de la palabra el Ministro Bastos recalcó la importancia que reviste el trabajo de este Grupo de Expertos. Al hacerlo, enfatizó la importancia de reunir en cooperación a autoridades de gobierno e instituciones con distintas especialidades y experiencia técnica con el objeto de afrontar el dinámico y complejo problema del narcotráfico marítimo.

2. SESIONES DE TRABAJO

El Grupo de Expertos sobre Narcotráfico Marítimo se reunió en sesión plenaria y también en grupos de trabajo más reducidos para llevar a cabo las tareas definidas por el plan de acción del Grupo que están detalladas en el informe de octubre de 2005. Se adjunta una copia del cronograma de actividades de la reunión (**Anexo I**)

A. Disertaciones:

Durante la reunión del Grupo de Expertos los participantes ofrecieron las siguientes disertaciones:

Alternativas para aumentar la participación de partes interesadas de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga (Tarea 9)

Las autoridades del Departamento de Policía Federal de Brasil (DPF) y de la Confederación Nacional de Transporte como así también UNODC (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito) ofrecieron varias disertaciones sobre iniciativas que han sido llevadas a cabo en Brasil para fortalecer la cooperación entre el sector privado y público en el cumplimiento de la ley así como sobre actividades de control en diversas áreas.

Las tres iniciativas descritas se concentraron en un mayor control sobre las sustancias químicas, en una intensificación de la capacidad para enfrentarse a grupos criminales y en un mayor control sobre los contenedores que transitan por puertos de Brasil. Cada una de estas iniciativas incluyó la participación activa del sector privado como elemento fundamental.

Además de lo antedicho, las autoridades brasileras ofrecieron una disertación sobre el Sistema de Control Fronterizo de Vehículos. Esta iniciativa se ha puesto en práctica en la zona de la triple frontera con Argentina y Paraguay. El gobierno de Brasil y las compañías aseguradoras trabajaron conjuntamente

para llevar a la práctica este sistema automatizado que rastrea el movimiento de vehículos mediante el uso de cámaras filmadoras ubicadas estratégicamente. Estas cámaras pueden obtener el número de la matrícula del vehículo y confrontarlo con la base de datos. De esta manera ha sido posible percibir actividades inusuales o el recorrido de los vehículos. Por ejemplo, es posible identificar el uso de la misma matrícula para distintos vehículos como parte de una estrategia para el contrabando de automóviles.

Cada una de estas iniciativas demostró la importancia de la asociación con el sector privado y los éxitos y logros que pueden ser alcanzados como resultado.

Además de las presentaciones antedichas los anfitriones brasileños organizaron una serie de visitas para que los participantes pudieran conocer diferentes emplazamientos. La primera fue a la oficina de la Policía Federal en el puerto de Río de Janeiro (NEPOM - Núcleo Especial de Policía Marítima) y la División Anticontrabando y Piratería. Aquí los participantes pudieron apreciar los medios utilizados por NEPOM y fueron informados mediante una disertación sobre sus actividades. A ello siguió una visita a las autoridades de la Aduana Brasileña donde los participantes observaron su centro de operaciones y el puerto de contenedores. Finalmente, la Armada Brasileña invitó a los participantes a un recorrido y disertación por su Centro de Operaciones y también por El Museo de la Isla del Fiscal

B. Grupos de Trabajo:

Durante el transcurso de la reunión el Grupo se dividió en grupos de trabajo más reducidos. Se detalla a continuación un resumen de sus actividades, los resultados que formularon y sus recomendaciones a la Comisión:

Principios modelo de interdicción para ser utilizados en la lucha contra el narcotráfico marítimo bilateral o multinacional. (Tarea 2 – revisada)

El Sr. Lou Orsini de la delegación de los Estados Unidos presentó un breve documento de información general sobre el anteproyecto de principios de interdicción modelo para combatir el narcotráfico marítimo bilateral o multinacional. En la última reunión en la Ciudad de México se presentó una versión preliminar de este documento al Grupo de Expertos.

El Sr. Orsini presidió el Grupo de Trabajo que estudió este documento. El Grupo de Trabajo lo analizó muy detalladamente y el anteproyecto generó un importante cambio de ideas lo cual llevó a revisiones posteriores.

Dada la complejidad y los aspectos sensibles de los diversos elementos y disposiciones del documento de principios, el Grupo de Trabajo y el Grupo de Expertos en conjunto elaboraron las siguientes propuestas:

- La Secretaría Ejecutiva debería preparar un anteproyecto revisado (en inglés, español y portugués) en el que se incluyan los cambios propuestos durante la discusión del tema en el Grupo de Trabajo
- La Secretaría Ejecutiva distribuiría entonces el anteproyecto revisado entre los miembros del Grupo de Expertos para su comentario
- Los participantes someterían sus comentarios a la Secretaría Ejecutiva en un plazo determinado.
- En caso de desacuerdo con el texto presentado los comentarios deben ser específicamente identificados, citando leyes o acuerdos pertinentes u otras referencias del caso suministrando el lenguaje preciso para sustituir el texto en cuestión
- La Secretaría Ejecutiva compilará la información recibida y la incluirá en su totalidad en la versión revisada del documento, mencionando el país del que proviene el comentario
- La Secretaría Ejecutiva distribuirá entonces el texto revisado y anotado a los participantes para su análisis y finalización en la siguiente reunión del Grupo de Expertos.

Control efectivo de puertos y de narcotráfico marítimo (Tarea 3)

El Sr. Marc Mes de Canadá presidió este grupo de trabajo el cual incluyó a representantes de Argentina, Canadá, Estados Unidos, Haití, México, Panamá, Trinidad y Tobago y Venezuela.

El Grupo de Trabajo examinó distintos puntos y elementos que deben tenerse en cuenta para asegurar una seguridad portuaria efectiva. En este sentido, el Grupo de Trabajo preparó un anteproyecto que podría servir como patrón para una guía o manual de mejores prácticas en cuanto a seguridad portuaria. El anteproyecto incluye una serie de elementos tales como aspectos operativos, recopilación de información y cómo compartirla, cooperación entre los distintos organismos y procedimientos de inspección no intrusiva entre otros.

El Sr. Mes accedió a preparar un proyecto de guía o manual de mejores prácticas para luego distribuir entre todos los participantes del grupo para su revisión y comentarios. Basado en los comentarios recibidos, el Sr. Mes preparará una versión revisada para ser examinada y finalizada durante la próxima reunión del Grupo.

Manual para Procedimientos Operativos Modelo en operaciones de interdicción bilaterales o regionales conjuntas y combinadas. (Tarea 7)

El Teniente Braithwaite de Trinidad y Tobago, presentó el Manual para Procedimientos Operativos Modelo para interdicciones bilaterales o regionales conjuntas y combinadas. El Grupo comenzó trabajando en esta tarea durante una reunión anterior en Tegucigalpa, Honduras. Los participantes tuvieron la oportunidad de expresar sus comentarios sobre un anteproyecto distribuido durante la última reunión del Grupo en Ciudad de México.

Debido a limitaciones de tiempo, el Grupo de Expertos no pudo considerar el anteproyecto de manual durante esta reunión. El Secretario Ejecutivo redistribuirá las copias del anteproyecto del manual en inglés, español y portugués a todos los participantes. El anteproyecto será sometido a consideración del Grupo en su próxima reunión.

Alternativas para aumentar la participación de partes interesadas dentro de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga. (Tarea 9)

La Sra. Luiza Lopez de Brasil presidió este grupo de trabajo del que también participaron representantes de Argentina, Brasil, México y Chile. El Grupo preparó una guía que subraya la importancia de las asociaciones entre el sector público y el privado en asuntos relacionados con la seguridad portuaria en la lucha contra la droga.

La Sra. Luiza Lopez presentó al Grupo el anteproyecto de guía. Los participantes acotaron comentarios adicionales y sugerencias que se incluyeron en este anteproyecto. El borrador revisado fue finalizado y se adjunta una copia del mismo.

Desarrollar un sistema modelo o un registro de embarcaciones para controlar a los barcos de paseo, a las embarcaciones de pesca tradicionales y a las “lanchas rápidas” como apoyo a la toma de conciencia del dominio marítimo e investigaciones en este ámbito. (Tarea 10)

Colombia y México presidieron conjuntamente este grupo de trabajo del cual participaron representantes de Chile, Colombia, Ecuador y México. El grupo había comenzado el trabajo sobre este punto en una reunión anterior en Tegucigalpa, Honduras. El Grupo estudió un anteproyecto de guía modelo de “mejores prácticas” preparado por los co-presidentes. Luego de un excelente intercambio de ideas y sugerencias, el Grupo finalizó el borrador (copia adjunta)

Efectivo control total de las sustancias químicas embarcadas en puertos, para prevenir su desviación ilícita. (Tarea 11)

Brasil y México presidieron en forma conjunta este grupo de trabajo del que participaron representantes de Argentina y Chile. El Grupo estudió un documento preparado por los co-presidentes. El anteproyecto abarcaba el control de productos químicos en general con particular consideración de su pasaje por los puertos y control de los mismos. El anteproyecto ofreció una visión general o esquema conceptual para el control de productos químicos. Algunos participantes expresaron su preocupación sobre el hecho de que el documento no se concentraba suficientemente sobre los problemas que presentan los productos químicos en los puertos y las dificultades que deben enfrentar las aduanas y otras entidades relacionadas con el control de estas sustancias. Además de lo antedicho, algunos participantes señalaron que otro Grupo de Expertos de CICAD ya está abordando el tema de control de sustancias químicas.

El co-presidente brasilero propuso que el Grupo prepare dos guías adicionales. La primera se concentraría en el control de sustancias químicas en los puertos, incluyendo elementos relacionados a los métodos utilizados para encubrir o falsificar embarques, seguridad de las autoridades y otros. La segunda guía estaría relacionada con la investigación y la interdicción. El Grupo también acordó compartir el anteproyecto de control de sustancias químicas con el Grupo de Expertos sobre Sustancias Químicas y al mismo tiempo solicitar sus comentarios e información. Los documentos combinados serían considerados como un producto conjunto de los dos Grupos que será presentado en la próxima reunión.

3. PLAN DE ACCIÓN

El Grupo de Expertos no logró tratar todos los temas en el plan de acción para esta reunión. Asimismo, el Grupo identificó una serie de nuevos temas de preocupación relacionados con el control del narcotráfico marítimo. Como tal, el Grupo de Expertos propone lo siguiente como su nuevo plan de acción:

Finalizar las guías, manuales u otros documentos relacionados con los siguientes puntos:

Principios de interdicción modelo para combatir el narcotráfico marítimo bilateral o multinacional (Tarea 2 – revisada)

- Secretaría Ejecutiva

Controles efectivos de los puertos y del narcotráfico marítimo (Tarea 3)

- Canadá

Establecimiento de un concejo o comité interinstitucional con el objeto de coordinar la puesta en marcha en forma cooperativa de los programas de seguridad portuaria en la lucha contra las drogas. (Tarea 6)

- Canadá

Manual de Procedimientos de Operación Modelo en operativos de interdicción bilaterales o regionales conjuntos y combinados. (Tarea 7)

- Trinidad y Tobago

Efectivo control total de sustancias químicas embarcadas en los puertos para prevenir su desviación ilícita (Tarea 11)

- Brasil y México

Además de lo antedicho, el Grupo propone someter a consideración los siguientes puntos:

Intensificar la seguridad en las zonas de libre comercio, puertos y puertos de zona franca (Tarea 12)

- la delegación de Panamá aceptó liderar este asunto, presentar un informe sobre este punto en la próxima reunión, y preparar un anteproyecto de guía o manual de mejores prácticas para ser sometido a la consideración del Grupo.

Control de Contenedores

- La Secretaría Ejecutiva se pondrá en contacto con todos los participantes a efectos de que aporten información sobre aspectos específicos relacionados con el control de contenedores. Esta información servirá de base para la discusión y consideración del tema durante la próxima reunión del Grupo.

Sistemas de recopilación de datos utilizados actualmente en los puertos (Tarea 4)

- el Grupo propone diferir la consideración de este punto para una próxima reunión

4. PRÓXIMA REUNIÓN

Los co-Presidentes de México y Brasil recordaron al grupo que su presidencia conjunta por un período de dos años expira en abril de 2007. Por tanto, propusieron que la próxima reunión del Grupo se lleve a cabo en el primer trimestre de 2007. Asimismo propusieron que, por el momento, la reunión se celebre en Washington, aunque indicaron que – sujeto a ulteriores consultas- puede celebrarse en México o en Brasil.

La Secretaría Ejecutiva indica que deberá confirmar que se cuenta con los fondos necesarios para organizar dicha reunión.

La delegación de Panamá manifestó su interés en presidir el Grupo de Expertos una vez terminado el período de México y Brasil.

5. SESIÓN DE CLAUSURA

El Grupo de Expertos concluyó su labor a las 12:00 horas del 7 de abril. La Presidencia clausuró la reunión y agradeció a los miembros por su participación en la misma.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS

RECOMENDACIONES A LA CICAD EN SU TRIGÉSIMO SÉPTIMA SESIÓN ORDINARIA

1. La Comisión debería:

- **aceptar** los siguientes instrumentos de referencia y encomendar a la Secretaría Ejecutiva la publicación en la página web de la CICAD:
 - **Alternativas para aumentar la participación de partes interesadas dentro de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga** (Anexo II)
 - **Sistema modelo de registro de embarcaciones para controlar barcos de paseo, embarcaciones de pesca tradicionales y “lanchas rápidas” como apoyo a la toma de conciencia del dominio marítimo e investigaciones en este ámbito** (Anexo III)
- **aceptar** el plan de acción propuesto por el Grupo de Expertos
- **indicar** al Grupo de Expertos que se reúna durante el primer trimestre de 2007 e implemente el plan tal como ha sido propuesto, considerando la aparición de temas nuevos o incipientes.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS



COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

cicad

PROGRAMA DE ACTIVIDADES

(borrador)

Lunes 3 de abril

- | | |
|----------------------|--|
| 08:30 – 9:30 | Registro de inscripciones |
| 09:00 – 09:15 | Discurso inaugural |
| 9:15 – 10:15 | Introducción y recapitulación <ul style="list-style-type: none">• Antecedentes del Grupo• Programa de Trabajo• Propuesta de metodología de trabajo• Análisis de las tareas asignadas• Presentación de los participantes e identificación de otros problemas relacionados |
| 10:15 – 10:30 | Receso |
| 10:30 – 11:30 | Tarea 2 (revisada): Creación de un conjunto de principios de interdicción modelo para combatir el narcotráfico marítimo bilateral o multinacional. <ul style="list-style-type: none">- Introducción de anteproyectos revisados sobre principios modelo para ser analizados y finalizados por el Grupo (Estados Unidos) |
| 11:30 – 12:30 | (Tarea 7): Manual de Procedimientos de Operación Modelo en operativos de interdicción bilaterales o regionales conjuntos y combinados. <ul style="list-style-type: none">- Introducción de borrador revisado de manual para ser analizado y finalizado por el Grupo (Trinidad y Tobago) |
| 12:30 – 14:00 | Almuerzo |

14:00 – 14:30	Tarea 9: Elaboración de alternativas para aumentar la participación de partes interesadas dentro de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga - disertación de Brasil sobre experiencias destinadas a comprometer al sector privado para el apoyo (financiero o en especie) de la creación de sistemas, procedimientos y/o infraestructura para intensificar la seguridad portuaria
14:30 – 17:30	Grupos de Trabajo <ul style="list-style-type: none">- Tarea 3: Control eficaz de los puertos y del narcotráfico marítimo (Canadá)- Tarea 4: Sistemas de recopilación de datos en los puertos utilizados en la actualidad (Estados Unidos)- Tarea 9: Elaboración de alternativas para aumentar la participación de partes interesadas dentro de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga (Brasil)- Tarea 10: Elaboración de un sistema modelo o registro de embarcaciones para controlar barcos de paseo, embarcaciones de pesca tradicionales y “lanchas rápidas” como apoyo a la toma de conciencia del dominio marítimo e investigaciones en este ámbito. (Colombia/México)

Martes 5 de abril

09:00 – 10:45	Grupos de trabajo (Cont.)
10:45 – 11:00	Receso
11:00 – 12:30	Grupos de trabajo (Cont.)
12:30 – 14:00	Almuerzo
14:00 – 17:30	Grupos de trabajo (Cont.)

Miércoles 6 de abril

09:00 – 10:45	Disertaciones de grupos de trabajo
10:45 – 11:00	Receso
11:00 – 12:00	Disertaciones de grupos de trabajo

Anexo I

12:00 – 12:45 **Tarea 12: Aumentar la seguridad en zonas de libre comercio, en puertos y en puertos de zona franca**
- disertación

12:45 – 14:00 **Almuerzo**

14:00 – 17:30 **Actividades especiales**

Jueves 7 de abril

09:00 – 12:30 **Grupos de Trabajo**

- Tarea 6: Creación de un concejo o comité interinstitucional para coordinar la puesta en marcha de los programas de seguridad portuaria contra las drogas cooperando mutuamente (Estados Unidos)
- Tarea 11: Ejercer un control total efectivo de las sustancias químicas embarcadas en puertos, para prevenir su desviación ilícita (México y Brasil)
- Tarea 12: Incrementar las medidas de seguridad en las zonas de libre comercio, en los puertos y en los puertos de zona franca (a determinar)

12:30 – 14:00 **Almuerzo**

14:00 - 17:30 **Grupos de trabajo (Cont.)**

Viernes 8 de abril

9:00 – 11:00 **Disertaciones de grupos de trabajo**

11:00 – 11:15 **Receso**

11:15 – 12:30 **Finalización del borrador del Plan de Acción**

12:30 – 14:00 **Almuerzo**

14:00 – 16:00 **Conclusiones, cometidos y recomendación de acciones a emprender por el Grupo de Trabajo**

16:00 **Clausura**

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS



COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

cicad

Alternativas para aumentar la participación de partes interesadas de la industria privada en el financiamiento y colaboración para la seguridad portuaria en la lucha contra la droga

Alternativas para aumentar la participación del sector privado en la seguridad portuaria antidrogas

Justificación

En la dinámica actual de la economía mundial, las empresas, entidades y asociaciones privadas que las representan son actores esenciales en las cuestiones referentes a la seguridad portuaria y al combate al narcotráfico. Se resaltan, en este ámbito, los sectores de transporte, almacenamiento y consolidación de carga, agencias marítimas, armadores y aseguradoras, entre otros. Se entiende que es de su interés que se impidan los ilícitos que perjudican sus actividades, incluyendo el narcotráfico, robo de carga, fraude de documentación, lavado de activos y delitos conexos. En ese sentido, constituyen socios potenciales de los sectores gubernamentales en el esfuerzo al combate de los ilícitos. Se destacan, por lo tanto, los beneficios económicos, sociales y ambientales que podrán resultar de esta cooperación entre el sector privado y las entidades públicas.

Posibles líneas de acción

Para que dicha sociedad se desenvuelva, se hace necesario el establecimiento previo de una estructura amplia. Se mencionan, a continuación, acciones identificadas en esa esfera:

1. Institucionalización

Creación y perfeccionamiento de la legislación nacional definiendo las obligaciones y responsabilidades de los órganos gubernamentales competentes y de las empresas del sector privado. Creación de fuerzas de tarea que faciliten y fomenten la cooperación interinstitucional.

2. Conscientización del sector privado

Hacer que los órganos públicos competentes, de una estrategia de conscientización del sector privado de la necesidad de auxiliar a los órganos de aplicación de la ley en la identificación e comunicación a los órganos competentes en lo que se refiere al tráfico ilícito de drogas y delitos conexos y de los beneficios obtenidos de la cooperación con los órganos públicos.

3. Motivación del sector privado

Estimular el apoyo del sector privado en los esfuerzos para el combate al narcotráfico marítimo y delitos conexos, mediante la identificación de beneficios a las empresas que sean compatibles con sus respectivas legislaciones nacionales - tales como reducción de costos, beneficios fiscales y facilitación de financiamiento, perfeccionamiento de la seguridad, reducción de los factores de riesgo, mejoría de la imagen y responsabilidad social – y a la sociedad en general. Creación de un programa de actuación responsable (de adhesión voluntaria y con reglas pre-establecidas), por lo cual las empresas cumplidoras

Anexo II

de las normas legales, especialmente relacionadas al combate al narcotráfico, obtengan una licencia específica renovable.

a) Reducción de Costos Operacionales – La empresa será beneficiada al efectuar un planeamiento operacional comprensivo. Visto que, con el conocimiento de los procedimientos de los órganos de control y de las características del mercado, la empresa podrá sistematizar su acción con mayor seguridad y agilidad, maximizando los recursos disponibles.

b) Beneficios Fiscales – Los gobiernos podrán crear programas de incentivos fiscales para compañías que se adhieran de forma voluntaria. Esta iniciativa podrá posibilitar la reducción de tributos y financiando la inversión directa en actividades de control y seguridad portuaria que se reflejen en el combate al narcotráfico y al desvío de productos y precursores químicos.

c) Facilitación de Financiamientos – Las inversiones privadas necesarias para la seguridad podrán ser estimuladas de diversas formas, tales como la facilitación de financiamiento, extensión de plazos de pago y concesión de tasas de interés especiales.

d) Reducción de factores de riesgo – Los riesgos inherentes a la actividad económica podrán ser reducidos teniendo en cuenta la participación conjuntos de los sectores público y privado en la formulación de legislación y de políticas de desarrollo, tornando sus actividades mas seguras.

e) Mejora de Imagen – Ante la sociedad y el mercado, la empresa adquirirá una imagen privilegiada en relación a las demás, consecuencia de su participación en programas especiales de seguridad. Tales programas contribuirán para el crecimiento económico, con posibles consecuencias positivas para el medio ambiente y la seguridad.

f) Responsabilidad Social – El cumplimiento de una serie de normas por parte de la empresa (de seguridad, ambiental y otras) será hecho de conocimiento público, contribuyendo a la valorización de la imagen de las empresa así como de sus productos y marcas.

g) Reducción de la competencia desleal – En base a la ética de competencia empresarial una mayor integración entre la actividad pública y la privada permitirá la divulgación de informaciones que ayuden a las instituciones gubernamentales de control a combatir el crimen y alejar a las empresas fraudulentas del mercado. Siendo un gran obstáculo de la actividad empresarial, la competencia fraudulenta será disminuida paulatinamente hasta que el sistema

empresarial se concientize de la necesidad de compromiso en el proyecto para su propia supervivencia.

Por lo antes expuesto, la adhesión al programa de participación traerá a las empresas beneficios mediatos e inmediatos tales como: menor riesgo de incumplimiento de la legislación, reducción de desperdicios, aumento de la productividad, mayor lucro, mayor seguridad operacional, disminución del riesgo de accidentes y de contaminación del medio ambiente, mayor integración y motivación de los funcionarios, mayor satisfacción de los clientes, nivel de organización y control administrativo.

4. Capacitación de los sectores público y privado

Elaborar una estrategia de capacitación en las siguientes áreas: (a) entrenamiento con vistas a identificar el ocultamiento de drogas y armas y el desvío de precursores químicos, además de los delitos conexos; (b) entrenamiento de los representantes de los órganos públicos, con vistas a una estandarización de operaciones de combate al narcotráfico y delitos conexos.

5. Infraestructura

Incluir en la legislación aduanera nacional la exigencia de que los puertos, aeropuertos y puertos de frontera cumplan con los estándares internacionales de control que posibiliten la identificación de cargas, equipajes, vehículos y personas sospechosas.

Orientación, por parte de los órganos públicos competentes, del sector privado en lo relativo a la adquisición de equipamiento con tecnología de punta (*scanner*, kits para pruebas químicas, balanzas electrónicas y afines) útiles para la identificación de cargas sospechosas. Evaluación de la posibilidad, de acuerdo con las legislaciones nacionales, de la concesión de facilidades aduaneras para su importación.

6. Inversiones Privadas

Estimular la coordinación entre el sector público y el privado con vistas a identificar formas de optimizar las inversiones privadas voluntarias en seguridad. Los esfuerzos podrán dirigirse a áreas tales como:

- a) seguros
- b) cadena logística de distribución y servicios de transportes
- c) almacenes
- d) operadores portuarios
- e) agencias marítimas
- f) despachantes aduaneros

7. Integración de sistemas de seguimiento de carga

a) Desarrollo e integración de los diversos sistemas de almacenamiento y movimiento de carga con vistas a su rastreabilidad y a la identificación de los responsables.

b) Formación de un sistema y/o banco de datos integrado que de acceso a los órganos de aplicación de la ley y, en la medida de lo posible, a las empresas privadas del sector, con vistas a combatir el fraude en la documentación de embarque y proveer insumos para la inteligencia policial y aduanera.

c) Desarrollo de sistemas de rastreabilidad de carga (tales como OCR – *Optical Character Recognizer*), de modo de incorporar a las áreas de monitoreo de la zona primaria de control aduanero y a las carreteras.

d) Desarrollo de un sistema que obligue a los armadores, almacenadores y transportadores a registrar todo el movimiento de contenedores en zonas aduaneras y en todas las rutas recorridas (terrestres y acuáticas, domésticas e internacionales).

8. Perfeccionamiento de los Sistemas de Comercio Exterior

Introducción de nuevos procedimientos, en el caso que corresponda, en los Sistemas Nacionales de Control del Comercio Exterior (involucrando todas las importaciones y exportaciones de productos) y la cadena logística de distribución y concesión de acceso a las respectivas operaciones de interés a los agentes privados (transportadores, almacenadores, consolidadores de carga, despachantes aduaneros, importadores y exportadores). El objetivo de tal medida sería proporcionar mayor transparencia y agilidad a los trámites aduaneros.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS



COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

cicad

**SISTEMA MODELO O REGISTRO DE EMBARCACIONES PARA VIGILAR
LAS EMBARCACIONES DE RECREO, LOS BARCOS DE PESCA
TRADICIONALES Y LAS “LANCHAS RÁPIDAS” EN RESPALDO A LOS
CONOCIMIENTOS E INVESTIGACIONES DEL DOMINIO MARÍTIMO.**

MARCO ESTRATÉGICO PARA LA COOPERACIÓN INTERAMERICANA EN MATERIA DE REGISTRO DE EMBARCACIONES

PREÁMBULO

El registro ante las autoridades competentes de toda embarcación es un componente esencial de la seguridad de la vida en el mar y del sistema de transporte marítimo de un país, así como de la competitividad internacional. La misma debe contribuir a los programas generales de lucha contra el crimen tendientes a combatir el terrorismo y otras amenazas, como el tráfico ilícito de drogas, armas y personas y otras formas de crimen organizado, así como otros ilícitos que afectan la seguridad de la carga y el tráfico marítimo (robos, polizones, contrabando, entre otros.), constituyendo una amenaza de explotación ilegítima de los puertos.

La Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) tienen roles relevantes en los esfuerzos para asistir a los países en el mejoramiento de los sistemas de registro de las embarcaciones de recreo los barcos de pesca tradicionales y las lanchas rápidas.

Un eficaz sistema de registro de embarcaciones requiere una relación en forma de red de interdependencia entre puertos y países asociados, así como la adhesión a una norma internacional de seguridad que proteja el flujo de cargas de exportación, importación y de trasbordo, y el transporte de pasajeros.

En consecuencia, un marco estratégico podría orientar a los Estados Miembros de la OEA a los efectos de la preparación institucional y el logro de la capacidad técnica necesaria para implantar las mejoras requeridas en materia de protección portuaria.

Los más elevados estándares internacionales para el registro de embarcaciones de recreo o lanchas rápidas ya establecidos, o por establecerse, implican necesariamente promover el fortalecimiento de la cooperación de los Estados del hemisferio mediante los organismos internacionales especializados en la materia como la CICAD, de manera tal que los mayores costos involucrados (el mejoramiento de las infraestructuras físicas y administrativas, el equipamiento, la formación y mejoramiento de capacidades, etc.), puedan ser solventados por los propios estados como medio para garantizar la aplicación armonizada de la nueva normativa de protección portuaria.

Al considerar los mecanismos y procedimientos apropiados para la elaboración de un marco estratégico de protección portuaria regional para fortalecer la cooperación hemisférica, los Estados deben examinar las iniciativas bilaterales y multilaterales existentes que poseen objetivos y estructuras compatibles y evaluar la manera de utilizarlas para promover ese proceso. El texto y los

objetivos de este marco se basan en la incorporación y síntesis de los logros ya alcanzados por la OEA y los planes, estrategias e iniciativas internacionales en materia de protección.

PRESENTACIÓN

El presente documento se elabora con el propósito fundamental de recomendar a los países miembros de la Organización de Estados Americanos, la implementación, mejoramiento y/o puesta en funcionamiento de un sistema de registro de las embarcaciones de recreo, los barcos de pesca tradicionales y las lanchas rápidas con fines de disuasión, desbaratamiento y desmantelamiento de las organizaciones terroristas y las organizaciones criminales que están utilizando el mar para el transporte de estupefacientes, armas e insumos para el procesamiento de la droga. Por tal motivo es esencial adoptar un enfoque estratégico y sistémico a los efectos del proceso de planificación y elaboración de políticas de movilización, coordinación y sensibilización de los medios y recursos. Ese enfoque debe incluir ciertos elementos básicos que permitan sincronizar instrumentos comunes y técnicas interactivas. El documento está encaminado básicamente a ser un instrumento de trabajo y consulta que sirve de marco general al personal que labora en las actividades marítimas para el desarrollo de sus funciones específicas, permitiendo la constante modernización y actualización de las tareas de acuerdo con las necesidades.

DEFINICIONES

Para el sistema de registro de embarcaciones que se presenta en el presente documento se podrán aplicar las siguientes definiciones:

1. **Actividad ilícita:** Toda actividad relacionada con el tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias psicotrópicas y sus delitos conexos, el terrorismo, la delincuencia transnacional, el tráfico ilícito de armas, municiones y explosivos, el contrabando de precursores químicos, el secuestro y la extorsión entre otros delitos cometidos en el ámbito marítimo y fluvial.
2. **Autoridad Competente:** Funcionario público facultado para adoptar decisiones o ejecutar acciones en el cumplimiento de sus funciones reconocidas por la ley y los reglamentos de su país.
3. **Autoridad Marítima:** autoridad encargada de ejercer el control de la navegación marítima y/o fluvial en cada uno de los países.

4. **Dotación mínima de seguridad:** personal necesario para tripular una embarcación, que garantice su seguridad de acuerdo con el tipo de servicio que presta.
5. **Embarcación:** toda clase de construcción principal o independiente apta para la navegación y destinada a ella cualquiera que sea su sistema de propulsión.
6. **Funciones de Vigilancia y Control:** atribuciones conferidas a las partes para combatir las actividades ilícitas en los mares y ríos.
7. **Inmovilización:** Detención o retención de una embarcación, su tripulación, pasajeros y carga, por personal uniformado de cualquiera de los países, cuando se compruebe que están incurso en actividades ilícitas, para ser puestos a disposición de las autoridades competentes del país del pabellón de la embarcación o del país de origen de los tripulantes y/o pasajeros. Lo anterior en el marco de las competencias establecidas en la legislación interna de cada país y lo establecido en las Convenciones y Acuerdos Internacionales.
8. **Inspección:** Revisión a la que es sometida una embarcación por la autoridad competente de las partes, para verificar el material, equipo, tripulación, personal y carga y comprobar que no esta siendo utilizada para actividades ilícitas de conformidad con lo establecido por la legislación interna de cada país, las Convenciones y Acuerdos Internacionales.
9. **Visita:** Actuación que efectúa la autoridad competente de las partes, con el fin de verificar la documentación y situación de la embarcación y personal a bordo en los términos establecidos por el artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
10. **Certificado de Seguridad:** Certificado emitido por la Autoridad Marítima Nacional, en el que se describe la totalidad de los elementos y equipos de navegación, seguridad y emergencia de los que debe estar dotada una embarcación y que la hacen apta para navegar dependiendo del área de navegación.
11. **Embarcación deportiva:** Las naves dedicadas exclusivamente a los deportes náuticos, pesca deportiva o recreación.
12. **Embarcaciones Especiales:** Son embarcaciones que tienen un régimen especial en cuanto a las inspecciones y su periodicidad. Se consideran embarcaciones especiales los yates de gran porte.
13. **Propietario:** es la persona natural o jurídica a cuyo nombre está registrada la embarcación.

14. **Yate:** Es la embarcación destinada al deporte y/o recreo, con propulsión a vela y/o motor, que tiene cubierta cerrada y con capacidad de habitabilidad, se dividen en:

a) *Yate de Gran Porte:* es el yate con una eslora igual o mayor de 24 metros y/o con un arqueado bruto de 50, el cual necesita disposiciones especiales y específicamente en los relacionado con las inspecciones y niveles de exigencia.

b) *Yate de Medio Porte:* es el yate con una eslora menor de 24 metros e igual o mayor de 6 metros.

c) *Yate de Pequeño Porte:* es el yate con una eslora menor de 6 metros.

AMBITO DE APLICACIÓN.

2. Clasificación de las Embarcaciones: Las embarcaciones deportivas se clasifican en:

1) De acuerdo con las áreas de navegación en:

(a) De navegación de Mar Abierto.

(b) De navegación de Áreas Internas.

2) De acuerdo con su propulsión.

a) Con propulsión: El sistema de propulsión puede ser motor de centro, motor fuera de borda, a velas, a remo.

b) Sin propulsión: cuando la embarcación no cuente con medios de propulsión y sea remolcada o empujada por otra que cuente con medios de propulsión.

TIPOS DE NAVEGACION.

1. Áreas de navegación: Para efectos de dotación de equipos de navegación, seguridad y salvamento y licencia se establecen las siguientes áreas de navegación:

- a) **Mar Abierto:** Navegación efectuada en aguas no protegidas y para efectos de la aplicación de este documento será subdividida en:
- (i) **Navegación Costera:** Aquella realizada dentro de los límites de visibilidad de la costa y hasta una distancia de doce (12) millas.
 - (ii) **Navegación Oceánica:** Es la navegación en mar abierto sin restricciones geográficas.
- b) **Interior:** Navegación efectuada en aguas consideradas protegidas y para efectos de este documento se subdivide en:
- (a) **Área 1:** Áreas protegidas donde normalmente no se presentan olas de altura significativa ni condiciones adversas de viento, corrientes y mareas, que no dificultan la navegación.
 - (b) **Área 2:** Áreas parcialmente protegidas, donde eventualmente se presentan olas con altura significativas y/o condiciones adversas de viento, corrientes y mareas o combinaciones adversas de estos elementos, que dificultan la navegación.

PARÁGRAFO 1: Cuando una embarcación opere en dos áreas, deberá cumplir con los requisitos del área más exigente.

PARÁGRAFO 2: Las diferentes áreas de navegación interior serán determinadas por las Capitanías de Puerto de acuerdo al estudio de las características locales.

TIPOS DE EMBARCACION

- a) Canoa: Embarcación de una sola pieza construida del tronco de un árbol, propulsada a remo.
- b) Kayak: Embarcación de fibra de vidrio empleada para recreación o deporte náutico.
- c) Motomarina: Elemento motonáutica construido en fibra de vidrio, propulsada con motor, empleada para la recreación o el deporte náutico.
- d) Bote: Embarcaciones con una eslora igual o menor a cinco (5) metro, o una embarcación con eslora mayor a cinco (5) metros, con cubierta abierta o cubierta cerrada pero sin cabina habitable y sin medio de

propulsión fijo y si utilizan motor fuera de borda, este no exceda los treinta (30) HP. (se considera cabina habitable la que posea condiciones de habitabilidad).

- e) Artefacto náutico deportivo flotante: Artefacto sin propulsión, utilizado para la práctica de actividades deportivas, destinados a ser remolcados y con un largo igual o menor de cinco (5) metros.
- f) Lancha: embarcación de madera y fibra de vidrio con cabina, propulsada con motor fuera de borda.
- g) Velero
- h) Yate: Es la embarcación destinada al deporte y/o recreo, con propulsión a vela y/o motor, que tiene cubierta cerrada y con capacidad de habitabilidad.

El presente sistema es aplicable para el registro de embarcaciones de recreo, los barcos de pesca tradicionales y las lanchas rápidas, en cada uno de los países miembros y de esta manera garantizar la libre navegación y combatir las actividades ilícitas por mar.

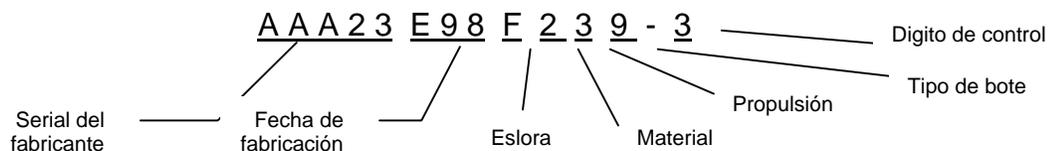
PROPUESTA DE UN SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN DE CASCO EN FÁBRICA PARA EMBARCACIONES MENORES

1. **OBJETO.** Establecer en el presente documento un sistema de identificación de casco en fábrica para embarcaciones menores para que pueda ser utilizado como modelo por aquellos Estados que lo estimen pertinente.
2. **OBLIGATORIEDAD DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE CASCO.** A toda embarcación menor marítima o fluvial fabricada en territorio nacional y a toda embarcación menor que sea importada, se le debe colocar en el lugar establecido por la Autoridad Marítima de cada país el número de identificación de casco (NIC) según las guías referenciales de obligatorio cumplimiento y el procedimiento emitido para tal fin.

PARÁGRAFO: La disposición antes mencionada también incluye a las embarcaciones menores de bandera colombiana que al momento de entrar en vigencia la presente resolución se encuentre inscrita en el registro nacional de naves, las cuales deben cumplir con la exigencia de la identificación de casco en un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo.

3. **RESPONSABILIDAD:** Los astilleros nacionales fabricantes de embarcaciones menores, legalmente constituidos con licencia de explotación comercial expedida por la Dirección General Marítima de cada país, los importadores de cascos y embarcaciones y las personas naturales o jurídicas que construyan embarcaciones de tipo artesanal, deberán solicitar a la Autoridad Marítima Nacional previamente a la iniciación de la fabricación del casco la asignación del número de identificación de casco (NIC), indicando en la respectiva solicitud las características principales de fabricación del casco.
4. **ASIGNACIÓN DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE CASCO (NIC).** Para efectos de identificación y control por parte de la Autoridad Marítima Nacional, se asignará un número de identificación de casco para cada embarcación menor el cual se deberá ubicar de conformidad con las normas establecidas por cada país.
5. **COMPOSICIÓN DEL NUMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL CASCO (NIC).**

El número de identificación del casco podrá estar determinado por trece (13) caracteres básicos alfanuméricos. Los cinco (5) primeros caracteres se determinan para el fabricante o el importador de acuerdo a su serial de fabrica. Los tres (3) siguientes están determinados por la fecha de fabricación y los siguientes cuatro (4) están establecidos por las características de la embarcación menor tales como eslora, material del casco, propulsión principal, tipo de bote y por ultimo un (1) dígito de control determinado por la Autoridad Marítima separado por un guión. Estos caracteres serán de uso obligatorio para facilitación de las autoridades en la labor de búsqueda de embarcaciones con novedades de identificación, hurtadas o comprometidas con otra clase de actividades.



6. **REQUISITOS DEL NIC:** Los siguientes podrán ser los requisitos particulares del número de identificación de casco (NIC)

Caracteres: Cada número de identificación de casco (NIC), debe estar compuesto por trece (13) caracteres alfanuméricos consecutivos, es decir trece (13) letras pertenecientes al alfabeto español o en números arábigos.

Los cinco (5) primeros caracteres serán números seriales de fabrica asignados por la Autoridad Marítima, de estos cinco caracteres los tres

primeros son letras, a excepción de las letras D, I, O y Q y los dos últimos caracteres, deben ser números.

El sexto, séptimo y octavo caracteres identifican el mes y el año de fabricación, la equivalencia del mes se deberá tomar de la siguiente tabla.

La fecha seleccionada no puede ser anterior a la fecha de inicio de fabricación.

El sexto carácter, indica el mes, comenzando con “A” para Enero.

<i>MES</i>	<i>CARÁCTER</i>	<i>MES</i>	<i>CARÁCTER</i>
ENERO	A	JULIO	H
FEBRERO	B	AGOSTO	J
MARZO	C	SEPTIEMBRE	K
ABRIL	E	OCTUBRE	L
MAYO	F	NOVIEMBRE	M
JUNIO	G	DICIEMBRE	N

El séptimo y octavo carácter, indican el año de fabricación y se utilizan los últimos dos dígitos del año como por ejemplo “02” para 2002.

El noveno carácter indica la eslora del bote, el cual debe tomarse de la siguiente tabla, debiéndose aproximar el valor real de la eslora al menor correspondiente en la tabla (ejemplo 15 pies 10 pulgadas se aproxima a 15 pies).

SIMBOLO	ESLORA(ft)	SIMBOLO	ESLORA(ft)
A	Menos de 6	N	21
B	de 6 a 10	P	22
C	11	R	23
D	12	S	24
E	13	T	25
F	14	U	26
G	15	V	27
H	16	W	28
J	17	X	29
K	18	Y	30
L	19	Z	31 o mas
M	20		

El décimo (10) carácter indica el material del casco. El número deberá corresponderá a la siguiente tabla :

Carácter	Tipo de Material
1	Aluminio
2	Ferro cemento
3	Plástico reforzado con fibra de vidrio (FRP)
4	Fabricación Flexible
5	Espuma
6	Plástico
7	Acero
8	Madera

El Ferro cemento incluye todas las clases de concreto y cemento Pórtland.

Fabricación flexible puede ser distinguida de laminas plásticas o por la presencia de cualquier material de refuerzo.

El plástico incluye láminas de plástico flexible, láminas rígidas las cuales han sido termo formadas y el plástico procesado por moldeo rotacional.

El decimoprimer (11) carácter indica la propulsión principal del bote, El carácter debe corresponder a la siguiente tabla.

Carácter	Tipo de Propulsión
1	Chorro de aire
2	Fuera de borda montado sobre soporte
3	Dentro
4	Chorro de aire dentro
5	Dentro / Fuera
6	No accionado
7	Fuera de borda
8	Velero
9	Velero fuera /Auxiliar dentro

No accionado, incluye pedales, paletas y remos, pero no veleros.
 Los veleros incluye barcos de vela que pueden tener un motor pequeño como motor auxiliar.

El decimosegundo (12) carácter indica el tipo de bote. El número debe ser seleccionado de la siguiente lista.

Carácter	Tipo de bote
1	Bote con colchón de aire.
2	Canoa, Kayak, Barco de vela, Tabla de Surf.
3	Inflable.
4	Mono casco / Configuración de la cabina.
5	Mono casco / Cabina cerrada
6	Mono casco / Cabina abierta
7	Casco múltiple / Cabina cerrada
8	Casco múltiple / Cabina abierta
9	Lancha personal

La configuración de la cabina incluye, cabina completa, habitación, casabote, y en general cualquier lugar que ofrezca protección y que tenga litera u otras formas de acomodación de personas.

La proa cerrada es la forma más corriente de nombrar a un bote pequeño e incluye cualquier tipo de cubierta hacia la proa, que no está adecuada para dar abrigo al personal.

La proa abierta o descubierta hace referencia a los botes de servicio público, de cubierta descubierta con consola central.

El casco múltiple incluye más de un casco conectados entre sí por un casco común como los tri-cascos, los catamaranes y botes pontón.

Lanchas personales, incluyen una variedad amplia de embarcaciones que son diseñados para ser manejados sobre las Ves del casco. Estos usualmente tienen capacidad para llevar una o dos personas.

El decimotercero (13) carácter, es un dígito de control asignado por la Autoridad Marítima.

Tamaño del Carácter: La altura de cada carácter utilizado en el número de identificación del casco (NIC), no debe ser menor a seis (6) milímetros.

7- REQUISITOS.

Solicitud de matricula dirigida a la autoridad marítima de cada país, por parte del propietario de la embarcación.

Expedición de los certificados de navegabilidad y seguridad de la embarcación, expedidos por un Perito Naval.

Copia del documento de compraventa de la embarcación.

Licencia de bandas expedida por el ente competente en cada uno de los países.

Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, expedido por el ente encargado de esta función en cada uno de los países.

Tres fotografías de la embarcación de 3x4 centímetros a color, de costado.

Recibo de pago por derechos de matricula.

Tres fotografías de 15 x 16 una de popa, una de proa y una de costado.

PROCEDIMIENTOS.

Una vez presentada la documentación en la Capitanía de Puerto mas cercana esta procederá, a verificar la documentación recibida

8- PINTURA DE LA MATRICULA.

- 1. UBICACIÓN Y EXHIBICIÓN DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE CASCO (NIC).** Las embarcaciones menores deben fijar y exhibir su número de identificación de casco principal y el número de identificación de casco

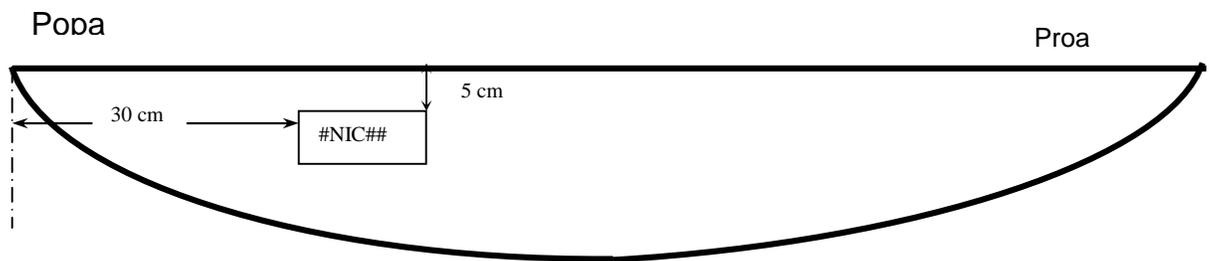
duplicado de conformidad con los siguientes requisitos que se establecen para su ubicación:

Número principal de identificación de casco (NIC): El número principal de identificación de casco debe estar localizado en un lugar visible, como se establece a continuación:

En botes con espejo – Se ubicará al costado de estribor del espejo a cinco centímetros de la parte más alta del espejo

En botes sin espejo o con espejo sobre el cual no puede ser practico ubicar el número de identificación de casco (NIC), se debe colocar en el lado de estribor del casco a 30 centímetros del timón en la popa y cinco centímetros de la parte superior del casco, en el borde, o en el casco / unión de la cubierta, cualquiera que sea lo más bajo.

En catamaranes y botes pontones, si sus cascos pueden ser fácilmente removidos se marcará cada uno como indica en la figura siguiente:



Si hay pasamanos, tuberías u otros accesorios que obstaculizan la colocación del número de identificación del casco (NIC), este debe ser ubicado tan cerca como sea posible de la ubicación requerida y en lugar visible.

Número de Identificación Duplicado del Casco: debe ser ubicado en un área no expuesta a la intemperie y se deberá colocar en el interior del bote en un elemento fijo que no sea instalado como accesorio.

2. REQUISITOS PARA LA INSTALACIÓN: El número de identificación de casco (NIC) debe cumplir con los siguientes requisitos para su instalación.

Permanencia: Cada número de identificación del casco (NIC) debe ser realizado, tallado, fundido, estampado, grabado o moldeado de forma permanente al bote de tal manera que la alteración, remoción o sustitución sea obvia y fácilmente verificable.

Placa Separada: Sí una placa separada es empleada para exhibir el número de identificación del casco (NIC), la placa debe ser fijada al bote de tal manera que no pueda ser removida.

Partes separadas del bote: El número de identificación del casco (NIC) no debe ser fijado en partes del bote que puedan ser removibles.

- Matrícula: El único instrumento oficial de identificación de las embarcaciones es la matrícula.
- La matrícula consiste en un número individual otorgado a cada embarcación, compuesto por once dígitos.

Composición de la matrícula.

