

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL ARMADA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

RESOLUCIÓN No. 0520

(10 DIC. 1999)

(Diario Oficial No. 43.841 del 03 de enero de 2000)

“Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales”.

EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En uso de sus facultades, y en especial de las que le confieren los numerales 5, 6, 7, 8, 9,10, 11, y 12 del artículo 5o. del Decreto Ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984, y

C O N S I D E R A N D O

Que los organismos nacionales de seguridad y de inteligencia de la Fuerza Pública, han detectado la utilización de determinada clase de naves 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.

Que también se ha conocido que algunas naves o artefactos navales, se están utilizando para realizar otras actividades delictivas o contravencionales.

Que en ciertos casos, la falta de cuidado o la debida diligencia de algunos capitanes o de la tripulación de las naves puede facilitar el ocultamiento a bordo de estupefacientes, o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, o el transporte de bienes de contrabando o de uso privativo de la fuerza pública, armas y/o municiones, visores nocturnos, detectores de radar, escáner de radio para frecuencias HF, VHF y otros bienes.

Que es función y atribución de la Dirección General Marítima, entre otras, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar; autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas

colombianas y autorizar y controlar la adquisición, construcción, reparación, alteración, mantenimiento, utilización, desguace y venta de naves y artefactos navales.

Que así mismo, es función y atribución de la Dirección General Marítima autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe, como también la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales; fomentar, autorizar y supervisar la organización y funcionamiento de los astilleros y talleres navales; e inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo internacional y de cabotaje, público o privado.

RESUELVE:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1º.*Definiciones.* Para los efectos de la presente Resolución se adoptan las siguientes definiciones:

1. **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. **Ubicación:** Debe estar ubicada en las amuras de la nave o del artefacto naval, en la popa (espejo) en sitios destacados de la caseta de gobierno y en la parte superior de la cabina de control o superestructura, o en su defecto, sobre la cubierta principal. Las naves de construcción primitiva solamente llevaran la marca de identificación en las amuras.
 - b. **Información:** Para embarcaciones cuyo francobordo mínimo sea inferior o igual a cuarenta (40) centímetros, debe figurar en sentido horizontal en una misma línea (en la parte más superior del casco en la sección de las amuras y la popa), el nombre de la nave, seguido por un guion (-), el indicativo de la capitanía de puerto correspondiente, seguido por un guion (-) y el número de la matrícula asignado por la misma. Para embarcaciones con francobordo mayor a cuarenta (40) centímetros, debe figurar en sentido horizontal el nombre de la nave y debajo el indicativo de la capitanía de puerto correspondiente, seguido por un guion (-) y el número de matrícula asignado por la misma. Para las naves dedicadas al transporte turístico, recreo, deporte o pesca y matriculadas para realizar este

servicio, se registrará una letra "T", "R", "D" o "P" respectivamente, antecedida por un guion (-), que se ubicará al final del número de matrícula. Para las naves que presten el transporte de pilotos prácticos, éstas 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 grabada en alto relieve en el material del casco de la nave, siempre y cuando éste sea de fibra de vidrio o metal, y su francobordo mínimo no exceda los noventa (90) centímetros. Además, de lo anterior, debe estar pintada en un color que se resalte sobre el color del mismo, permitiendo su visibilidad e identificación clara, utilizando pintura reflectiva o fluorescente resistente a la intemperie y de larga duración.
- 2. Señal de parar máquinas:** Es la señal emitida por cualquier unidad de la Armada Nacional, con la cual se ordena al capitán de la nave, detener por completo la marcha de la misma. La señal consiste en tres (3) pitadas largas de cinco (5) segundos cada una, y puede estar acompañada de señales luminosas intermitentes dirigida hacia la nave en cuestión. Además podrá ser complementada con la orden de detener la nave mediante comunicación a través del canal 16 V.H.F. - F.M. 9.
- 3. Documentos pertinentes:** Entiéndase como 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. Este tipo de documentos, varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.

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

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
- b. Patente emitida por la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP), tratándose de naves pesqueras.
- c. Resolución de autorización o registro de ruta (Según el tráfico que realice la nave).
- d. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
- e. Certificado de matrícula, o en su defecto, el pasavante.
- f. Certificado de registro de motor.
- g. Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.
- h. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.

- i. Autorización especial para tránsito expedida por la capitanía de puerto, de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2 de la presente resolución.

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

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
- b. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura – INPA (Hoy Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca –AUNAP–), tratándose de naves pesqueras.
- c. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).
- d. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
- e. Certificado de matrícula.
- f. Certificado de registro de motor.
- g. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.
- h. Autorización especial para tránsito expedida por la capitanía de puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2 de la presente resolución.

4. **Certificados estatutarios:** Son los documentos que expide la Autoridad Marítima Nacional a naves y artefactos navales de matrícula colombiana, 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.

ARTÍCULO 2º. *Control de tránsito de naves o artefactos navales.* Todas las naves mayores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o de más de dieciséis (16) metros de eslora de diseño; las naves menores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea inferior a veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o hasta dieciséis (16) metros de eslora; y los artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, salvo 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 sea el caso.

- c) Atender a la señal de parar máquinas y a la orden de detención, efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 VHF o FM, y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional.
- d) Modificado por el artículo 1° de la [Resolución 206 de 2007](#). 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 Dirección General Marítima. Toda nave operará con la autorización correspondiente y en la zona establecida por la Dirección General Marítima.
- e) Transitar a velocidades inferiores a veinticinco (25) nudos en bahías internas y canales de acceso, y a treinta (30) nudos en aguas jurisdiccionales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984 o norma que lo modifiquen. Se exceptúan de lo anterior, 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 período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, 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 16 de VHF - FM, 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. Lo precedente, 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, establecido en el anexo A de la presente resolución.

Parágrafo. La restricción indicada en el literal anterior, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB).

- k) Modificado por el artículo 2° de la [Resolución 206 de 2007](#). Limitar las cantidades, especialmente gasolina y diésel, transportado por naves que operen en jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuya finalidad sea el aprovisionamiento de las embarcaciones auxiliares en la operación de éstas. Lo precedente, teniendo en cuenta que el consumo (hora) en galones de combustible de un motor fuera de borda, es el equivalente al cinco por ciento (5%) del caballaje total de los motores que utilicen, ya sea los motores de las motonaves, o los motores fuera de borda de las embarcaciones auxiliares en condiciones variables de carga. Por tal motivo, todas las Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima, antes de autorizar zarpe, velarán por el cumplimiento de lo resuelto.
- l) No utilizar motores fuera de borda que excedan los veinticinco (25) HP, en naves menores de apoyo que se empleen en faenas de pesca.

2. Naves y artefactos navales de matrícula nacional.

Además de lo estipulado en el numeral 1 del presente artículo, las naves y artefactos navales de matrícula nacional deberán cumplir con las siguientes normas:

- a) Tener señalada la marca de identificación, de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1 de la presente resolución, 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 establecido en el 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. Lo precedente, 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 establecido en el anexo A de la presente resolución.

Parágrafo. La restricción indicada en el literal C del presente artículo, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), salvo a las siguientes:

1. Las naves que navegan dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto.
2. Las naves dedicadas a la pesca artesanal.
3. Las naves dedicadas al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo.
4. Las naves de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico.
5. Las naves dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima Nacional en el área de los litorales pacífico y atlántico.

No obstante lo anterior, se deberá tramitar el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible establecido en el anexo A de la presente resolución. . Así mismo, en caso de transportar combustible en tanques o bidones, además de lo anterior, se deberán tomar todas las precauciones destinadas a garantizar la seguridad de las personas, de la nave y de la carga, lo cual es responsabilidad exclusiva de los propietarios y armadores de las naves.

ARTÍCULO 3°. *Disposiciones aplicables a las sociedades portuarias regionales.* Al personal de las sociedades portuarias regionales situadas en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, se le recomienda observar en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución.)

ARTÍCULO 4°. *Normas aplicables a las marinas y clubes náuticos.* Las marinas y clubes náuticos ubicados en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registradas ante la Dirección General Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
3. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo

Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución.)

4. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, 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. Lo precedente, con el objeto de que la Capitanía de Puerto competente tome las acciones que sean menesteres.
5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, el arribo y zarpe, hacia 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 de las marinas o del club náutico, para lo cual deberán proceder dentro de los sesenta (60) días calendario a la publicación de la presente Resolución (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.

Parágrafo. 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 correspondiente o autoridad competente, en las inspecciones que se realicen para controlar y verificar tales actividades.

9. Enviar a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, un reporte mensual del movimiento de naves a las cuales se les prestó algún servicio. En éste se deberá indicar el tiempo de permanencia de la nave en la marina o club náutico sin ser

movilizada, las horas en que efectuó arribos y zarpes, los nombres, apellidos e identificación del capitán y de la tripulación.

ARTÍCULO 5°. *Normas aplicables a los astilleros navales.* Los astilleros navales en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registrados ante la Dirección General Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
3. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución.)
4. No reparar, modificar y/o realizar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional, que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima Nacional, y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 del artículo 1 de la presente resolución.

Parágrafo. 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 correspondiente.

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 correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior. Lo precedente, con el objeto de que la Capitanía de Puerto correspondiente, tome las acciones que sean menesteres.
6. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, el arribo y zarpe, hacia 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.

7. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.
8. Gestionar la expedición del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor ante la capitanía de puerto de la jurisdicción donde la nave y/o motor realizará sus operaciones, para las naves que se construyan o que se importen, previa autorización del propietario o del armador.
9. Efectuar la marca de identificación, de conformidad con el numeral 1 del artículo 1 de la presente resolución, 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 Dirección General 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, coferdam 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, y
- c) Actividad para la cual fue destinada la nave y/o los motores.

Parágrafo 1. Quienes hayan presentado la relación de ventas ejecutadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentando el informe mensual.

Parágrafo 2. En el caso que las naves o 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 o 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 tal que debe ser mantenido al día en todo momento, informando a la Capitanía de Puerto cualquier novedad o cambio en la información.

Luego de suministrado el informe antes señalado, presentar a la Dirección General 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 período, 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 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, y
- d) Actividad para la cual será destinada la nave y/o los motores.

11. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, se observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave. Siempre 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, transformación de los mismos o cualquier sustancia no autorizada.

ARTÍCULO 6°. *Normas aplicables a los talleres de reparación naval y a otras personas naturales o jurídicas dedicadas a la construcción, reparación, modificación y/o mantenimiento de naves o artefactos navales.* Los talleres de reparación naval y las demás personas enunciadas anteriormente en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registrados ante la Dirección General Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

3. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución)
4. No reparar, modificar y/o realizar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional, que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima Nacional, y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 del artículo 1 de la presente resolución.

Parágrafo. 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 correspondiente. 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 correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior. Lo precedente, con el objeto de que la Capitanía de Puerto tome las acciones que sean menesteres.
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 Dirección General 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, y

c) Actividad para la cual fue destinada la nave y /o los motores.

Parágrafo. 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 Dirección General 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, coferdam o cualquier espacio interior, así como de las ventas efectuadas durante ese período, 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, y
 - 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 correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, se observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave. Siempre 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.

ARTÍCULO 7º. *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 Dirección General Marítima, darán cumplimiento a las siguientes normas:

1. Podrán gestionar la expedición del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción donde la nave y motor realizarán sus operaciones, previa autorización escrita del propietario, del armador o del agente marítimo.

2. Efectuar la marca de identificación, de conformidad con el numeral 1 del artículo 1 de la presente resolución, 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 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, y
 - c) Actividad para la cual fue destinada la nave y/o los motores.

Parágrafo. 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 Dirección General Marítima un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las ventas efectuadas durante ese período, a partir de la fecha de publicación de la presente resolución.

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, y
- d) Actividad para la cual será destinada la nave y/o los motores.

ARTÍCULO 8°. *Normas aplicables a los propietarios, armadores y agentes marítimos.* Los propietarios, armadores y agentes marítimos, deberán observar en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997,~~ modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución). Además de lo previo, darán estricto 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, dispuesto en el anexo A de la presente resolución, para cada viaje que pretenda realizar, siempre que se requiera zarpe;
- c) Gestionar la expedición del certificado de registro de motor, dispuesto en el anexo B de la presente resolución.
- d) Solicitar una inspección extraordinaria ante la Capitanía de Puerto de matrícula, de conformidad a lo estipulado en el numeral 9 del artículo 17 de la presente resolución, y
- e) Adelantar las diligencias pertinentes necesarias para obtener la autorización de transporte ante la capitanía de puerto, de cualquiera de los productos listados en la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución), y demás normas concordantes.

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 éste no sea el armador, así como del lugar donde normalmente permanecerá, y
- 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, dispuesto en el anexo A del presente capítulo.

ARTÍCULO 9º. *Normas aplicables a los tripulantes y capitanes de naves.* Los tripulantes y capitanes de naves deberán observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precusores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución). Además de lo previo, darán cumplimiento a las siguientes normas:

1. Denunciar ante la autoridad competente los hechos punibles o contravenciones de cuya comisión tenga conocimiento, especialmente 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 y/o especies 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) Carencia de nacionalidad de la nave.
 - k) Transporte de desechos o sustancias radioactivas.

2. Además de lo establecido en el numeral anterior, los capitanes de las naves darán cumplimiento a lo siguiente:
 - a) No permitir objetos de comercio ilícito a bordo de la nave o artefacto naval.
 - b) Informar, previamente, por radio o cualquier otro sistema de comunicación, o por conducto de su agente marítimo en Colombia, si lo tuviere, a la Armada Nacional o a la Capitanía de Puerto más próxima, que transporta productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes. Además deberá indicar si se trata de paso inocente y el plan de ruta previsto o, alternativamente, el puerto al que pretende arribar.
 - c) Informar, previamente, por radio o cualquier otro sistema de comunicación, o por conducto de su agente marítimo en Colombia, 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 colombiano, con indicación de lo siguiente:

- El tipo de mercancía.
- La cantidad de la mercancía.
- Las marcas de la mercancía.
- El fabricante de la mercancía.
- El 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.

Lo anterior, sin perjuicio de las declaraciones relativas a la mercancía, de acuerdo a las disposiciones que sobre la materia compete a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

- d) Permitir la visita a bordo a la nave o artefacto naval, por parte de los comandantes de las unidades a flote de la Armada Nacional, de los comandantes de los elementos de combate fluvial, o por la Autoridad Marítima Nacional. Lo precedente, con el objeto de:
- Verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval.
 - Verificar los documentos pertinentes de la tripulación.
 - Realizar la inspección y registro de una parte o de la totalidad de la nave y/o artefacto naval.

CAPÍTULO 2

DE LA INMOVILIZACIÓN

ARTÍCULO 10°. *Inmovilización de naves o de artefactos navales.* Hace referencia a la acción adoptada por los comandantes de las unidades de la Armada Nacional, o por la Autoridad Marítima Nacional, consistente en impedir temporalmente el zarpe o la navegación de las naves o artefactos navales. Lo precedente con el objeto de practicar visita, de acuerdo a lo establecido en el artículo 13 de la presente resolución.

ARTÍCULO 11°. *Presencia de autoridad.* Toda nave o artefacto naval, ante la presencia de una unidad de la Armada Nacional o de la Autoridad Marítima Nacional, está en la obligación de permanecer en la escucha del canal 16 de VHF - FM, 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 a 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 de lo anterior, el incumplimiento a la señal de parar máquinas, dará lugar a la imposición por parte de la Autoridad Marítima Nacional, de las sanciones referidas en el artículo 18 de la presente resolución.

ARTÍCULO 12°. *Aplicación.* La inmovilización temporal de naves o artefactos navales podrá ser realizada por cualquier unidad de la Armada Nacional o por la Autoridad Marítima Nacional, de la siguiente manera:

1. Por unidades de la Armada Nacional, 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 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) El transporte de armas, munición o explosivos, sin autorización.
 - f) La exploración en búsqueda de antigüedades náufragas, 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 esté 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 hecha a través del canal 16 de VHF - FM, por parte de 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 cuando la nave no cubra la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
 - n) Cuando la nave transite a velocidad superior a veinticinco (25) nudos, en bahía internas y canales de acceso. Así mismo, cuando la nave transite a velocidad superior a treinta (30) nudos, en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Dirección General Marítima, sin autorización especial para ello.
 - o) Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, o navegue sin luces, de

conformidad con lo establecido en el literal j numeral 3 del artículo 1, en concordancia con el literal g numeral 1 del artículo 2º de la presente resolución.

- 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 establecido en el numeral 1 del artículo 1 de la presente resolución.
- r) Cuando no se disponga del certificado de registro del motor, establecido en el 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 arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, 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, establecido en el 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
- y) Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio marino.

2. Por la Autoridad Marítima Nacional en los siguientes eventos:

- a) Cuando la nave no esté 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 cuando la nave no cubra la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
- d) Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, 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 del artículo 1 de la presente resolución.

- g) Cuando no se disponga del certificado de registro del motor, establecido en el anexo B de la presente resolución.
- 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 (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, en cantidades superiores a la capacidad de diseño para el transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga, salvo las siguientes:
 - Las naves dedicadas a la pesca artesanal.
 - Las naves dedicadas al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo.
 - Las naves de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico y,
 - Las naves dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima en el área de los litorales Pacífico y Atlántico, de acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo A de la presente resolución.
- 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 y 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 marina mercante vigentes a nivel nacional.
- p) Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio marino.

CAPÍTULO 3

DE LA VISITA

ARTÍCULO 13°. *Visita a la nave o artefacto naval.* Hace referencia a la acción adoptada por los comandantes de unidades a flote de la Armada Nacional, por los comandantes de los elementos de combate fluvial, o por la Autoridad Marítima Nacional, consistente 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, 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 se podrá realizar la inspección y el registro de la totalidad o parte de la misma.

ARTÍCULO 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. Al acta precedente, deberá estar acompañada de fotografías o filmaciones, si ello es pertinente, indicándose como mínimo la siguiente información:

- Marca de la nave y/o artefacto naval.
- Tipo de nave y/o artefacto naval.
- Modelo de la nave y/o artefacto naval.
- Fecha de construcción de la nave y/o artefacto naval.
- Nombre de la nave y/o artefacto naval.
- Bandera de la nave y/o artefacto naval.
- Material del casco.
- Número de motor.
- Número de la matrícula.
- Desplazamiento.
- Arqueo neto.
- Eslora.
- Manga.
- Colores del casco.
- Uso de la nave y/o artefacto naval.
- Estado de la nave y/o artefacto naval.
- Nombre de la persona natural o jurídica, propietaria de la nave y/o artefacto naval e identificación correspondiente.
- Nombre del armador e identificación correspondiente.
- La 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.

- Inventario de la incautación, 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.

ARTÍCULO 15°. *Ámbito 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, talleres de reparación naval, en cualquier otra área jurisdiccional en tierra, o que la misma se encuentre atracada, abarloada, fondeada, navegando en aguas jurisdiccionales, o en altamar.

CAPÍTULO 4

DISPOSICIONES OPERATIVAS

ARTÍCULO 16°. *Cumplimiento operativo.* Adicionado por el artículo 3° de la [Resolución 206 de 2007](#). El cumplimiento operativo de lo dispuesto en el presente capítulo corresponderá a:

1. El comando de la Armada Nacional, con sus unidades navales, a través del patrullaje en su jurisdicción, la inmovilización, la visita y la persecución de naves y artefactos navales, de conformidad con lo establecido en los artículos 10, 11, numeral 1 del artículo 12, y artículo 13 de la presente resolución.

Las unidades navales de la Armada Nacional, previa autorización del centro de operaciones, podrán aplicar un químico neutralizante al combustible que sea encontrado en exceso, en una embarcación inmovilizada y visitada. Para tales efectos, no podrá utilizarse el agente químico en el combustible que tenga relación directa con la operación de la nave.

Para la expedición de la citada autorización, se tendrán en cuenta como mínimo los siguientes parámetros:

- Que la nave sea encontrada en aguas jurisdiccionales colombianas con exceso de combustible no autorizado en el zarpe.
- Que dicho exceso sea de al menos 100 galones de gasolina.

Una vez expedida la autorización mencionada anteriormente, las unidades de la Armada Nacional procederán a su aplicación, teniendo en cuenta los parámetros expuestos. Para tales efectos, se deberá marcar y sellar los recipientes o tanques donde se transporte el combustible, así como ordenar el regreso inmediato de la nave a puerto.

El citado agente químico será evaluado y adquirido por el Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional. Su objetivo será neutralizar temporalmente el combustible que sea transportado en exceso.

Lo anterior sin perjuicio de las acciones administrativas que procedan por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

2. La Dirección General Marítima, a través de las Capitanías de Puerto, de acuerdo a su jurisdicción, la inmovilización, visita e inspección, registro de naves y artefactos navales, la vigilancia y el control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a actividades marítimas.

ARTÍCULO 17°. *Disposiciones para las capitanías de puerto.* Las Capitanías de Puerto darán cumplimiento a las siguientes instrucciones:

1. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006 (Anexo C de la presente resolución).
2. Expedir a las naves de bandera colombiana de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo A de la presente resolución. El certificado expuesto 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, a fin de 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 que la nave cumpla con las especificaciones técnicas, de seguridad, navegabilidad y prevención de la contaminación para el desarrollo de esta actividad, y

La Capitanía de Puerto establecerá las normas especiales para expedir la autorización referida, considerando las condiciones del área jurisdiccional y la actividad que desarrolla la embarcación.

3. Expedir el certificado de registro del motor establecido en el anexo B de la presente resolución, a los motores de todas las naves de bandera nacional que operen en su jurisdicción. Para tal efecto, se tendrá en cuenta la declaración de importación, la autorización de levante, la factura comercial o cualquier otro documento que exija la Dirección General de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
4. Establecer la correspondencia entre la potencia de los motores, el tipo de casco y la actividad para la cual se registra la nave, al momento de la matrícula.
5. 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.
6. Informar al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante, sobre aquellos fallos que han quedado en firme, relacionados con la imposición de cualquier sanción al personal de gente de mar, naves, o a las personas naturales o jurídicas dedicadas a las actividades marítimas. Los datos y documentos deberán ser incluidos dentro de la información remitida periódicamente a la Dirección General Marítima, los primeros cinco (5) días calendario del mes.
7. 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. Éstas se practicarán como mínimo una vez durante cada semestre, con el fin de constatar el cumplimiento de las normas establecidas en el presente capítulo. Los informes pertinentes deberán ser enviados a la Dirección General Marítima con destino a la Subdirección de Marina Mercante (SUBMERC).
8. 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 del propietario, armador o agente marítimo.
 - c) Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto, en lo referente a las características 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 del artículo 1 de la presente resolución.
- e) Determinar la capacidad máxima de diseño para el transporte de combustible.
- f) Registrar oficialmente en el certificado de matrícula el número de serie del casco y de los motores, y
- g) Verificar la existencia y validez de los documentos pertinentes que le corresponda llevar a bordo, de conformidad con el numeral 3º del artículo 1º de la presente resolución., incluyendo los que competen a motores y tripulación.

Parágrafo 1. La expedición de los documentos pertinentes exigidos a las naves y artefactos navales de matrícula nacional, corresponde exclusivamente a la Dirección General Marítima, a través de las Capitanías de Puerto.

Parágrafo 2. En lo referente a la expedición de certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad y prevención de la contaminación, la Dirección General Marítima podrá autorizar dicha función, a las sociedades internacionales de clasificación, mediante autorización por resolución motivada, según los convenios internacionales, manteniendo su control y verificación correspondiente.

- 9. Expedir autorización especial para tránsito, a las naves cuya relación casco-motor le permitan 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, y
 - c) El transporte de pasajeros a quienes se les debe garantizar su seguridad durante toda la travesía.
- 10. 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, puedan desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.
- 11. Expedir autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas.

12. Solicitar a los comandantes de las unidades navales a flote de la Armada Nacional, o a los comandantes de los elementos de combate fluvial, la realización de visitas a las naves o a los artefactos navales, cuando las circunstancias así lo requieran.
13. Imponer las sanciones correspondientes por transgresiones a las normas contempladas en el presente capítulo, si es su competencia.

ARTÍCULO 18°. *Sanciones.* El incumplimiento de lo previsto en el presente capítulo facultará a la Autoridad Marítima Nacional para imponer como mínimo las siguientes sanciones, sin perjuicio de lo previsto en el título V del Decreto Ley 2324 de 1984, o normas que lo modifique.

1. Capitanes y tripulantes:
 - a) Suspensión de la licencia de navegación.
 - b) Cancelación de la licencia de navegación.
 - c) Multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
2. Propietarios o armadores de naves, agentes marítimos, marinas, clubes náuticos, astilleros navales y talleres de reparación naval:
 - a) Si es persona natural, multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
 - b) Si es persona jurídica, multa de hasta mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
3. Naves:
 - a) Suspensión del permiso de operación.
 - b) Cancelación de ruta autorizada o registrada.

Parágrafo. Las sanciones de que trata el presente artículo se impondrán, sin perjuicio de las que tuvieren lugar por parte de otras entidades u organismos, en lo concerniente a su competencia, para conductas concurrentes o conexas.

ARTÍCULO 19°. *Disposiciones para algunas de las dependencias de la Dirección General Marítima.* El Grupo de Coordinación General y la Subdirección de Marina Mercante, darán cumplimiento a las siguientes funciones:

1. El Grupo de Coordinación General. El Grupo de Coordinación General de la Dirección General Marítima controlará que mensualmente las Capitanías de Puerto cumplan con lo dispuesto en el presente capítulo.
2. La Subdirección de Marina Mercante. La Subdirección de Marina Mercante, con base en la información suministrada por las diferentes dependencias, además de actualizar los respectivos archivos, cumplirá las siguientes funciones:

- a) Sección de naves. Llevará el registro actualizado de las sanciones impuestas a las naves, haciendo las respectivas anotaciones en el libro de registro de sanciones de naves.
- b) Sección de gente de mar. Llevará el registro actualizado de la suspensión y cancelación de licencias y demás sanciones impuestas a la gente de mar, haciendo las respectivas anotaciones en el libro de registro de sanciones de gente de mar.
- c) Sección de técnica e inspecciones. Llevará el registro actualizado de las sanciones impuestas a las personas naturales o jurídicas dedicadas a actividades marítimas, haciendo las respectivas anotaciones en el libro de registro de sanciones y de personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier actividad marítima.
- d) Distribución de información. Distribuirá la información contenida en los informes periódicos mensuales procedentes de las diferentes capitanías de puerto, a cada una de las dependencias de la Dirección General Marítima, según su respectiva competencia. Lo precedente, con el objetivo de que las mismas lleven el registro y estadísticas de los asuntos a su cargo, así como la imposición de cualquier sanción.

CAPÍTULO 5

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 20°. *Anexos.* Hacen parte integrante de la presente Resolución, el anexo A correspondiente al formato de certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, el anexo B correspondiente al formato de certificado de registro del motor y el anexo C correspondiente a la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006, sobre Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitida por la Organización Marítima Internacional (OMI).

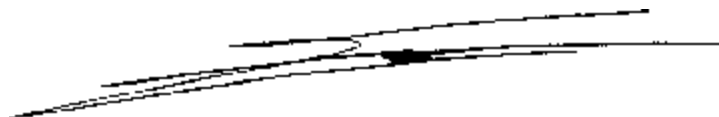
ARTICULO 21°. *Difusión.* Por conducto de las Capitanías de Puerto se pondrá en conocimiento y se difundirá ampliamente el presente acto administrativo, en especial, a las personas naturales o jurídicas propietarias de marinas y clubes náuticos, astilleros navales y talleres de reparación naval, distribuidores 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 término de treinta (30) días calendario a partir de la publicación de la presente Resolución, sin perjuicio de las comunicaciones escritas que deban remitirse a todos y cada uno de los interesados.

ARTICULO 22°. *Envíos.* Por la Oficina Jurídica, remítase copia de la presente Resolución al Comando de la Armada Nacional; Fiscalía General de la Nación; Dirección Nacional de Estupefacientes; Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN; Dirección Policía Antinarcóticos; Dirección Policía Fiscal y Aduanera; Gerentes Sociedades Portuarias Regionales, Oficinas; Divisiones y Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima

ARTICULO 23°. *Vigencia.* La presente Resolución rige a partir de su la fecha de su publicación y deroga la Resolución número 0189 del veintisiete (27) de abril y la Resolución número 0224 del veintitrés (23) de junio 1998.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Santafé de Bogotá a los 10 días del mes de diciembre de 1.999



Vicealmirante **Alfonso Calero Espinosa**
Director General Marítimo

**ANEXO A: CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN DE CAPACIDAD MÁXIMA
DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE**

REPUBLICA DE COLOMBIA
REPUBLIC OF COLOMBIA



No. _____

DIRECCION GENERAL MARITIMA
GENERAL MARITIME DIRECTORATE

**CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN DE CAPACIDAD MÁXIMA DE TRANSPORTE
DE COMBUSTIBLE**

*AUTHORIZATION CERTIFICATE OF MAXIMUM FUEL CAPACITY TO BE
TRANSPORTED*

Nombre de la Nave <i>Name of the ship</i>	Estado de Abanderamiento <i>Flag of the ship</i>	Tonelaje de Arqueo Bruto <i>Gross Tonnage</i>	Tipo de Nave <i>Type of shipe</i>

De conformidad con lo estipulado en el Artículo No. 2 de la Resolución No. 0520 DIMAR del 10 de diciembre/99 y con base en la siguiente información:

According to the staments of the Article No. 2 of the Resolution No. 0520-DIMAR of December 10/99 and based on the flowing data:

1. Capacidad de diseño para transporte de combustible
Designed capacity to transport fuel:

Galones/Toneladas
Gallons/Tonnes

2. Cantidad de combustible que requiere la nave para
cubrir la travesía de la ruta:
*Quantity of fuel required by ship to be used during the
Voyage on the lane:*

Galones/Toneladas
Gallons/Tonnes

3. Cantidad de combustible a ser transportado como
Carga o para su actividad:
*Quantity of fuel to be transported as cargo or to carry
out it's activity:*

Galones/Toneladas
Gallons/Tonnes

4. ¿Es posible el reaprovechamiento de combustible en el
Puerto de destino?
Is it possible to reload fuel at the port of arrival?

SI NO
Yes No

La Capitanía de Puerto de _____ durante la travesía prescrita en el Documento de Zarpe No. _____, autoriza a la nave de referencia, el transporte de:

The Maritime Authority of the port of _____ during the voyage mentioned on the Sail Off Document No. _____ authorizes to the above mentioned ship, the transport of:

1. Galones/toneladas de _____ para ser utilizados como combustible de propulsión.
Gallons/tonnes of _____ to be used as fuel for propulsion of the ship

2. Galones/toneladas de _____ para ser transportados como carga.
Gallons/tonnes of _____ to be transported as cargo.

Expedido en _____ a los _____ días del mes de _____ de _____
Issued at: _____ day: _____ Month: _____ Year: _____

Firma del Capitán de Puerto
(Maritime Authority's Signature)

ANEXO B: CERTIFICADO DE REGISTRO DE MOTOR.

REPUBLICA DE COLOMBIA
REPUBLIC OF COLOMBIA



No. _____

DIRECCION GENERAL MARITIMA
GENERAL MARITIME DIRECTORATE

CERTIFICADO DE REGISTRO DE MOTOR CERTIFICATE OF ENGINE REGISTRY

Marca del Motor <i>Engine Brand</i>	Número de Serie <i>Series Number</i>	Potencia (Kw/HP) <i>Power</i>	Tipo de Motor <i>Engine Type</i>

De conformidad con lo estipulado en el Artículo No. 2 de la Resolución No. 0520 DIMAR del 10 de diciembre/99 y con base en la siguiente información:

According to the staments of the Article No. 2 of the Resolution No. 0520-DIMAR of December 10/99 and based on the flowing data:

La Capitanía de Puerto de _____ certifica que el motor de referencia,
The Maritime Authority of the port of _____ certifies that the propulsion engine mentioned above,

Cuyo propietario es: _____
Owned by: _____

Ha sido debidamente registrado, de conformidad con las Normas de Marina Mercante Vigentes, siendo
Has been duly registered, in compliance whit the effective provisions of the Maritime law,

El mismo asignado a ser utilizado a bordo de la nave denominada: _____
Being assigned to be installed on board the following ship.

La cual es tenor del Certificado de Matrícula No. _____
Which hold the register certificate number.

Expedido en _____ a los _____ días del mes de _____ del

Issued at: _____ *day:* _____ *Month:* _____ *Year:* _____

Firma del Capitán de Puerto
(*Maritime Authority's Signature*)

Anexo C: ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~, modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006, sobre Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional.



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
82° periodos de sesiones
Punto 24 del orden del día

MSC 82/24/Add.2
22 diciembre 2006
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 82° PERIODO DE SESIONES**

RESOLUCIÓN MSC.228 (82)
(Adoptada el 7 de diciembre de 2006)

**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL
CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y
PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Seguridad Marítima,

RECORDANDO que la Conferencia SOLAS de 2002 adoptó la resolución 3, titulada "Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima", en cuyo párrafo dispositivo 1 (h) se invitaba a la Organización a examinar la resolución A.872(20) sobre Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (las Directrices) y, si se consideraba necesario, a elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución,

CONSCIENTE de que en las resoluciones 1373 (2001) y 1456 (2003) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, entre otras cosas, se observaba con preocupación la conexión estrecha que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas, y se ponía de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacional, subregional, regional e internacional, con el fin de reforzar la respuesta mundial a esas amenazas graves para la seguridad internacional,

CONSCIENTE TAMBIÉN de la labor desarrollada por otros organismos de Naciones Unidas y organizaciones internacionales, por ejemplo, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes de las Naciones Unidas, la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, el Instituto Internacional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia, Interpol y la Organización Mundial de Aduanas, para ayudar a los Estados en la lucha contra el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas, facilitando orientación y mediante actividades de creación de capacidad,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.985(24) adoptada por la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario, mediante la cual la Asamblea, entre otras cosas, autoriza al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente enmiendas a las Directrices según sea necesario, y a que las divulguen a través de los medios apropiados,

TOMANDO NOTA de que se prevé que el Comité de Facilitación, en su 34º periodo de sesiones, adopte las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, es decir idénticas enmiendas a las Directrices,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros a implantar las Directrices revisadas a partir del 1 de abril de 2007;
3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI a que den la mayor difusión posible a las Directrices revisadas con el fin de garantizar su distribución e implantación generalizada, y a que las pongan en conocimiento de los capitanes de puerto, compañías navieras, propietarios y operadores de buques, capitanes y demás partes interesadas;
4. INVITA ADEMÁS, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que contemplen la posibilidad de enmendar sus legislaciones nacionales para dar pleno cumplimiento a las Directrices revisadas;
5. PIDE IGUALMENTE a la Asamblea que apoye las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación y revoque la resolución A.872(20).

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

ÍNDICE

PREÁMBULO

CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

1 PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

- 1.1 Medidas de los funcionarios de las Autoridades competentes
- 1.2 Información sobre la tripulación
- 1.3 Actuación de las Compañías
- 1.4 Protección de la carga
- 1.5 Protección en la instalación portuaria
- 1.6 Protección en general
- 1.7 Protección del personal
- 1.8 Generalidades

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

- 2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque
- 2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque
- 2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque
- 2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EN LO QUE RESPECTA A LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

- 3.1 Enseñanza y formación de la tripulación
- 3.2 Coordinación entre las Autoridades competentes del Puerto y la Compañía
- 3.3 Conciencia del riesgo de tráfico ilícito
- 3.4 Examen de la protección del buque
- 3.5 Personal disponible para la protección del buque
- 3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

- 4.1 Protección de la instalación portuaria
- 4.2 Protección a bordo del buque
 - 4.2.1 Control del acceso al buque e identificación
 - 4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto
 - 4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes
- 4.3 Precauciones generales en los buques
- 4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
 - 4.4.1 Iluminación
 - 4.4.2 Vigilancia desde el buque
 - 4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación
- 4.5 Control del personal
- 4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas
 - 4.6.1 Individualmente
 - 4.6.2 Confabulación organizada

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

- 5.1 Registros a bordo
- 5.2 Planificación de los registros a bordo
- 5.3 Tipos de registro a bordo
 - 5.3.1 Registro reactivo
 - 5.3.2 Registro rápido
 - 5.3.3 Registro preventivo
- 5.4 Métodos de registro
 - 5.4.1 Registro físico
 - 5.4.2 Sistema de rayos X y tecnología para la detección
 - 5.4.3 Empleo de perros
 - 5.4.4 Consideraciones adicionales

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

- 6.1 A bordo del buque
- 6.2 Lugares de ocultamiento a bordo
- 6.3 Circunstancias sospechosas a bordo
- 6.4 Medidas de control que se proponen para el capitán y los oficiales del buque
- 6.5 Observación de las pautas de comportamiento
- 6.6 Circunstancias sospechosas en la mar
- 6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

7 MEDIDAS QUE PROCEDE ADOPTAR CUANDO SE ENCUENTRAN DROGAS

- 7.1 Orientaciones generales
- 7.2 Consideraciones sobre la seguridad personal
- 7.3 Orientaciones concretas

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

- 8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo
- 8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS

- 1 Precursores y productos químicos esenciales utilizados en la elaboración ilícita de estupefacientes o sustancias psicotrópicas
- 2 Precauciones para el transporte de precursores o productos químicos esenciales utilizados en la elaboración de estupefacientes
- 3 Recomendaciones para los países productores, distribuidores y proveedores de productos químicos o precursores

ANEXOS

- ANEXO 1 - LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS (SEGÚN LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS, SUSCRITA EN VIENA EL 19 DE DICIEMBRE DE 1988).
- ANEXO 2 - EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA FACILITACIÓN
- ANEXO 3 - SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACIÓN SOBRE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS EN RELACIÓN CON EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS
- ANEXO 4 - LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL
CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y
PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES
DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL**

PREÁMBULO

La Organización Marítima Internacional (OMI) presenta las siguientes "Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional", armonizadas con los instrumentos internacionales y recomendaciones de diversos organismos internacionales, tales como la misma OMI, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), al objeto de lograr un equilibrio entre la facilitación del comercio internacional y la gestión de la protección que contribuya a evitar las actividades del narcotráfico.

Se trata en definitiva de dar cumplimiento a lo expresado en la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que en el numeral 4 se refiere a la conexión estrecha que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas, y pone de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacional, subregional, regional e internacional, con el fin de reforzar la respuesta internacional al terrorismo y a las amenazas graves para la seguridad internacional, e igualmente en la resolución 1456 (2003), en la cual se reafirma el deber de evitar que los terroristas recurran a otras actividades delictivas como la delincuencia transnacional organizada, el uso y el tráfico ilícito de drogas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas.

Así pues, las presentes Directrices tienen como propósito no solo definir los procedimientos básicos para detectar drogas a bordo, sino también hacer de la prevención el principal medio de evitar que el flagelo del narcotráfico afecte la economía y el bienestar mundiales al atentar contra el comercio marítimo internacional.

A este respecto, merece resaltar la labor que han realizado los Estados y las organizaciones internacionales en materia de lucha contra el narcotráfico, y que queda reflejada en instrumentos internacionales que gozan hoy de indudable aceptación internacional.

Como ejemplo de lo antedicho, he aquí un breve resumen de los esfuerzos internacionales llevados a cabo en la lucha contra el narcotráfico, algunos de los cuales están estrechamente vinculados al transporte marítimo internacional.

En general hay que remitirse a las Convenciones internacionales del opio (La Haya 1912 y Ginebra 1925), la Convención para limitar la elaboración y regular la distribución de drogas (Ginebra 1931), la Convención para la supresión del tráfico ilícito de drogas peligrosas (Ginebra 1936), el Protocolo que enmienda la mayoría de los mencionados instrumentos (Nueva Cork 1946), la Convención única sobre drogas (Nueva York 1961) y su Protocolo de 1971, la

Convención sobre sustancias psicotrópicas (Viena 1971) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (Viena, 1988), lo cual demuestra el desarrollo jurídico que ha tenido el tema a lo largo del tiempo y la respuesta internacional a una actividad que afecta directamente a la sociedad.

De esta última, es decir la Convención de Viena de 1988¹, puede afirmarse que goza actualmente de amplia aceptación en la comunidad internacional, tras haber sido sus disposiciones objeto de profundo examen y revisión para tener en cuenta la prevención y la erradicación del tráfico ilícito de drogas. Así pues, para implantar las presentes Directrices se precisa un conocimiento general de la citada Convención de Viena. En este sentido, se sugiere hacer especial énfasis en lo que establece en sus artículos: 3. Delitos y Sanciones, 5. Decomiso, 9. Cooperación y Capacitación, 12. Sustancias que se utilizan con frecuencia, 13. Materiales y Equipos, 15. Transportistas Comerciales, 16. Documentos comerciales y etiquetas de las exportaciones, 17. Tráfico ilícito por mar, 18. Zonas y puertos francos y 20. Información que deben suministrar las Partes.

Asimismo, hay que tener en cuenta los acuerdos bilaterales que celebran los Estados en materia de prevención y control del tráfico ilícito de drogas, muchos de ellos inspirados en las convenciones internacionales citadas.

Por otro lado, la existencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 - CONVEMAR² es fundamental para la aplicación de las Directrices, en especial por su alusión al principio de la cooperación, considerada como la base fundamental para lograr objetivos comunes, bajo la premisa de la responsabilidad compartida, ya que definitivamente la actuación contra la droga es una responsabilidad común que requiere un enfoque integrado y equilibrado.

Sin embargo, como se dijo al inicio, la humanidad afronta hoy por hoy una serie de variables que alteran de manera sistemática el desarrollo, el comercio y las economías mundiales, y aspectos que como el narcotráfico y el terrorismo, entre otros, hacen peligrar la facilitación del transporte marítimo internacional. Por tal razón, merece igualmente resaltar la conexión directa que hay entre estos temas y respuestas tan positivas como, por ejemplo, las nuevas disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS); el Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP), elaborado por la OMI; el "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos, y el "Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global" de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) (Marco normativo SAFE).

¹ La Convención de Viena del 20 de diciembre de 1988 entró en vigor el 11 de noviembre de 1990. Al mes de enero de 2006 tiene 179 Estados Parte, de los cuales 87 son signatarios.

² La Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982) establece en su artículo 108:

"1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales. 2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico".

Para implantar las presentes Directrices es aconsejable conocer el contenido de estos documentos, entendiéndolos como complemento y desarrollo de los temas sobre la armonización de procedimientos, la agilización de los tramites relacionados con el transporte marítimo, la protección de la gente de mar, el personal de apoyo en tierra, las instalaciones portuarias y los buques, que tienen finalmente como objetivo contribuir al equilibrio entre facilitar y proteger.

De igual modo, vale la pena recordar que a raíz de la Conferencia Diplomática convocada por la OMI en el 2002 se adoptaron nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar, junto con el Código PBIP, con un propósito único y específico de incrementar de manera significativa la protección marítima a través del esfuerzo de los gobiernos y las empresas privadas. Las nuevas disposiciones del mencionado Código constituyen sin duda alguna una base sólida para la cooperación internacional entre los buques y las instalaciones portuarias, y permiten prevenir e identificar los actos que amenacen la seguridad del transporte marítimo. Así, el nuevo Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP exigen que los buques, las compañías marítimas y las instalaciones portuarias cumplan sus prescripciones contribuyendo así al incremento de la seguridad y la protección marítima y, sobre todo, a salvaguardar a las personas que a bordo o en tierra participan en esta actividad.

Teniendo en cuenta que el Código permite la eficaz cooperación y entendimiento entre todos los actores que intervienen en el transporte marítimo, valga decir, autoridades, gobiernos nacionales, regionales y locales, y por supuesto capitanes, tripulaciones, pasajeros, armadores, empresarios del transporte y administraciones portuarias, se considera como un elemento más que sustenta la aplicación de las mencionadas Directrices, por cuanto la cooperación entre los diversos actores y sus responsabilidades puede contribuir a una aplicación efectiva. Es aquí entonces donde merece mencionar la amenaza que para la protección marítima supone el contrabando de drogas. Si bien el Código no menciona en ninguno de sus apartes términos como narcotráfico, drogas o narcóticos, sí se considera el tráfico ilícito de drogas como un verdadero atentado contra la protección marítima, pues basta con imaginar todo lo que existe detrás de este negocio: armas, dinero fácil, mercancías ilícitas, robos, secuestros y atentados terroristas, entre otros.

Por otro lado, el "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos", busca integrar los aspectos de protección, seguridad y salud en los puertos y terminales. Dicho instrumento se enmarca en la labor internacional sobre protección marítima realizada por la OMI, pues presenta un método para definir puntos débiles en la protección portuaria y determinar tareas y medidas de protección encaminadas a prevenir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados en el tráfico marítimo internacional, e igualmente resalta que sus recomendaciones servir de base para las eventuales acciones encaminadas a la protección de las operaciones marítimas y de los puertos destinados al tráfico nacional.

En este sentido, amplía las cuestiones relativas a la protección más allá del ámbito de las instalaciones portuarias hasta el puerto en su conjunto, entendiendo que las disposiciones del Código PBIP enumeran requisitos relacionadas únicamente con la protección del buque y la interfaz directa entre el buque y la instalación portuaria, pero manteniendo la compatibilidad con el Repertorio. Por ello se determina que la Evaluación de la protección del puerto (EPP) y el Plan de protección del puerto (PPP) deben tener en cuenta las medidas de protección implantadas en las instalaciones portuarias, para lo cual resalta la necesidad de relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.

Destacan igualmente los temas de la formación y la sensibilización sobre la protección marítima, entendiéndolos como factores básicos para llevar a la práctica, de manera eficiente, una estrategia adecuada de protección portuaria.

En lo relativo a la integración que se busca entre el citado Repertorio y las presentes Directrices, se resalta que las medidas de protección que se implanten deben ser las tendientes a impedir la introducción fraudulenta de contrabando, medicamentos, narcóticos, otras sustancias ilegales y materiales prohibidos, con el objetivo general de mantener un nivel aceptable en todos los niveles de protección.

Las recomendaciones de este Repertorio no se limitan únicamente a la definición de los aspectos que deban ser considerados en la evaluaciones y en la implementación de las planes de protección, sino que en ellas se insta a que los Estados Miembros preparen una "declaración de política de seguridad en los puertos", la cual debería examinarse y actualizarse periódicamente para reflejar la evolución de las actividades que se desarrollen en su interior y otras actividades conexas. En esta declaración se deben especificar, entre otras, las medidas adoptadas por el Estado Miembro para promover la cooperación regional e internacional, el reconocimiento de la importancia del factor humano, la interdependencia entre la protección y la seguridad pública, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

Por último, pero no menos importante, hay que referirse al "Marco normativo SAFE", el cual, sentando la premisa de que si bien el comercio mundial constituye la base de la prosperidad económica también es susceptible de ser utilizado con fines terroristas que podrían ocasionar trastornos a la economía global, dicta los principios y normas básicas mínimas de actuación para la OMA, proponiendo garantizar la fluidez del comercio global y facilitar la circulación de las mercancías.

El "Marco normativo SAFE" exalta la labor de las aduanas por ser importantes actores que contribuyen a la seguridad y la facilitación del comercio mundial, y resalta su importancia al desarrollar una gestión integral de la cadena logística, facilitar el comercio, aumentar la certidumbre y la predictabilidad, hacer frente a los desafíos del siglo XXI, reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas, e igualmente reformar la cooperación interna para mejorar las capacidades.

El "Marco normativo SAFE" ofrece un esquema determinado por cuatro elementos básicos que son plenamente complementarios de la labor de la OMI en la esfera de la facilitación del tráfico marítimo internacional. Estos son: armonizar los requisitos relativos a la información electrónica, la utilización de un enfoque coherente de análisis de riesgos en cuestiones de seguridad, la inspección de contenedores y de carga de alto riesgo destinados al exterior utilizando en la medida de lo posible métodos no intrusivos, y las ventajas que obtendrán los medios comerciales al aplicar y cumplir las normas mínimas de seguridad en la cadena logística.

El "Marco normativo SAFE" está concebido como un método de dos pilares de colaboración en los que descansan los elementos básicos antes mencionados, y mediante cuya aplicación se logran una serie de ventajas para el comercio mundial. Ambos pilares se apoyan respectivamente en la colaboración Aduanas – Aduanas y Aduanas – Empresas, y, si se fomentan de manera óptima, traerán como resultados positivos el fomento del comercio mundial, una mayor protección contra el terrorismo, un aumento de la contribución de las aduanas y de los

socios comerciales al bienestar económico y social de los Estados, el fortalecimiento de la capacidad de las aduanas para detectar, procesar y despachar los envíos de alto riesgo haciendo más eficiente la gestión de las mercancías, y, por último, la eliminación de las duplicaciones y los múltiples requisitos para la presentación de informes.

Es importante por lo tanto revisar las "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional" a la luz también del Marco Normativo de la OMA, por cuanto insiste en el tema de la facilitación y más específicamente en el concepto de cooperación y prevención, ya que se establecen criterios con arreglo a los cuales se concede a las empresas de la cadena logística un estatuto oficial como colaboradores asociados en las tareas relacionadas con la seguridad. Estos criterios se refieren a los análisis de la evaluación de riesgos, los planes de protección ajustados a los riesgos objeto de la evaluación, los planes de comunicación, las medidas para prevenir que mercancías irregulares o que carezcan de la debida documentación entren en la cadena logística internacional, la protección física de los edificios y locales utilizados como lugar para la carga o el almacenamiento, la protección de la carga y los contenedores, los medios de transporte, el control del personal y la protección de los sistemas de información.

Para finalizar, es importante tener en cuenta que a nivel mundial las mayores incautaciones de estupefacientes y un considerable porcentaje del contrabando de drogas se realizan en el medio marítimo. Por esta razón, los esfuerzos para prevenir el tráfico ilícito a bordo de todo tipo de buques y la rutina de controlar el desvío de productos químicos hacen que los riesgos se reduzcan y se eviten a toda costa situaciones difíciles para el buque, el capitán, la tripulación y la carga. Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

- i) El gran valor de las drogas, al entrar de contrabando en grandes cantidades, atrae a organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad de que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.
- ii) El narcotraficante profesional rara vez transporta él mismo las drogas y por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactados con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente concientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas de cárcel hasta la pena de muerte en algunos países.
- iii) No existen rutas de navegación "seguras" donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en su buques. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.

Las Presentes Directrices facilitan asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Su objetivo es ayudar a las compañías navieras, operadores y gestores navales, a los capitanes y a los oficiales de buques a prevenir y combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer los principales síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas Directrices, los propietarios de buques examinarán la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de narcotráfico y el desvío de productos químicos a bordo de sus buques. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función del tipo de buque, de la carga, y de las rutas que cubran sus servicios.

El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades competentes de cada Estado para imponer la ley retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible consumo de drogas por parte de la tripulación, amenaza la seguridad del buque.

La manera primordial y básica de crear un frente común contra el narcotráfico y la dependencia a las drogas que se puede presentar en los buques y su tripulación es la educación, la capacitación, la adecuada selección del personal y una asistencia al personal de los buques. Sin lo anterior, es imposible crear conciencia en la tripulación y lograr un compromiso real con la compañía y con el buque que asegure la transparencia y limpieza en las actividades que el buque desarrolle.

Finalmente, es importante resaltar la valiosísima información recogida de las completas paginas de Internet y documentos escritos, tanto de la Junta Internacional de Fiscalización Internacional de Estupefacientes, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la Organización Internacional de la Policía Criminal, la Unión Europea, la Organización de Estados Americanos y las memorias de los Cursos Interamericanos sobre seguridad portuaria auspiciados por la esta última, las cuales fueron materia básica para la elaboración de las presentes Directrices.

CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

La prevención constituye uno de los aspectos más importantes en relación con el tema del tráfico ilícito de drogas, pues deberá involucrar a todos aquellos que integran el sector marítimo, con el fin de que se adquiriera una mayor conciencia de la magnitud del problema mundial del tráfico ilícito de drogas, y se estimule a participar en los esfuerzos de ámbito internacional para detectar y suprimir el tráfico de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas.

Igualmente, parte de la prevención es acrecentar los planes de seguridad y protección en los sitios de embarque, puertos, instalaciones portuarias y buques, y, por otro lado, mantener una acción concertada entre las autoridades públicas presentes en el puerto, en especial en aquellas que están directamente relacionales con la interfaz buque – puerto, aspecto en el que cobra aún más sentido el espíritu de facilitación, cooperación y capacitación que debe estar presente en la relación entre éstas autoridades, las empresas navieras y la tripulación, que tendrá como óptimo resultado general un puerto protegido y, en particular, un mejor control del tráfico ilícito.

Sin embargo, es preciso que exista un equilibrio entre el control y la facilitación, pues el exceso de control podría menoscabar el desarrollo normal del comercio internacional de cargas legítimas, causando demoras innecesarias tanto a los buques como a las instalaciones portuarias, y la ausencia de control acarrearía un aumento del narcotráfico.)

1 PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

1.1 Medidas de los funcionarios de las Autoridades competentes

Los funcionarios de las Autoridades competentes tienen ciertos deberes que cumplir con respecto a todos los buques procedentes de países extranjeros, y con destino a los mismos, y normalmente tratan de establecer una cooperación amistosa con los oficiales y marineros. Su formación deberá prepararlos para respetar el buque como el hogar del marino y reconocer que los tripulantes desean realizar su trabajo sin intromisiones y sin que la vida a bordo sea perturbada más de lo necesario.

Es importante que los funcionarios de las Autoridades competentes reciban toda la cooperación e información que cualquier tripulante les pueda prestar para erradicar el tráfico de drogas. La información facilitada se tratará con la máxima confidencialidad y se investigará sin demora.

Algunas Autoridades del Estado ribereño están autorizadas por la ley para subir a bordo³, sin permiso del Estado de abanderamiento, de todo buque que no tenga inmunidad soberana dentro de sus puertos o mientras transiten o permanezcan en su mar territorial, registrar y examinar cualquier parte del mismo, así como abrir espacios o contenedores cerrados en los que se sospeche pueda haber contrabando, estén o no estén disponibles las llaves de los mismos. Algunas Autoridades también estarán autorizadas a poner en práctica, en la zona adyacente, el control necesario para evitar, entre otras cosas, cualquier infracción de las disposiciones aduaneras, leyes y reglamentaciones de de cada país. Las Autoridades del Estado ribereño también podrán estar autorizadas para subir a bordo y registrar, con el permiso del Estado de abanderamiento, buques de pabellón extranjero sospechosos que se hallen mar adentro de la zona adyacente/mar territorial.

Entre las preguntas planteadas acerca de las medidas que pueden tomar los funcionarios de las Autoridades competentes respecto del buque, cabe destacar las siguientes:

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes subir a bordo del buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se dispone que cualquier funcionario de las Autoridades competentes pueda subir al buque en todo momento, mientras éste se encuentre dentro de los límites de un puerto o en las aguas territoriales. La invocación de los planes de protección de los buques no debe ser un argumento para que las autoridades públicas competentes puedan acceder al buque o algún sitio del mismo.

³ Véase Circular MSC/Circ.1156: Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.)

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes registrar el buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se autoriza a determinados funcionarios de las Autoridades competentes a registrar cualquier parte del buque. También se les autoriza, por ley, a permanecer a bordo del buque mientras se efectúen los registros necesarios. Es posible que en ciertas zonas del buque (por ejemplo, los espacios de carga, los espacios de carga inertizados, etc..) se precise asesoramiento o ayuda de la tripulación, o que sea necesario utilizar indumentaria o equipo especial para llevar a cabo un registro. Los funcionarios de las Autoridades competentes deberán ser informados de la existencia de tales zonas dentro del buque. Tales funcionarios deberán respetar la obligación de dar cumplimiento a las prescripciones del plan de protección del buque, en tanto éstas no impidan que desarrollen sus cometidos operacionales o contravengan sus derechos de acceso de conformidad con las leyes.

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes apresar un buque cuando se encuentren en él sustancias ilícitas?

En virtud de determinadas legislaciones nacionales, ciertos buques utilizados para el transporte de mercancías que puedan ser objeto de decomiso también pueden ser apresados con arreglo a la reglamentación correspondiente. Se podrán imponer sanciones al buque cuyos oficiales responsables, es decir, el capitán, los oficiales y maquinistas, gestor naviero o el propietario, estén involucrados, ya sea por sus propios actos o por negligencia en la adopción de precauciones razonables para evitar que algún tripulante bajo su supervisión se dedique al tráfico ilícito de drogas.

¿Se debe proporcionar una plancha de desembarco adecuada para el acceso al buque?

En la mayor parte de las legislaciones se exige que los funcionarios de las Autoridades competentes tengan un medio de acceso seguro para entrar y salir del buque. Los requerimientos de los funcionarios de las Autoridades competentes deberán atenderse de inmediato, siempre que sean razonables teniendo en cuenta las circunstancias.

¿Qué poder tiene el funcionario de la Autoridad competente al efectuar el registro del buque?

La legislación puede permitir, con sujeción a las facultades de cada autoridad en el marco de la legislación nacional, que el funcionario de la Autoridad competente tenga libre acceso a todas las partes del buque y de su carga. Adicionalmente dicho funcionario podrá:

- .1 marcar o hacer marcar cualquier mercancía antes de su embarco;
- .2 guardar bajo llave, precintar o dejar en lugar seguro cualquier mercancía transportada en el buque o que se encuentre en algún otro lugar o en algún contenedor; y
- .3 abrir por la fuerza cualquier lugar o contenedor que este cerrado si las llaves son retenidas o no están disponibles.

Tales funcionarios tendrán autoridad para:

- .1 subir a bordo y registrar buques cuando estas medidas sean necesarias para suprimir el narcotráfico por mar; y
- .2 detener a todo infractor e imponer sanciones y multas, así como expedir órdenes de detención, a menos que en la legislación del país en cuestión se disponga otra cosa.

Cuando los funcionarios de las Autoridades competentes entablen un proceso judicial, se podrá considerar que el capitán y demás partes son responsables desde el punto de vista jurídico con arreglo a la legislación nacional pertinente.

1.2 Información sobre la tripulación

Se podrá pedir a los capitanes de buques que satisfagan toda solicitud razonable de la Autoridad competente en relación con la información importante que pueda estar disponible acerca de uno o varios tripulantes. Aunque pueda haber responsabilidad penal, la cooperación y el valor de la información facilitada por el capitán podrían ser factores para mitigar la responsabilidad del buque.

A la llegada del buque, los funcionarios de la Autoridad competente deberán ser notificados cuando sea factible, en el caso de que uno o varios miembros de la tripulación hubieran abandonado el buque, o entrado en él, en ese puerto. Es importante tener en cuenta que antes de la visita de libre plática ningún tripulante debería abandonar el buque.

Se facilitará a los funcionarios de las Autoridades competentes, información sobre la carga y la tripulación antes de la llegada del buque⁴.

EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA LOS FUNCIONARIOS DE LAS AUTORIDADES PUBLICAS COMPETENTES DEBERÁN ABUSAR DE LOS PODERES OTORGADOS POR LAS LEGISLACIONES QUE RIGEN SUS FUNCIONES. TODO CASO DE FALTA DE INTEGRIDAD POR PARTE DE TALES FUNCIONARIOS EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO DEBERÁ SER NOTIFICADO A LAS AUTORIDADES NACIONALES Y A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO.

Previa solicitud, las Autoridades competentes notificarán a los propietarios de buques y capitanes cuáles son los puertos de alto riesgo. Tales Autoridades deberán designar puntos de contacto específicos en los puertos a fin de informar sobre incidentes relacionados con las drogas.

⁴ Véase Circular MSC/Circ.1130: Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto.

1.3 Actuación de las Compañías

Siempre que sea factible, las Compañías deberán estar dispuestas para prestar asistencia a las Autoridades competentes facilitando la información apropiada en relación con los métodos de registro del tipo de buques que utilice la Compañía.

Los pormenores, inclusive planos, de cualquier reciente reparación estructural, remodelación o reforma importante del buque (en el interior o el exterior) deberán ponerse a disposición en caso de que sean requeridos por las Autoridades competentes.

Las Compañías normalmente deberán permitir que las Autoridades competentes tengan acceso a la información comercial sobre los buques y su carga, especialmente la relativa a los cambios de destino, de consignatario, etc.

Las Compañías deberán colaborar en la formación de los funcionarios de las Autoridades competentes por lo que respecta a la utilización de los sistemas de información relativos a la ruta de los contenedores y a la carga, así como permitir que las Autoridades competentes tengan el debido acceso a tales sistemas.

1.4 Protección de la carga

Las compañías, al elaborar los procedimientos sobre manipulación de la carga en los planes de protección de sus buques, deberán solicitar a las Autoridades competentes que les faciliten información y asesoramiento experto para su personal responsable de la seguridad, de la manipulación de la carga y de la documentación, con el fin de capacitarlo para reconocer y notificar los casos en que las circunstancias den lugar a sospechas, tales como discrepancia en el peso, desapariciones, incongruencias en el pago, en la elaboración de fardos, en la ruta, anomalías en la documentación o cualquier otro tipo de discrepancia.

Los planes y procedimientos deberán incluir la obligación de notificar a las autoridades competentes cualquier violación de las medidas de protección o cualquier inquietud respecto a la protección de la carga.

1.5 Protección en la instalación portuaria

En las instalaciones portuarias y lugares abarcados por los planes aprobados de protección de las instalaciones portuarias, los procedimientos en materia de protección se deberán implantar de conformidad con las disposiciones del Código PBIP. En las instalaciones portuarias y otros lugares, por ejemplo, las plataformas fijas y las flotantes, que no estén abarcadas por planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados por el Gobierno Contratante de que se trate, se implantarán las medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques que arriben a las mismas, de conformidad con la resolución 7 de la Conferencia SOLAS 2002, sobre "Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974". Entre estas medidas pueden figurar las siguientes:

- .1 El control del acceso de vehículos privados a los depósitos de carga y a los servicios de embarque.

- .2 Poseer una lista de todos los vehículos y personas que tengan un acceso autorizado periódico a los depósitos de carga y a los servicios portuarios y poner dicha lista a disposición de las Autoridades competentes.
- .3 Limitar el estacionamiento de todos los vehículos a una zona designada que se encuentre alejada de las zonas activas de carga de los buques.
- .4 A todo vehículo autorizado para entrar en un momento determinado en los depósitos de carga o servicios de embarque se le deberá expedir un pase fechado, y podrá estacionar únicamente en las zonas designadas. Los números del pase deberán ser registrados y puestos a disposición de las Autoridades competentes, cuando se exija.
- .5 Cuando la instalación portuaria o el buque dispongan de sistemas de seguridad electrónicos, tales como televisión en circuito cerrado en las zonas de manipulación o embarque de la carga, estos sistemas deberán ser puestos a disposición de las Autoridades competentes, si así lo solicitan.
- .6 El acceso a las zonas de carga y al buque únicamente se permitirá al personal y a los vehículos autorizados que muestren la identificación correcta.
- .7 Todas estas previsiones y actuaciones deberán, en la medida de lo posible, estar armonizadas con las medidas pertinentes del plan de protección del buque.

1.6 Protección en general

El oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección del buque deben examinar periódicamente las medidas de control y protección existentes en los puertos de escala y tomar las medidas encaminadas a notificarlas al oficial de protección de la instalación portuaria y/o a la autoridad competente del puerto en cuestión. Dicho examen deberá centrarse específicamente en las medidas concebidas para restringir el acceso al buque, a los servicios y a los cargamentos, por parte de personas, cargas o provisiones no autorizadas.

El oficial de la compañía para la protección marítima deberá notificar a las Autoridades competentes si los empleados descubren bultos sospechosos o carga injustificada en el buque o fuera de él. Tales bultos sospechosos deberán mantenerse en observación mientras se notifica a las Autoridades competentes.

El oficial de la compañía para la protección marítima deberá enviar a los buques y a los servicios de embarque, información relativa a la descripción de las sanciones y/o medidas internas aplicadas a los empleados en los casos confirmados de tráfico y abuso de drogas, haciendo referencia, en términos generales, a las severas sanciones impuestas por las Autoridades competentes de todo el mundo en materia de delitos relacionados con drogas.

La Compañía deberá facilitar a las Autoridades competentes información sobre las compañías de estibadores que prestan servicios a sus buques en los respectivos puertos, e identificar a las compañías que proveen servicios relacionados con los buques.

La Compañía deberá tomar, en la medida de lo posible, todas las precauciones necesarias al contratar nuevos empleados que vayan a trabajar en sus buques, con el fin de verificar que nadie haya sido condenado por narcotráfico o tenga antecedentes relacionados con el abuso de drogas.

1.7 Protección del personal

El oficial de la compañía para la protección marítima y, cuando proceda, el oficial de protección del buque deberán permitir que únicamente los empleados autorizados y debidamente identificados se ocupen de la información relacionada con las operaciones de carga o del buque.

El oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección del buque deberán participar con las Autoridades competentes en la formación de su personal para que éste sea capaz de determinar los casos en que las excepciones a las prácticas comerciales normales puedan sugerir la posibilidad de un delito relacionado con drogas.

El personal pertinente de las Compañías deberá estar capacitado para reconocer las señales que indiquen que un empleado pueda ser capaz de cometer delitos relacionados con drogas y para conocer las medidas que deban tomarse en caso de que surjan sospechas.

1.8 Generalidades

La Compañía deberá proveer puntos de contacto locales, claramente identificados y de fácil acceso, para todos los asuntos que presenten un interés jurídico para las Autoridades competentes, tales como registros de carga, reservas de pasajeros, rutas de la carga, información sobre los empleados, etc.

Las Compañías deberán comunicar a todos los empleados o agentes que participen en las operaciones del buque o de la carga, tanto en tierra como a bordo, el contenido de estos asuntos y darles instrucciones para su cumplimiento si se ajustan a las normas de la Compañía.

Las Compañías deberán estimular un intercambio de información permanente y abierto con las Autoridades competentes.

Las Compañías y las Autoridades competentes, junto con los demás organismos que participan en las transacciones comerciales, deberán intercambiar opiniones a intervalos regulares, tanto a nivel local como nacional, sobre los asuntos de interés mutuo.

Las Compañías tratarán de obtener asesoramiento de las Autoridades competentes por lo que respecta a la provisión de la adecuada asistencia y del material pedagógico necesario de modo que el oficial de la compañía para la protección marítima o el oficial de protección del buque:

- .1 incluya en la Evaluación de protección de sus buques el tráfico ilícito de drogas, como una amenaza;
- .2 elabore procedimientos en los planes de protección de los buques que eviten el tráfico ilícito de drogas; y

- .3 ponga en práctica estos planes.

Las Compañías tratarán de impartir formación a su personal, tanto en tierra como a bordo, con respecto a los peligros del abuso de drogas y a los métodos de identificación de las sustancias ilícitas.

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

Los procedimientos necesarios para evitar el ocultamiento de drogas a bordo de los buques dependen claramente del nivel y naturaleza del riesgo presente. Los transportistas necesitan evaluar dicha amenaza y determinar su vulnerabilidad.

Entre los factores que habrá que tener en cuenta cabe destacar:

- .1 los puertos de escala y las rutas que siga el buque;
- .2 la procedencia y el destino de la carga;
- .3 el nivel de control ejercido en las instalaciones portuarias y los servicios costeros,
- .4 el grado de control ejercido en relación con acceso al buque, y
- .5 la vulnerabilidad de la tripulación a la presión ejercida por los narcotraficantes.

En la actualidad, los traficantes utilizan una gran variedad de rutas, transbordando con frecuencia la carga varias veces hasta que su país de origen quede en la más absoluta oscuridad. Son pocos los puertos que hoy día se pueden considerar seguros en relación con los intentos de introducir drogas y otras sustancias ilícitas a bordo, aunque los puertos de los países productores siguen siendo los que presentan un mayor riesgo para los buques.

El peligro estriba en que los buques pueden ser utilizados como medios para transportar drogas:

- .1 en automóviles, vehículos de carga, remolques, etc.;
- .2 por las personas que visitan el buque;
- .3 en maletas colocadas en los carritos de equipaje;
- .4 en las provisiones del buque;
- .5 por el personal de subcontratación (por ejemplo, cuadrillas de limpieza o de reparación);
- .6 como parte de los efectos personales de la tripulación;
- .7 ocultas en la maquinaria o en el casco del buque; y

- .8 en la carga o en la estructura de los contenedores de carga o en el embalaje/envase de la misma.

En tales casos, los traficantes pueden tener la ayuda inconsciente de personas inocentes. Por consiguiente, el tráfico ilícito a bordo de buques mercantes puede ser llevado a cabo de las maneras indicadas a continuación.

2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque

El traficante puede subir al buque, ocultar un paquete y desembarcar antes de que pueda ser descubierto.

2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque

El traficante puede utilizar algún medio conveniente para ocultar su paquete ilícito e introducirlo a bordo (por ejemplo, entre la carga, entre embalajes/envases o contenedores, entre algún objeto de un pasajero o entre el equipaje de la tripulación, entre una caja de provisiones frescas, o en una caja de repuestos). Por lo general, este método hace que todo el riesgo de detección recaiga en una tercera persona inocente.

2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque

En este caso se necesita la intervención de uno o varios tripulantes o miembros del personal de tierra. Por ejemplo: operador de grúa y tripulante dentro de la ciudadela durante las operaciones de cargue y descargue.

2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

Se pueden transportar grandes cantidades de drogas utilizando buzos que lleguen al casco del buque, desde otra embarcación o nadando bajo la superficie, y coloquen un bulto en el casco, en orificios de entrada, admisión en los soportes de hélice o en mecanismos del timón. Tales intentos requieren un conocimiento y una pericia técnicos considerables y solo lo llevan a cabo los más sofisticados traficantes. Esta forma de tráfico ilícito es más probable en áreas de producción de droga, que también son las zonas que entrañan mayor riesgo.

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EN LO QUE RESPECTA A LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

La responsabilidad general de la protección del buque y de las personas que se encuentren a bordo recae en el capitán. A cualquier organización le resulta difícil garantizar una absoluta protección en toda circunstancia, debido a consideraciones comerciales, tales como la necesidad de continuar funcionando y el costo de dicha medida, lo cual debe tenerse en cuenta. Las medidas de protección obligan inevitablemente a llegar a una solución intermedia entre lo que es deseable y lo que es practicable según las circunstancias.

Las medidas de protección, sin embargo, deben estar directamente relacionadas con el nivel y la naturaleza del riesgo de tráfico ilícito de drogas en un determinado lugar. El riesgo en los puertos visitados por buques debe ser examinado periódicamente, tanto por la compañía como por el capitán y adoptarse, por tanto, las medidas de seguridad que sean convenientes.

Una buena protección implica la disponibilidad inmediata para aceptar que los riesgos existen incluso quizás entre los empleados, siendo preciso adoptar las medidas pertinentes para contrarrestar tales riesgos.

Las Compañías, a través del oficial de la compañía para la protección marítima, deberán considerar:

3.1 Enseñanza y formación de la tripulación

Si bien la responsabilidad en el ámbito de la seguridad recae en toda la tripulación, sus miembros serán probablemente más conscientes y vigilantes si se les explican los principios de la protección y los riesgos de verse implicados en el tráfico y abuso de drogas. Un programa continuo de formación y enseñanza podría complementar que se adopten las medidas para salvaguardar la protección integral del buque.

Todos los miembros de la tripulación, según su nivel y funciones, deberán recibir formación adecuada de conformidad con las disposiciones del Código PBIP, el Convenio de Formación y las circulares pertinentes publicadas por la Organización.

Esta formación debe incluir llevar a cabo ejercicios y prácticas a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso.

3.2 Coordinación entre las Autoridades competentes del puerto y la Compañía

Es esencial mantener una buena comunicación y coordinación con las Autoridades competentes del Puerto en los puertos regulares de escala, para disponer así de "inteligencia" local, contactos, orientación y asistencia en todo lo relacionado con la determinación de la amenaza. Este contacto y comunicación en los puertos lo hacen el oficial de protección del buque o el oficial de la compañía para la protección marítima.

3.3 Conciencia del riesgo de tráfico ilícito

La amenaza del tráfico ilícito de drogas varía en cada puerto del mundo, por lo tanto la Compañía necesita considerar la amenaza en relación con cada puerto de escala. El personal en tierra de la Compañía en cada puerto deberá ser informado del riesgo y de la forma en que puede ayudar a combatirlo. Tales revisiones se realizarán en colaboración con las Autoridades Públicas de los puertos en los dos puntos del itinerario comercial del buque.

3.4 Examen de la protección del buque

A la luz de la evaluación efectuada por el transportista sobre la amenaza contra sus operaciones, se debe llevar a cabo una revisión permanente tanto de la Evaluación como de las medidas del plan de protección en vigor en ese momento, pues ésta podría revelar áreas donde sea necesario tomar medidas adicionales.

3.5 Personal disponible para la protección del buque

El personal de la Compañía, tanto a bordo como en tierra, es vital para el funcionamiento de un buen sistema de protección, esté o no asignado directamente a estos efectos.

Por regla general, los narcotraficantes llevan a cabo un reconocimiento de las posibles oportunidades de tráfico ilícito que se presentan en cualquier tipo de operación que estén planeando. Una embarcación provista de inadecuados medios de protección o que transporte una carga mezclada tiene mayor probabilidad de ser escogida que un buque bien protegido que aleje a los traficantes por sus visibles medios de protección. Un buque cuya tripulación esté alerta y vigilante tiene menos posibilidades de ser seleccionado para esconder el contrabando que uno con una tripulación cuyos procedimientos de protección no sean extensos ni se cumplan cabalmente. Es, en consecuencia, de gran importancia que las medidas de protección den la impresión de ser efectivas en todo momento.

El hecho que más disuade a un posible traficante es que el personal de a bordo y el destacado en tierra sean conscientes claramente de la amenaza de tráfico ilícito.

3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

Se deberá instar a las Compañías, a que colaboren con las Autoridades competentes en el puerto, compartiendo información que pueda resultar de utilidad para determinar el "perfil de sospecha sobre contenedores". En este sentido, convendría proceder a un análisis sistemático de criterios tales como empresas destinatarias, propietarios, procedencia, historia del tipo de mercado, tradición, forma de pago, puertos de escala, etc., de conformidad con el Marco normativo SAFE.

Recuerde:

IMPIDIENDO QUE LA DROGA SE INTRODUZCA A BORDO SE EVITA QUE PUEDA SER TRANSPORTADA INADVERTIDAMENTE. LA CUESTIÓN CLAVE ES, POR TANTO, EL CONTROL DEL ACCESO AL BUQUE Y A LA CARGA.

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

4.1 Protección de los servicios en tierra

Las medidas y los procedimientos de protección reducen la vulnerabilidad en la prestación del servicio. El nivel de protección establecido por el Gobierno Contratante tendrá una importante influencia en el número y tipo de medidas y procedimientos de protección exigidos. La presencia, o ausencia, de medidas de protección efectivas en tierra es uno de los principales factores que determinan la necesidad de adoptar medidas de protección adicionales a bordo del buque.

4.2 Protección a bordo del buque

El capitán es el responsable de la seguridad y la protección del buque. Se deberán poner en práctica medidas adicionales de protección para combatir los riesgos, cuando ello lo justifique. Una tripulación adecuadamente formada está, *per se*, en condiciones de corregir cualquier fallo en la protección. La primera línea de defensa consiste en mantener la integridad del buque. Dicha integridad podría quedar seriamente comprometida si los miembros de la tripulación u otros empleados de la Compañía resultan implicados en el narcotráfico.

4.2.1 Control del acceso al buque e identificación

La principal tarea a la que se enfrenta el posible traficante que busca ocultar paquetes a bordo del buque es ganar acceso mediante infiltración. En consecuencia, en el plan de protección del buque deben contemplarse las medidas de protección necesarias encaminadas a evitar ese riesgo. En cada caso, los mejores métodos para disuadir del acceso no autorizado y evitar tal acceso son que la tripulación esté vigilante y controle la entrada al buque.

El casco del buque constituye un límite claro y fácilmente definido. La protección de este límite crea una disuasión física y psicológica para las personas que intenten entrar sin autorización. Las medidas adoptadas para protegerlo demoran la intrusión, permitiendo que la tripulación y los guardias de seguridad detecten y, si es necesario, capturen a los intrusos. Estas medidas permiten asimismo al personal y a los vehículos entrar al buque por lugares designados y fácilmente identificables.

4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto

Cuando proceda, además de las medidas de protección adecuadas de conformidad con el nivel de protección fijado, y al objeto de evitar de forma satisfactoria que se introduzcan drogas ilícitas a bordo, deberían adoptarse otras medidas para evitar el contrabando de drogas, por ejemplo, cuando sea preciso, tal vez haya que interceptar y abrir en la cubierta principal las redes para elevar la carga antes de bajarlas a la bodega, con el fin de inspeccionarlas, ya que es frecuente que se envuelvan las drogas e insumos o precursores en dichas redes de carga y de esta forma introducirlos a bordo evitando su detección.

4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes

Además de las recomendaciones facilitadas en la circular MSC/Circ.1112 sobre el permiso de tierra y el acceso a los buques en virtud del Código PBIP y la circular MSC/Circ.1156 que contiene orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, en el caso de que se autorice el acceso a bordo de personas que no sean de la tripulación, deberán tenerse en cuenta las siguientes prevenciones:

- .1 se podrá autorizar el acceso a dependencias específicas, pero no a zonas restringidas, cámaras de maquinas, bodegas, pañoles, etc.;
- .2 deberá revisarse todo paquete o valija que sea introducido a bordo del buque o retirado del mismo;
- .3 cuando el personal de tierra se encuentre trabajando a bordo, ya sea en mantenimiento, carga, descarga, estiba o desestiba del buque, etc., el oficial de protección del buque deberá verificar que se controla el acceso a zonas restringidas y no autorizadas; y
- .4 se deberá controlar el acceso a la escala o a la plancha de desembarco mientras el buque permanezca en la instalación portuaria.

4.3 Precauciones generales en los buques

Además de los procedimientos de protección adecuados de conformidad con el nivel de protección fijado, deberán adoptarse otras precauciones en las zonas donde haya riesgo de que se almacenen drogas, como por ejemplo establecer zonas restringidas a bordo de los buques (como podrían ser el puente, la cámara de maquinas, el cuarto de radio, etc.). El cierre bajo llave del pañol de pertrechos, de los camarotes y de los puntos de acceso internos, que no se utilicen durante las escalas, constituye una precaución obvia. El oficial de protección del buque deberá controlar la utilización, el número y la distribución de las llaves maestras de los buques. Las medidas correctivas deben ser proyectadas con anticipación en caso de que la seguridad se vea comprometida por el mal uso o la pérdida de las llaves. Conviene observar las siguientes medidas para proteger el límite natural creado por el casco del buque:

- .1 debe procurarse que los puntos de acceso al buque sean mínimos; lo ideal sería que el buque solo tuviera una plancha de desembarco, una rampa o una escalera de tambucho. Cuando la reglamentación exija una segunda escala de emergencia, se debe considerar la posibilidad de mantenerla enrollada o alejada del agua;
- .2 si el riesgo lo justifica, los puntos de acceso deberán estar controlados. En algunas circunstancias pueden requerirse dos miembros de la tripulación o bien el personal de seguridad suplementario. Estas personas deberán conocer en detalle sus funciones y las medidas que deben tomar cuando ocurre un incidente o en caso de emergencia. Debe suministrárseles una linterna, medios para pedir ayuda y equipos de comunicación para estar en contacto con el oficial de servicio. En aras de la discreción respecto de las comunicaciones por radio, en cada punto de

acceso se debe disponer de servicios de línea directa, u otros medios fiables, para que el personal de operaciones o de seguridad se comuniquen con el oficial de protección de la instalación portuaria en caso de que se necesite ayuda;

- .3 el personal encargado de la plancha de desembarco deberá mantener una lista de los miembros de la tripulación, de los oficiales de tierra y de los visitantes esperados. Las alarmas y los dispositivos de seguridad pueden ser apropiados en ciertos puertos, como complemento de los guardias y las patrullas. Es muy importante que haya una respuesta inmediata y apropiada a las alarmas para que estas sean efectivas;
- .4 los bultos, las piezas de respeto y las provisiones deberán ser cuidadosamente examinadas cuando vayan a subir a bordo; y
- .5 en el caso de que resulte poco práctico revisar cada artículo, se deberán efectuar registros frecuentes y exhaustivos, sin previo aviso. Los artículos enviados a tierra para su reparación, inspección o reposición, tales como los extintores de incendios, los cilindros de gas, etc., deberán ser cuidadosamente examinados a su regreso al buque.

En zonas de alto riesgo o en niveles de protección 2 ó 3 podrá ser necesario registrar y fotografiar a las personas que vayan a visitar el buque, acompañarlos mientras se encuentren a bordo o incluso prohibirles la entrada al buque.

Los empleados de los servicios costeros, los vendedores y los funcionarios asignados para hacer cumplir las leyes y otras personas cuyos deberes les exigen subir al buque, habrán de identificarse y mostrar una identificación adecuada. Se prohibirá la entrada a las personas que se nieguen a presentar sus documentos de seguridad en alguno de los puntos de acceso al buque, y se dará parte al oficial de protección de la instalación portuaria y a las Autoridades competentes del puerto. Si es necesario, se llamará a un oficial responsable para que confirme la identidad de esas personas. Los desconocidos deberán ser interrogados.

Los visitantes inesperados podrán embarcar solo una vez y se les vigilará permanentemente desde el otro lado del buque.

Los compartimientos vulnerables o poco utilizados, al igual que los espacios de máquinas no vigilados, habrán de mantenerse cerrados bajo llave, en especial en los puertos de alto riesgo, y los vigilantes deberán hacer inspecciones al azar para comprobar si hay señales sospechosas. También se debe proceder a retirar toda señal que identifique las puertas de tales compartimientos.

La decisión de mantener cerrados algunos espacios durante la estadía en puerto deberá tener en cuenta los aspectos básicos de seguridad.

Todo objeto inesperado o bulto dejado en lugares inusitados deberá levantar la sospecha de los miembros de la tripulación, los cuales deberán negarse a aceptar bultos de extraños y ser conscientes de que en bultos aparentemente inocentes se pueden introducir drogas.

Para evitar que esto ocurra, las cajas que se hayan sometido a registro podrán ser marcadas con cinta de colores para su identificación específica, o amarrarse automáticamente con cintas de polipropileno.

Se deberá mantener bajo vigilancia toda embarcación pequeña que se encuentre cerca del buque y, en las horas de la noche, mantenerlas iluminadas si es posible.

En alta mar, si existe alguna duda respecto de la identidad o el propósito de una embarcación que esté tratando de llamar la atención, no se deberá dar respuesta. Además, cuando las circunstancias lo justifiquen y las condiciones de seguridad lo permitan, un buque deberá incrementar su velocidad y/o apagar las luces de navegación y aumentar las de cubierta. Se debe tratar de identificar o de fotografiar a toda embarcación que se esté comportando de manera extraña y se informará de inmediato a las Autoridades competentes del puerto más cercano por el medio más rápido posible. Es preciso prestar especial atención en aguas angostas y durante las horas de oscuridad, en las que resulta más fácil efectuar una aproximación subrepticia.

4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

4.4.1 Iluminación

Mientras el buque se encuentre en puerto, anclado o en la ruta, la cubierta y los costados pueden iluminarse durante los periodos de oscuridad y de visibilidad reducida, aunque hay que tener cuidado de no interferir con las luces necesarias para la seguridad de la navegación.

Se dispondrán las luces para que iluminen zonas específicas de forma permanente durante las horas de oscuridad o de visibilidad reducida. En algunas circunstancias, puede ser preferible utilizar tales sistemas de iluminación sólo como respuesta a una alarma.

Podrá utilizarse iluminación intensiva para complementar el sistema primario en forma de proyectores portátiles o fijos. Cuando sea necesario, se podrán utilizar reflectores para iluminar a personas sospechosas, vehículos o embarcaciones que se acerquen al buque.

4.4.2 Vigilancia desde el buque

Se debe mantener una buena vigilancia desde la cubierta, para detectar burbujas, buzos, residuos flotantes (que pueden ocultar a uno o varios nadadores) o pequeñas embarcaciones. Las embarcaciones que se acerquen deben ser interrogadas y, si no se identifican, debe prohibírseles que sigan su marcha al lado del buque.

4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación

Si se considera probable que se haya fijado un dispositivo en la parte exterior del casco por debajo de las líneas de flotación, convendrá llevar a cabo una búsqueda con el fin de localizar el dispositivo, aunque no para desalojarlo. Para ello es preciso contar con personal calificado y se puede requerir su ayuda a través de las Autoridades competentes del puerto.

4.5 Control del personal

Los pasajeros, los miembros de la tripulación y los demás empleados de la Compañía que se encuentran a bordo para despachar asuntos legítimos tienen claramente una mayor oportunidad de eludir las medidas de control de acceso, si se proponen hacerlo. Su potencial para implicarse en actividades ilícitas no puede descartarse al evaluar la vulnerabilidad de un buque para ser utilizado en el transporte de drogas.

En consecuencia, cuando la amenaza lo justifique, deben tomarse todas las precauciones razonables y legales para verificar los antecedentes y la integridad de los empleados, en especial los de los posibles nuevos miembros del personal. Se deben pedir referencias de los anteriores empleadores. Los despidos de empleos anteriores y los frecuentes cambios de empleo deben ser explicados.

Al evaluar la posibilidad de que los empleados cedan ante las presiones del narcotráfico, se deberán tener en cuenta los puntos siguientes:

- .1 ¿existe alguna política antidrogas por parte de la administración y tiene el personal conocimiento de ello?
- .2 ¿existe algún programa de sensibilización y educación acerca de las drogas y a los empleados se les estimula a cooperar?
- .3 ¿todos los empleados con acceso autorizado al buque o a la carga llevan insignias de identificación?
- .4 ¿todos los empleados saben qué hacer y a quien dirigirse si encuentran un paquete o bulto sospechoso?
- .5 ¿todos los empleados saben qué hacer en caso de que tengan sospechas acerca de la carga, los clientes o sus colegas?
- .6 ¿alguno de los empleados ha mostrado indicios de estar relacionado con drogas, tales como cambios en su apariencia, comportamiento ó carácter, solicitudes frecuentes de traslado o deseo de ser asignado a un buque determinado, a una carga o a una estación de trabajo particulares?

4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas

Los empleados, la tripulación y los pasajeros pueden verse implicados en el tráfico de drogas ya sea a título personal o como parte de una conspiración organizada.

4.6.1 Individualmente

La experiencia indica que los oficiales y la administración rara vez participan a título individual en este tipo de actividad. Dado que es difícil para un miembro de la tripulación y más aun para un pasajero estar seguro de poder tener acceso a la carga, ya sea al embarcar o descargar, los contrabandistas que transportan drogas a título individual utilizan, por regla general, la zona de alojamiento o de trabajo de la tripulación involucrada. Sin embargo, es

posible que estas personas se esfuercen en ocultar las sustancias ilícitas en una zona que no implique directamente al interesado, caso de descubrirse tales sustancias.

4.6.2 Confabulación organizada

Estas confabulaciones pueden involucrar, en ocasiones, a varios o a todos los miembros de la tripulación, incluyendo a los oficiales del buque, personal de la instalación portuaria y a la administración del puerto. Con el conocimiento interno del calendario de programación del buque, de sus rutas, de la rutina de a bordo, de los sistemas de información sobre la carga y de los procedimientos aduaneros, se pueden transportar grandes cantidades de droga y poner en práctica técnicas de ocultamiento altamente sofisticadas, dado que se ha dispuesto de tiempo para preparar el escondite y ocultar el producto. Otros lugares de ocultamiento que pueden necesitar una confabulación organizada son los tanques de combustible, la maquinaria de la cámara de máquinas y los conductos o tuberías del buque.

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

5.1 Registros a bordo

A fin de garantizar la máxima efectividad, el plan de registro deberá ser practicado con regularidad para crear un nivel de confianza por parte de la tripulación y para recordarle a ésta que la óptima seguridad es asunto de todos. En zonas de alto riesgo, o cuando se haya recibido información específica, se pueden efectuar registros después de salir de cada puerto. En estas zonas, la tripulación deberá estar preparada para efectuar un mayor número de registros de personas y mercancías. Cada tripulante deberá tener zonas de responsabilidad y de registro, que deberán rotarse aleatoriamente por parte del oficial de protección del buque.

Los buques son especialmente vulnerables al transporte de sustancias ilícitas. En el caso de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, hay dos factores principales que se deben tener en cuenta, a saber:

- .1 el elevadísimo valor de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, así como la participación del crimen organizado internacional, hacen que estén en juego grandes sumas de dinero, con las consiguientes presiones, inclusive el riesgo de violencia; y
- .2 la posibilidad de que algunos tripulantes puedan ser drogadictos.

Nota: Todas las sustancias psicotrópicas son muy peligrosas y algunas pueden absorberse a través de la piel. Deberán utilizarse siempre guantes y máscaras al manipular sustancias sospechosas. No rozar, tocar ni manipular nunca las sustancias con la piel al descubierto; no inhalar vapores ni polvo; no fumar cerca de la sustancia de que se trate; no probarla, comerla, ni beberla.

Todas las personas deberán tener en cuenta la posibilidad de violencia imprevista, inclusive el ataque armado, cuando se descubre una cantidad importante de sustancias psicotrópicas e insumos o precursores. En todo momento hay que adoptar las debidas precauciones.

5.2 Planificación de los registros a bordo

Es preciso preparar con anticipación los planes de registro a fin de garantizar que los registros se llevan a cabo en el menor tiempo posible de una manera eficaz y a fondo. Los registros deberán ser elaborados normalmente por las Autoridades competentes, en coordinación con el oficial de protección del buque, y se pueden revisar y modificar a la luz de la experiencia adquirida al respecto.

El plan de registro deberá ser minucioso y detallar las rutas que los inspectores han de seguir, así como todos los lugares en donde pueda haber un bulto escondido.

El plan deberá prepararse de manera sistemática para que cubra todas las opciones y asegurarse de que no haya omisiones. Esto permite que las personas responsables se concentren en el registro sin lamentarse después de algún posible olvido.

Antes de efectuar el registro, se deberá tener en cuenta la configuración del buque para cerciorarse de que:

- el buque esta dividido en zonas fáciles de registrar;
- todas las zonas del buque están incluidas en el registro; y
- todas las zonas del buque son accesibles.

Dicha configuración deberá indicar:

- .1 el número de cubiertas;
- .2 el número y la localización de las bodegas de carga;
- .3 el número y la localización de los tanques y espacios vacíos;
- .4 el tamaño y la disposición de la cámara de máquinas;
- .5 el número y tamaño de los alojamientos de la tripulación;
- .6 el acceso a los sistemas de ventilación; y
- .7 el número y tamaño de los pañoles para sus diferentes usos.

Es necesario designar un lugar a bordo como punto de control a donde el equipo responsable del registro pueda enviar sus informes y en donde estos sean analizados y controlados.

Deberán tomarse las medidas adecuadas para equipar al grupo encargado del registro con:

- .1 linternas y pilas;
- .2 destornilladores, llaves inglesas y palancas de pie de cabra;
- .3 espejos y sondas;

- .4 guantes, cascos, trajes protectores y calzado antideslizante;
- .5 bolsas de plástico y sobres para la recaudación de pruebas; y
- .6 formularios para registrar las actividades y los hallazgos.

Sería útil disponer de un sistema de tarjetas de identificación. Se le daría una a cada inspector especificando el itinerario a seguir y las zonas en las cuales se efectuara el registro. Estas tarjetas pueden estar codificadas con colores para las diferentes zonas de responsabilidad, por ejemplo, azul para la cubierta y roja para la cámara de maquinas. Al finalizar cada una de las tareas de registro, las tarjetas serían devueltas al punto de control central. Cuando todas las tarjetas hayan sido devueltas se sabrá que el registro ha finalizado.

Cuando el capitán o el oficial de protección del buque hayan decidido registrar el buque, deberá primero dar instrucciones a sus jefes de departamentos quienes, a su vez, pueden dar instrucciones a los líderes del grupo de registro. Son, pues, los líderes del grupo quienes proceden a organizar sus equipos y explorar los espacios asignados, utilizando los planes de registro para garantizar que se visiten todos los espacios.

5.3 Tipos de registro a bordo

5.3.1 Registro reactivo

Este tipo de registro será llevado a cabo como reacción a una amenaza específica o a una información de inteligencia que indique que un paquete o bulto ha sido colocado a bordo. Puede también ser utilizado como precaución cuando se esté en niveles 2 ó 3, o durante épocas de fuertes amenazas. Un registro reactivo deberá ajustarse a los siguientes principios:

- .1 Los miembros de la tripulación no estarán autorizados a examinar sus propias zonas de alojamiento o de trabajo en caso de que estén implicados en una operación de tráfico ilícito de drogas y que hayan ocultado (paquetes o) bultos en dichas zonas.
- .2 El registro deberá ser efectuado siguiendo un plan específico o un programa determinado y deberá ser cuidadosamente controlado.
- .3 Se deberá prestar especial atención cuando se efectúe el registro por parejas, buscando una de ellas "arriba" y la otra "abajo". Si se encuentra un objeto sospechoso, una de las dos puede mantenerse en guardia, mientras la otra informa sobre el hallazgo.
- .4 Los inspectores deberán ser capaces de reconocer un paquete o bulto sospechoso.
- .5 Deberá haber un sistema para marcar o certificar las zonas "limpias".

- .6 A fin de impedir el movimiento ilícito de mercancías durante un registro, se deberá controlar el movimiento de las personas. Cuando esto no proceda, se deberá registrar a las personas cuando pasen de zonas ya registradas a otras sin registrar.
- .7 Los inspectores deberán mantener contacto con los responsables del control del registro, quizás por radio UHF/VHF.
- .8 Los inspectores deberán estar claramente informados sobre las medidas que hay que adoptar si se encuentra un paquete o bulto sospechoso.
- .9 Los inspectores deberán tener presente que el traficante puede tratar de camuflar el paquete o bulto entre las cosas que lo rodean, como por ejemplo una caja de herramientas en la cámara de máquinas.

Las cámaras de máquinas de los buques son uno de los lugares normalmente utilizados para esconder sustancias psicotrópicas, insumos o precursores. Por lo general, los túneles del eje y los tanques de aceite lubricante y de sedimentación son lugares en los que se debe sospechar siempre, así como de las botellas de aire para el arranque, cuyos manómetros pueden manipularse fácilmente de manera que indiquen presión aun cuando estén vacías. Se puede acceder a la cámara de máquinas desde la vía de evacuación del túnel del eje en la cubierta principal o el polín del servomotor del timón. Una vez más debe subrayarse que esas puertas deberán estar cerradas cuando el buque se encuentre en puerto y se abrirán tan solo en caso de necesidad o emergencia. No obstante, debe observarse la necesidad de mantener expeditas las vías de evacuación.

El responsable del control del registro debe mantener un listado de todos los informes enviados por los grupos de búsqueda para garantizar que todos los espacios son explorados y que el capitán y/o el oficial de protección del buque estén siempre al tanto de la situación del registro.

El descubrimiento de un paquete o bulto no debe constituir el final del registro, pues siempre existe la posibilidad de que haya más paquetes o bultos ocultos.

5.3.2 Registro rápido

Al igual que con el plan de registro anterior, se puede también hacer un plan de registro rápido o "mirada rápida" de las zonas abiertas o más vulnerables y accesibles. Este plan debe llevarse a cabo después de descargar / desembarcar y antes de cargar / embarcar, etc. En caso de utilizar el sistema de tarjetas, se expedirán solamente unas tarjetas seleccionadas que cubran las zonas más vulnerables y accesibles.

En este caso:

- .1 todas las puertas que se hayan cerrado bajo llave anteriormente deben ser examinadas para garantizar que hayan permanecido así; y
- .2 todos los espacios abiertos, los ascensores y los depósitos de basura deben ser cuidadosamente examinados.

Al terminar el registro rápido, el capitán y/o el oficial de protección del buque pueden decidir si se efectúa un registro exhaustivo, incluyendo una inspección de los espacios cerrados, en caso de ser necesario.

5.3.3 Registro preventivo

El registro efectuado a título preventivo tiene como objeto disuadir a los contrabandistas de tratar de ocultar un paquete o bulto a bordo de un buque y encontrarlo antes de que sea ocultado. Hay ocasiones en que todos los visitantes del buque deben ser sometidos a registro.

Deberá establecerse y controlarse el punto o los puntos por donde las personas y las mercancías pasan a una zona estéril o restringida que representa el buque. En estos puntos es necesario realizar búsquedas y registros para garantizar que todo lo que pase por ese punto esté "limpio". Una vez atravesado el punto, la segregación es importante y no deberá permitir tener ningún contacto con el personal que no haya sido registrado. El porcentaje de personas/mercancías registrados dependerá, naturalmente, del nivel de las amenazas.

Los pasajeros y su equipaje de mano podrán ser examinados en tierra, en uno o más puntos de registro, o a bordo del buque. Dado que cada puerto es diferente, la decisión final deberá ser tomada por la Autoridad competente.

Ninguna persona o vehículo podrá regresar de una zona estéril o abandonar el buque sin el conocimiento de la persona que controla el registro.

Todas las zonas estériles o restringidas deberán ser sometidas a registro si se ha tenido acceso a las mismas.

La frecuencia de estos registros será determinada por el nivel de las amenazas.

5.4 Métodos de registro

El método de registro escogido dependerá de cada situación y del nivel de las amenazas. El registro físico sigue siendo el método más seguro y decisivo siempre que se efectúe de la manera correcta.

5.4.1 Registro físico

Los pasajeros y los visitantes de los buques podrán ser sometidos a registros corporales. Debido al elevado número de personas, esto se efectúa mejor en lugares privados, dado que así se reduce al mínimo la molestia y se incrementa la efectividad. El uso de lugares privados también impide que los métodos de registro sean observados. Los pasajeros no deben tener la oportunidad de elegir a un determinado inspector y se deben utilizar barreras para evitar que estos últimos se distraigan por la gran cantidad de personas a su alrededor.

El supervisor deberá observar a los visitantes y a los pasajeros, con el fin de notar algún comportamiento sospechoso, y para dirigir a las personas hacia los inspectores disponibles.

Para ser realmente efectivo, un registro físico de los bultos, las bolsas y los efectos personales deberá incluir un control para verificar si hay maletas de doble fondo, con tapas, costados ocultos o compartimientos. Con mucha frecuencia, un olor a pegamento u otro fuerte olor puede encubrir el olor de ciertas sustancias ilícitas, lo cual puede indicar que se ha quitado y vuelto a poner en su lugar algún forro o cubierta. Se debe prestar mucha atención a todo parche o remiendo de un bulto, a las manchas grasosas o a los pequeños agujeros en el exterior. Los contenidos deben ser evaluados durante el registro, y si el peso parece desequilibrado o desproporcionado sin un motivo obvio, puede estar justificado hacer un nuevo registro para buscar un posible doble fondo o un falso compartimiento.

Se deberá prestar especialmente atención a los aparatos eléctricos o electrónicos, tanto nuevos como usados, que se introduzcan a bordo. Los pasajeros deberán ser interrogados sobre el origen del equipo y sobre la posibilidad de que hayan estado en manos de otras personas durante un periodo de tiempo. Se podrá examinar el equipo para buscar alguna característica inusitada, como peso excesivo u objetos sueltos en el interior.

Es posible utilizar otro tipo de recipientes transportados en bolsos de mano para ocultar drogas. Su registro puede hacerse visualmente.

5.4.2 Sistemas de rayos X y tecnología para la detección

El método más usual para revisar grandes volúmenes de equipaje y de pertenencias personales es el empleo de equipos de rayos X. Si bien los equipos modernos son capaces de producir imágenes de buena definición y penetración, el examen con rayos X puede ser menos efectivo que los registros físicos para identificar las drogas; aun así pueden revelar falsos compartimientos o secciones vacías en el equipaje.

Los equipos de rayos X para equipajes constituyen un método rápido y práctico que permite ver el interior de los objetos sin tener que abrirlos o dañarlos. Se pueden adquirir con diversas aberturas de túnel, desde el típico equipo con una abertura de túnel de 600 mm de anchura por 400 mm de altura que se utiliza para examinar bolsos, pasando por el equipo de 1 650 mm de anchura por 1 500 mm de altura que se utiliza para examinar cargas, hasta sistemas especializados capaces de revisar contenedores y vehículos. Esta flexibilidad permite que la mayor parte de los objetos que pueden ser movidos pasen por el equipo y se genere una imagen de rayos X.

La eficiencia de los operadores del equipo disminuye de manera significativa después de un corto tiempo, particularmente en los periodos de máxima actividad de revisión; los operadores deberán examinar imágenes de rayos X por un máximo de 20 minutos antes de ser asignados a otras tareas. La imagen debe presentarse en pantalla por un mínimo de 5 segundos para permitir el examen adecuado.

Los dispositivos para la detección de sustancias a granel miden algunas de las características a granel de los materiales a fin de detectar la posible presencia de explosivos o drogas. Algunas de las características de las sustancias a granel que pueden calibrarse son el coeficiente de absorción de los rayos X; el coeficiente de retrodispersión de los rayos X; la constante dieléctrica; la interacción gama o con neutrones; y las emisiones de microondas, ondas milimétricas o emisiones infrarrojas. Un análisis posterior de los parámetros puede dar como resultado el cálculo de la masa, densidad, contenido en nitrógeno y el número atómico efectivo.

Si bien ninguna de estas características son exclusivas de los explosivos o narcóticos, pueden ser lo suficientemente indicativas, hasta llegar a una alta probabilidad, de la presencia de explosivos o de determinados tipos de drogas.

También se pueden detectar los explosivos y las drogas mediante el vapor que desprenden o por las trazas de las partículas esparcidas cuando se han manipulado. Por lo general los vapores están presentes en el aire mientras que las partículas fundamentalmente se encuentran en las superficies. Debido a que algunos explosivos y drogas son más volátiles que otros, la detección de vapores es más apropiada para algunos materiales, mientras que la detección de las trazas es más conveniente para otros. Es esencial tener presente que el equipo de detección de vapores se basa en la presencia de vapores de explosivos y no es capaz de detectar explosivos o drogas que no desprenden vapores o si los vapores no escapan de donde estén contenidos.

Se puede obtener más información sobre la tecnología disponible para facilitar y hacer más seguro el comercio internacional, incluido el equipo de detección de drogas, en la base de datos de la OMA sobre tecnología avanzada, a la que se puede acceder a través del sitio en la red de la OMA: www.wcoomd.org

5.4.3 Empleo de perros

Los perros especialmente entrenados pueden ser muy efectivos en el registro de automóviles, equipaje y carga. Los perros también pueden ser utilizados para registrar buques, si bien necesitan estar familiarizados con el medio marino para lograr buenos resultados.

5.4.4 Consideraciones adicionales

Además del registro de personas y de sus pertenencias, puede haber ocasiones en que la búsqueda de otros artículos a bordo del buque sea necesaria:

- .1 El registro de los vehículos y de las mercancías antes de embarcar es una operación difícil y costosa, pero hay momentos en los que los niveles de protección justifican la adopción de tales medidas. En zonas de alto riesgo, un cuidadoso examen de:

- el embalaje externo,
- la estructura del contenedor y del vehículo,
- la documentación,
- los conductores,
- además de un buen sistema de inteligencia.

contribuye a resolver el problema.

Si las compañías sospechan que en la carga, los vehículos de carga o en los remolques para la carga puede haber mercancías ilícitas, éstos se aislarán e inmediatamente se solicitará asesoramiento a los agentes de la autoridad que proceda.

.2 Provisiones a bordo

Todas las provisiones que entran al buque ofrecen un conducto para las drogas. Es preciso examinar cuidadosamente las bodegas de los buques y todos los artículos, cuando el nivel de protección así lo justifique. El paquete o bulto inesperado es el que requiere mayor atención.

.3 Despachos varios a los buques y puertos

Los traficantes pueden utilizar vehículos y personas de aspecto inocente que vayan a repartir a sus contactos de a bordo artículos de rutina, tales como pan, leche, flores o verduras frescas. Un buen control de acceso, la identificación del personal y los registros sin previo aviso ayudarán a contrarrestar este riesgo.

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

6.1 A bordo del buque

Las drogas pueden ser escondidas a bordo de un buque en la estructura misma de éste o en compartimientos, espacios o máquinas raramente utilizados, ir ocultas en las zonas de alojamiento o, cuando los miembros de la tripulación están implicados, en la persona misma o en sus efectos personales. La carga ofrece muchas oportunidades para el ocultamiento, especialmente cuando se trata de carga unitaria o de carga contenerizada.

6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque

Existen muchos lugares a bordo de un buque en donde se pueden esconder las drogas. Entre los lugares más comunes donde se han encontrado drogas cabe destacar:

- .1 lugares donde no sea probable que se vaya a entrar y en donde rara vez se efectúa un registro, por respeto (por ejemplo, la cabina del piloto, el sofá de la antecámara del capitán), por las dificultades que ello entrañaría (por ejemplo, el túnel de la hélice) o por el peligro que presenta (por ejemplo, detrás de los paneles eléctricos y en los espacios de carga inerte); cerca de la chimenea en donde el humo puede disimular olores distintivos, tales como el del cannabis; camarotes de los pasajeros;
- .2 pañoles de pertrechos (barriles de harina, refrigeradores, congeladores para provisiones, tales como pescado y carne, costales de vegetales o dentro de víveres enlatados);
- .3 provisiones en depósito (baúles de ropa);
- .4 depósitos de cubierta (cajones de pinturas);

- .5 en las cámaras de la tripulación (por ejemplo, detrás o dentro de los radiadores o de los baños, detrás de los cuadros o de los zócalos, en el artesonado de los portillos, en el cielo raso de los camarotes, en el artesonado de las paredes, en falsos compartimientos en la base de los guardarropas y en los colgadores, debajo de los cajones y gavetas, debajo de las literas o de los colchones y demás muebles de los camarotes);
- .6 lugares donde el acceso está prohibido a personas no autorizadas;
- .7 dentro de los tanques de aceite para lubricación o en los tanques de carga; en los conductos de escalera de tambucho, en los paneles del piso, paredes y cielo raso, en paños, dentro de los tubos de ventilación y en los túneles del eje o de los cables dentro de la cubierta o de la maquinaria de la cámara de máquinas, en las salas de computadores, en los paneles de control, en los pozos colectores, en los pantoques y en los pasillos de las chimeneas;
- .8 guacales, jaulas o contenedores de carga falsa, tambores de aceite, cilindros y tarros de pintura de doble fondo;
- .9 lugares en donde las sustancias no dan la impresión de estar fuera de lugar (por ejemplo, los productos médicos o los depósitos de botes salvavidas); dentro de los extintores de incendios, dentro de las mangueras o en los espacios de almacenamiento;
- .10 dentro de las alteraciones estructurales hechas recientemente; en los contenedores o en espacios dejados vacíos al ser construidos;
- .11 dentro de pisos y / o cielos rasos falsos de los camarotes y escaleras de las cámaras; y
- .12 en los tanques de agua o de aceite pueden ajustarse falsas sondas o niveles visuales y aparatos de medición que estén mal graduados.

6.3 Circunstancias sospechosas a bordo

Los siguientes ejemplos ilustran circunstancias que deben ser consideradas como sospechosas y que justifican una mayor investigación:

- .1 personas extrañas encontradas en lugares inusitados mientras el buque se halla en el puerto;
- .2 personas extrañas que lleven paquetes y busquen acceso al buque;
- .3 cuadrillas en tierra o personal del contratista trabajando sin supervisión en algo aparentemente innecesario o fuera de las horas normales de trabajo, sin que haya razón para ello;

- .4 trabajos no previstos, en especial adaptaciones estructurales o alteraciones inusitadas (por ejemplo, el cierre de espacios);
- .5 miembros de la tripulación encontrados en lugares extraños sin razón (por ejemplo, oficiales del servicio de fonda en la cámara de máquinas); rondando en lugares inusitados durante la travesía o que demuestren un indebido interés o preocupación durante las inspecciones de los oficiales;
- .6 pasajeros que se encuentren fuera de las zonas públicas o de pasajeros;
- .7 acontecimientos inesperados (por ejemplo, un tanque de lastre que debía estar supuestamente lleno y se encuentra vacío) o cosas fuera de lugar (por ejemplo, costales de harina en el pañol de pinturas);
- .8 pruebas de que los bultos, tanques o contenedores han sido abiertos;
- .9 estibas desordenadas, espacios cerrados, tubos que no lleguen a ninguna parte;
- .10 llaves perdidas;
- .11 fallos inexplicados de las partes mecánicas o eléctricas, aunque sea por un corto periodo; e
- .12 indicios de manipulación o forzamiento de las: tapas de tanques soldadas, manómetros cebados, cubiertas de botes desprendidas, "espacios seguros" no cerrados con llave.

Medidas de control que se proponen para el capitán y los oficiales del buque

- .1 conocer los hábitos de la tripulación y estudiar todo signo de preocupación o desviación de la rutina, como, por ejemplo, cuando los miembros de la tripulación se encuentran en lugares inusitados para efectuar labores rutinarias a bordo o cuando tienen un comportamiento inhabitual;
- .2 mantener en todo momento las planchas de desembarco sometidas a una permanente vigilancia en los puertos y prohibir todo acceso no autorizado;
- .3 llevar a cabo inspecciones regulares que varíen en su naturaleza, lugar y duración, y anotarlas en el diario de navegación;
- .4 interrogar a todas las personas extrañas que se encuentren en algún lugar inusual de a bordo mientras el buque esté en puerto;
- .5 tomar en consideración la posible importancia de encontrar cosas fuera de su lugar; por ejemplo, encontrar vacío un tanque de lastre que tendría que estar lleno ó costales de harina en el pañol de pinturas;

- .6 inspeccionar toda estiba desalojada, espacios impenetrables, tuberías que no dan a ningún servicio;
- .7 buscar pruebas de que se ha tocado indebidamente el equipo del buque, como por ejemplo, tapas de tanques soldadas, cubiertas de botes salvavidas desprendidas, equipo que no funciona;
- .8 en lo posible, ordenar la supervisión de las cuadrillas de tierra; y
- .9 cerrar todos los espacios y puntos de acceso, como por ejemplo los espacios de la carga poco utilizados, y controlar el acceso a las llaves.

6.5 Observación de las pautas de comportamiento

Los miembros de la tripulación o los pasajeros deberán ser cuidadosamente observados en relación con sus pautas de comportamiento. Los siguientes hechos pueden ser significativos:

- .1 comportamiento nervioso o sospechoso;
- .2 grandes cantidades de dinero sin motivo fundado;
- .3 compras locales especialmente grandes sin motivo fundado;
- .4 ropas costosas;
- .5 listas que contengan nombres, fechas o lugares y referencias a dinero, peso y otras unidades;
- .6 vestuario fuera de lo corriente al salir a tierra o al volver al buque (por ejemplo, ropas que disimulen bultos voluminosos o que no correspondan a la estación);
- .7 interés inusitado respecto de una zona determinada del buque, de un cargamento o de un contenedor;
- .8 posesión de herramientas poco comunes y no relacionadas con el trabajo; y,
- .9 posesión de diversas drogas.

6.6 Circunstancias sospechosas en la mar

Además de tener conocimiento de las amenazas contra su propio buque, los miembros de la tripulación pueden, mientras estén llevando a cabo sus actividades normales, darse cuenta de actividades inusitadas que merezcan ser informadas, a través del capitán y/o oficial de protección del buque, a las Autoridades competentes, por ejemplo:

- .1 trasbordo de mercancías del buque a otros buques y viceversa en el mar;
- .2 mercancías que estén siendo subidas a bordo desde buques cerca de la costa;

- .3 boyas marcadoras en lugares inusitados;
- .4 señalización entre los buques y la costa;
- .5 botes inflables que se muevan lejos de la costa a altas velocidades (especialmente en la noche);
- .6 actividad inusual de buzos en el puerto; y
- .7 embarcaciones ancladas o descarga de mercancías lejos de la línea costera.

6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

Las Compañías a través del oficial de protección de la instalación portuaria deberán estar en conocimiento de las amenazas de tráfico de drogas y tener en cuenta lo siguiente;

- .1 la persona que esté llevando a cabo el registro de la carga ¿es conocida o no?
- .2 el expedidor / destinatario ¿es un cliente regular o un nuevo cliente?
- .3 ¿el artículo de que se trata corresponde a las actividades del cliente?
- .4 ¿las direcciones del expedidor / consignatario están incompletas, mal escritas, o son vagas o inapropiadas?
- .5 ¿la "parte notificada" es difícil de contactar?
- .6 ¿se trata de un registro de último minuto?
- .7 ¿los costos son pagados por anticipado y en efectivo?
- .8 ¿se ha hecho algún intento de esconder el nombre / la dirección del pagador de la carga?
- .9 ¿la remesa tiene su origen en un país conocido por ser productor de drogas o país de tránsito?
- .10 ¿el cargamento parece normal, teniendo en cuenta el origen y la ruta del buque, los artículos, los países de origen y de destino y el valor de las mercancías?
- .11 ¿la carga está adecuadamente descrita en la documentación?
- .12 ¿el coeficiente de medida / peso parece estar en armonía con el artículo?

Todo el personal debe tener conocimiento de la amenaza y estar alerta ante cualquier circunstancia inusitada. Tales circunstancias, junto con los detalles del buque y de la carga, deberán ser señaladas a la atención de las Autoridades Públicas competentes.

Al personal que manipule la carga se le debe pedir que busque:

- .1 precintos rotos en los contenedores;
- .2 pisos falsos en los contenedores (no nivelados con la estructura de las puertas) o falsos cielos rasos (techos por encima de las esquinas o cambios en la altura del cielo raso interno);
- .3 cavidades bloqueadas en el marco de los contenedores o remolques;
- .4 evidencias de perforaciones en el marco o chasis de un contenedor; y
- .5 evidencias de pintura fresca o soldadura nueva, o variaciones en la pared o en la textura del piso o cielo raso, lo cual puede indicar una alteración estructural proyectada para esconder drogas u otra sustancia ilícita.

Se debe prestar especial atención a los contenedores frigoríficos, cuyos espacios y material aislante, al igual que la cámara de máquinas, ofrecen oportunidades adicionales para ocultar drogas.

7 MEDIDAS QUE PROCEDE ADOPTAR CUANDO SE ENCUENTRAN DROGAS

7.1 Orientación general

A falta de una orientación específica suministrada por la compañía en el plan de protección del buque, los oficiales de protección del buque deberán recabar instrucciones sobre las medidas que hay que tomar en caso de descubrir drogas en los buques, en la carga o en las instalaciones. Si se encuentran drogas cuando el buque se halle en alta mar, se deberá notificar por radio al próximo puerto antes de entrar en sus aguas territoriales. Las Autoridades competentes deberán ser informadas a la mayor brevedad posible.

7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal

Es preciso observar los siguientes puntos con objeto de garantizar la seguridad personal al descubrir un paquete o bulto o una sustancia sospechosa:

- .1 no perforar ni abrir paquetes o bultos sospechosos envueltos en papel de periódico, papel de aluminio, papel de carbón o bolsas de polietileno y precintados con cinta de enmascarar;
- .2 no manipular ni tocar la sustancia sin protección para la piel y sin máscara;
- .3 no inhalar polvos, humo o vapores;
- .4 no precipitarse;

- .5 no fumar cerca de la sustancia ni exponerse a su calor o llama:
- .6 **BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA** probar, comer o tomar la sustancia sospechosa;
- .7 siempre lavarse las manos y cepillarse la ropa a la mayor brevedad, para evitar cualquier contaminación;
- .8 asegurarse de que haya una adecuada ventilación e iluminación en los espacios confinados o cerrados;
- .9 si los productos se llevan a un lugar seguro, envolverlos en láminas, hojas o bolsas de plástico y colocarlos en un lugar seguro o una caja fuerte a la mayor brevedad posible; y
- .10 fijarse en todo aquel que demuestre interés inusitado en lo que se esté haciendo.

7.3 Orientación concreta

Pídale a otra persona que atestigüe la posición de un paquete o bulto sospechoso antes de tomar medidas. Si es posible, tome fotografías del paquete o bulto tal como se haya encontrado, es decir, busque un testigo (evitando el "cuidador"). Manipule lo menos posible y recuerde que puede haber huellas digitales en el paquete o bulto. Cuando sea necesario, tome precauciones para manejarlo y retire las mercancías a un lugar seguro bajo llave. Vigile si es necesario. Si se encuentra en alta mar, registre todo descubrimiento en el diario de navegación. Incluya tantos detalles como sea posible: fecha, hora de localización, cantidad aproximada, persona que lo ha detectado, nombres de los testigos, etc.

- .1 No divulgar el hallazgo, y limitar la información a las personas que deban conocerla.
- .2 Notificar a las Autoridades competentes del próximo puerto antes de entrar en las aguas territoriales. El no hacerlo puede dar lugar a una denuncia por tráfico de drogas.
- .3 No permitir que los tripulantes desembarquen antes de ser interrogados por las Autoridades competentes.
- .4 Proteja cualquier envoltura y todo lo que haya encontrado en el espacio.
- .5 Considere la posibilidad de hacer un registro de otras ubicaciones y espacios similares.
- .6 Escriba un informe **TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUÉS DEL EVENTO**. Incluya todo lo que haya ocurrido. Haga un boceto del espacio y de la zona, dado que puede resultar muy útil. También es de gran utilidad anotar las razones por las cuales la carga o ubicación en particular ha sido inspeccionado o la forma en la cual se ha encontrado el (los) paquete(s) o bulto(s). Incluya todo

movimiento sospechoso que se haya observado. El informe deberá estar firmado por los testigos. En alta mar, la persona que haya descubierto el paquete o bulto, el funcionario encargado y el capitán y/o el oficial de protección del buque o el jefe de departamento deberán firmar el informe, señalando la fecha y hora. Si el hallazgo se encuentra en la carga, se deberá recopilar toda la documentación correspondiente para su ulterior examen por parte de las Autoridades competentes.

- .7 Los capitanes y/o los oficiales de protección de los buques deberán notificar a su llegada a las Autoridades competentes y al oficial de protección de la instalación portuaria.

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo

En la actualidad la mayoría de los buques llevan suministros médicos para el tratamiento de las enfermedades que se presenten durante la travesía; así como provisiones médicas de emergencia para los botes salvavidas. Los buques que se encuentren en aguas territoriales están sujetos a las disposiciones de las legislaciones nacionales correspondientes y a la reglamentación relativa al almacenamiento, el control de aplicación y el suministro de medicamentos, las cuales deberán ser observadas. Por regla general, esta reglamentación está constituida por normas comunes basadas en convenios internacionales.

El capitán del buque es la persona responsable de la seguridad del almacenamiento de las medicinas y del armario médico del buque, que debe mantenerse bajo llave. Muchas veces, sustancias como la morfina y el diazepam son controladas directamente por el capitán, quien las guarda en su camarote, acompañadas de un registro que relaciona la cantidad existente y utilizada de acuerdo a las eventualidades surgidas a bordo y la vigencia de estas sustancias.

Las provisiones médicas mantenidas en los botes salvavidas deben ser inspeccionadas con frecuencia en alta mar y llevadas al armario médico por razones de seguridad cuando el buque esté en un puerto. Cuando se adopten otras medidas, la protección deberá ser la más adecuada.

A la llegada a un puerto, el buque deberá suministrar a las Autoridades Públicas una lista en la que figuren las cantidades de todas las drogas controladas (por ejemplo, morfina), con su informe correspondiente. Si las cantidades son razonables no se exigirá una licencia especial.

En buques como los cruceros, en los que se lleva un médico a bordo, será éste quien se responsabilice de las sustancias medicinales y de toda posible irregularidad que llegue a producirse, si bien el capitán sigue siendo la persona legalmente responsable de cualquier irregularidad.

8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

Independientemente de la cantidad que se transporte, los medicamentos requieren una licencia válida para su importación o exportación, aunque se pueden aplicar algunas mitigaciones menores. La licencia deberá especificar la sustancia, el periodo de vigencia de la licencia, los puertos que van a utilizarse y cualesquiera condiciones especiales relativas a la remesa. Dado que toda variación de las condiciones o especificaciones de la licencia constituye un delito, se deberá

obtener el permiso de las Autoridades competentes del puerto para las variaciones que se requieran.

Se debe tener en cuenta que las composiciones farmacéuticas que contienen sustancias incluidas en los Cuadros de la Convención de Viena de 1988 no están exentas de fiscalización, salvo que la composición sea tal que esas sustancias no puedan utilizarse ni recuperarse fácilmente con los medios disponibles. Por consiguiente, a menos que estén explícitamente exentos, es preciso fiscalizar debidamente las composiciones farmacéuticas.

CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS

1 PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN ILÍCITA DE ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

Los productores de drogas, además de necesitar el acceso a las materias primas vegetales para el procesamiento de las sustancias adictivas, requieren también grandes suministros de productos químicos para obtener las sustancias ilícitas que se han de comercializar. A las drogas que están basadas totalmente en productos químicos se las denomina drogas sintéticas. Sin embargo, hay que tener presente que en la gran mayoría de los productos terminados existe un porcentaje de productos químicos, los cuales se deben diferenciar así:

El precursor: es una sustancia química que se requiere para el procesamiento de un producto terminado, sea cocaína o heroína, y sus moléculas estarán presentes en la molécula del producto terminado. Si no se utiliza este precursor, no se puede obtener el producto final. Antes de obtener el producto terminado es preciso tener este precursor.

El reactivo: es un producto que se utiliza para provocar una reacción química, pero se puede sustituir un reactivo por otro si se tiene la misma reacción química. El precursor tiene que ser un producto de ese tipo. El reactivo puede ser ése producto o un producto con propiedades similares que provoque la misma reacción química. Se puede sustituir uno por otro.

El solvente: es una sustancia química que se incluye en la fórmula. Está presente para causar una reacción a fin de disolver y eliminar impurezas para hacer más manejable el producto.

Así pues, el control del desvío de precursores de productos químicos es primordial para el control de la producción de drogas.

A manera de ejemplo, es valioso tener presente el proceso de producción de cocaína:

Aun cuando se parte de la necesidad de tener la hoja de coca, de la cual se extrae la pasta de cocaína, ésta se refina en base de cocaína que, por conversión, se transforma en hidrocloreto de cocaína. Los productos químicos que se utilizan son: Kerosén, agua con amoníaco y ácido sulfúrico. El proceso de refinación requiere agua con amoníaco y permanganato de potasio. El proceso de conversión requiere acetona, éter y ácido hidrocloreto.

En este sentido, a continuación se muestra el siguiente cuadro que contiene de manera resumida los productos químicos que se utilizan para la elaboración de diferentes estupefacientes:

PROCESO QUÍMICO PARA LA ELABORACIÓN DE DROGAS

PRODUCTOS QUÍMICOS INDUSTRIALES	DROGAS PRODUCIDAS
Acetona	Heroína, morfina, cocaína
Acetato de etilo	Heroína, Cocaína
Acetato de butilo	Cocaína
Ácido clorhídrico	Heroína, morfina, cocaína
Ácido sulfúrico	Cocaína, aceite de marihuana
Alcohol butílico	Morfina, pasta de cocaína
Anhídrido acético	Heroína, metacualona
Cloroformo	Heroína, morfina, cocaína
Carbonato de sodio	Heroína, cocaína, pasta de cocaína
Metanol	Cocaína
Éter de etilo	Heroína, Cocaína

* Página de Internet de Air & Space Power Journal International (español)

Muchos de ellos están clasificados como sustancias controladas de conformidad con la Convención de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. (véase el anexo 1).

Por lo anterior, es importante que los buques y las instalaciones portuarias que se estime que están expuestas a riesgos relacionados con el tráfico de drogas desarrollen y pongan en ejecución planes para la prevención y control del desvío ilícito de las sustancias químicas, a fin de restringir la producción ilícita de drogas.

2 PRECAUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE PRECURSORES O PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES

Los embarques de estos productos a las zonas productoras de drogas generan un gran interés por parte de los funcionarios de las Autoridades competentes, quienes procederán a investigar el cargamento en mayor detalle. En el caso de que alguna de estas sustancias sea descubierta a bordo, en circunstancias inusitadas, las Autoridades competentes del próximo puerto de escala deberán ser notificadas.

- .1 Tanto el capitán como la tripulación de un buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias psicotrópicas, deberán extremar las medidas de seguridad en la bodega, en el pañol de pertrechos y en el depósito donde estén almacenadas estas mercancías, incluyendo inspecciones para constatar su cantidad y el estado de esos embalajes/envases, por ejemplo, asegurándose de que las etiquetas de marcado no se encuentren alteradas.

- .2 Durante su travesía, todo buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias psicotrópicas, deberá informar a las Autoridades competentes del puerto más cercano sobre el transporte de dichas sustancias, indicando su clase, cantidad, destino, ruta e itinerario. Se recuerda a los capitanes de buques que en los pañoles de los buques puede que haya productos químicos para usos legítimos que por sí mismos sean precursores o que contengan precursores. Hay que cerciorarse de que tales productos químicos almacenados en los pañoles se declaran a las autoridades competentes.

Tanto el capitán del buque como la tripulación deberán tener conocimiento de que existen diferentes mecanismos de desviación que utilizan las personas dedicadas a traficar ilícitamente con productos químicos.

3 RECOMENDACIONES PARA LOS PAÍSES PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y PROVEEDORES DE PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES

Se pide a los países productores que elaboran productos químicos que pueden ser utilizados para la elaboración de estupefacientes, que realicen especiales esfuerzos para controlar su distribución o suministro, adoptando medidas tales como las que se indican a continuación:

- .1 establecer un control gubernamental sobre las sustancias químicas precursoras que permita conocer con exactitud su destino y los medios de distribución de las mismas;
- .2 presentar el informe oportuno del puerto de carga al puerto de llegada sobre los buques que transporten productos químicos, indicando las características del buque, su ruta e itinerario, el tipo y la cantidad de sustancias transportadas y los puertos intermedios de escala;
- .3 instar a los buques que transporten productos químicos a que avisen a las Autoridades del puerto de destino y a aquellos intermedios de escala, por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación, con objeto de que cada Estado tome las medidas de control correspondientes.

Teniendo en cuenta que para la producción de drogas los productos químicos utilizados son indispensables, se considera importante que todos los gobiernos hagan hincapié en los controles que estimen adecuados para garantizar que la cantidad y la calidad de estos productos al llegar a su destino legal sean las especificadas.

No dejen de prestar ayuda, si está en sus manos.

ANEXO 1

LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES
FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE
ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

(Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)

Cuadro 1

Ácido N-acetil-antranílico
Efredina
Ergometrina
Ergotamina
Isosafrol
Ácido lisérgico
3,4 metileneidiosifenil-2-propanona
1-fenil-2 propanona
Piperonal
Seudoefredina
Safrole

Las sales de las sustancias enumeradas en la lista de este cuadro siempre que sea posible la existencia de dichas sales.

Cuadro 2

Anhídrido acético
Acetona
Ácido antranílico
Éter etílico
Ácido clorhídrico *
Metil etil cetona
Ácido fenilacético
Piperidina
Permanganato potásico
Ácido sulfúrico*
Tolueno

* Las sales del ácido clorhídrico y del ácido sulfúrico están excluidas expresamente del Cuadro 2.

ANEXO 2

EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA FACILITACIÓN

El mundo esta enfrentándose a procesos que involucran una importante actuación del sector marítimo, y en los que éste ultimo se consolida como el motor del comercio internacional. Así, la globalización, los acuerdos comerciales entre Estados, la competitividad y la calidad de los servicios, hacen que el transporte marítimo se enfrente a importantes desafíos para seguir consolidándose como el actor que es dentro del flujo comercial internacional, pero manteniendo elementos que le permitan actuar de manera segura y protegida.

Paralelo a lo anterior, el mundo también se enfrenta a situaciones que pueden llegar a poner en peligro el transporte marítimo internacional, tales como el terrorismo, el narcotráfico y los aspectos logísticos y de procedimiento, que si no se atienden y previenen, de acuerdo con los procedimientos internacionales establecidos, son susceptibles de perjudicar el desarrollo normal de los mercados y por ende, el transporte.

Por eso cada día cobra más importancia el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte marítimo internacional y la protección marítima, que se logra indudablemente por el desempeño de las competencias de cada una de las autoridades competentes en los puertos, bien sean de facilitación o de control, y el importante papel que juega el intercambio de información, el trabajo mancomunado y el respeto entre las funciones y competencias de cada una de estas autoridades.

Sólo de esta forma se puede llegar a lograr un transporte marítimo internacional que evite las demoras innecesarias, esté protegido de los posibles eventos que suponen un riesgo para su seguridad integral y, a la vez, cuente con esquemas de protección que además de proteger se constituyan como elementos diferenciadores de los Estados al ofrecer niveles de protección óptimos que incentiven el comercio internacional.

Para el desarrollo de este equilibrio entre la facilitación y la protección, la comunidad internacional ha realizado incalculables esfuerzos normativos y recomendatorios que dan a los Estados lineamientos sobre el accionar y la coordinación de éstos. En cuanto a los temas de facilitación del transporte marítimo internacional, es primordial hablar en primera medida del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional y los aportes de organizaciones como la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de Aduanas. Merece mencionar a propósito de esta última la publicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, en donde de manera práctica se dan los referentes para que los dos pilares fundamentales de actuación que se proponen, colaboración Aduanas – Aduanas y colaboración Aduanas – Empresas se desarrollen de forma ágil y efectiva, poniendo siempre de presente la formación de los funcionarios y el compromiso de los Estados.

Por otro lado, los lineamientos que están siguiendo los Estados en materia de protección con el cumplimiento del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias ha contribuido a una mayor conciencia sobre los temas de protección y a una visión de la seguridad integral que asignan a los actores del transporte marítimo una

responsabilidad más amplia para el logro de una seguridad y un ámbito de aplicación aún más globales, que aporten a su vez eficiencia no solo a la navegación sino a la esfera comercial.

Por lo anterior, hoy en día las autoridades competentes del puerto, los agentes del sector marítimo y los correspondientes usuarios tienen un común denominador al asumir la responsabilidad de contribuir todos de manera especial y propia al espíritu y procedimientos de los mecanismos e instrumentos internacionales existentes sobre la facilitación y la protección marítima y portuaria.

Finalmente, el equilibrio entre la facilitación y la protección se consolidará con el paso del tiempo mediante la involucración tanto de las empresas y usuarios, como de los Estados en estos dos temas y con el aporte gradual de prácticas que eviten demoras innecesarias de los buques en los puertos, evitando al máximo que se haga peligrar la seguridad de las personas, la carga y los buques, todo dentro de planes de protección propios que brinden una seguridad integral a las instalaciones portuarias, las compañías y los buques.

ANEXO 3

SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACIÓN SOBRE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS EN RELACIÓN CON EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS

OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO - ODCCP

www.unodc.org/unodc/index.html

JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES - JIFE

www.incb.org/incb

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL - INTERPOL

www.interpol.int

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS - OMA

www.wcoomd.org

OBSERVATORIO EUROPEO DE LA DROGA Y LAS TOXICOMANÍAS - EMCDDA

www.emcdda.eu.int/mlp/ms_es-index.shtml

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS - CICAD

www.cicad.oas.org

ANEXO 4

LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

Abuso de drogas

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la droga como "cualquier sustancia que, al entrar a un organismo viviente, puede modificar una o varias de sus funciones". Esta definición comprende una amplia gama de sustancias, algunas de las cuales se pueden obtener fácilmente y son sólidamente aceptables.

A modo de ejemplos, valga citar las siguientes:

- Sustancias socialmente aceptadas y que están en venta:
Cafeína, tabaco (aunque este último está cada vez menos aceptado por la sociedad), alcohol (en la mayoría de países).
- Sustancias socialmente inaceptadas y que están en venta:
Pegamento, alcohol desnaturalizado, gasolina, disolventes, líquidos de limpieza
- Productos farmacéuticos socialmente aceptados y que están en venta:
Aspirina, paracetamol, comprimidos vitamínicos.
- Productos farmacéuticos controlados y socialmente aceptados:
Barbitúricos, valium, diazepam (librium) y muchos otros medicamentos de venta con receta.
- Sustancias o productos farmacéuticos socialmente inaceptados y controlados:
Cannabis, LSD, cocaína, morfina, heroína, anfetaminas, opio

Muchas sustancias de las categorías anteriores entrañan cierto riesgo de dependencia, pero las de la última categoría entrañan el mayor riesgo. Aunque algunas de estas sustancias pueden ser utilizadas bajo una supervisión médica estrictamente controlada, la dependencia total puede presentarse dentro de periodos muy cortos. Cuando estas sustancias son objeto de abuso (es decir, cuando se utilizan en circunstancias no controladas), la adicción puede presentarse muy rápidamente.

La dependencia de las drogas puede manifestarse de diversas formas:

Adicción física

Esta adicción está definida por la OMS como "estado que se refleja en alteraciones físicas cuando se reduce considerablemente la cantidad de droga en el organismo. Las alteraciones producen un síndrome de abstinencia que presenta síntomas e indicios somáticos y mentales característicos en cada tipo de droga".

En el caso de la adicción física, el organismo desarrolla un deseo insaciable de la droga. Los síntomas de abstinencia aparecen cuando se deja de tomar la droga, siendo algunos de ellos físicamente visibles como, por ejemplo, sudor excesivo, constante deseo de tomar líquidos, picores, contracción de músculos, irritabilidad, diarrea, espasmos musculares y, en casos extremos, la coma y la muerte. En caso de adicción física, el organismo requiere dosis progresivamente más elevadas de la droga para llegar al mismo nivel de intoxicación o de "viaje". Cuanto más rápido sea el incremento, mayor será la tolerancia del organismo.

Adicción psicológica

Esta es una condición en la que la droga origina un sentimiento de satisfacción y una ansiedad de repetir el "consumo a fin de inducir el placer o de evitar el desagrado" (OMS 1974).

En este caso, la mente desarrolla una dependencia de la droga, aunque no haya dependencia física. Los síntomas de abstinencia no son tan evidentes como en el caso de la adicción física, pero pueden presentar irritabilidad, accesos de ira y fijación al tomar una nueva dosis, comportamiento irracional, sentimientos de víctima, etc.

Adicción Ambiental

Esto puede ocurrir cuando el drogadicto se acostumbra a un estilo de vida determinado. Las reuniones sociales o los lugares de reunión, no solo de los fumadores de opio o de cannabis, conducen a la adicción ambiental y ofrecen oportunidades tanto para los drogadictos como para los narcotraficantes o "camellos". Si las drogas se distribuyen en determinados lugares, el drogadicto tiene una fuente permanente y el traficante un mercado constante.

La creciente incidencia del virus del Sida en muchas partes del mundo ha dado un nuevo ímpetu a la reducción del abuso de drogas, dado que una de las principales vías de propagación es el uso de agujas hipodérmicas contaminadas que comparten los consumidores de drogas.

No hay clases o divisiones sociales entre los consumidores de drogas, los cuales se hallan en todos los estilos de vida y en todos los niveles sociales. Las características físicas de un drogadicto dependen del tipo de droga que consume y del tiempo transcurrido desde la última dosis.

El consumidor de drogas desarrolla por lo general la habilidad de mentir acerca de sus hábitos y de mantenerlos en secreto. Los miembros de la tripulación tal vez no se enteren de que haya un consumidor de drogas entre sus compañeros.

En círculos cerrados, tales como los existentes en la tripulación de un buque, puede presentarse una fuerte lealtad de grupo, lo cual puede dar como resultado que nadie crea lo peor de un compañero. Los que abusan de las drogas y los narcotraficantes son conscientes de ello y sacarán provecho en el caso de que haya sospechas.

Características de la droga e identificación

El efecto de las drogas varía de una persona a otra según la cantidad consumida, el medio circundante y las reacciones de las demás personas. Hay ciertas tendencias de comportamiento que pueden servir de orientación útil para identificar el consumo de drogas.

Con frecuencia se requieren modernos análisis forenses para establecer la naturaleza exacta de una sustancia descubierta. La orientación siguiente puede, sin embargo, ayudar en una identificación aproximada.

CANNABIS

Origen

El cannabis, cáñamo índico, (*cannabis sativa*), es un arbusto que crece en forma silvestre en la mayor parte de las regiones tropicales del mundo, especialmente en el Medio Oriente, el sudoeste de Norteamérica, Asia Sudoriental y México. Puede cultivarse en prácticamente todas las regiones del mundo, aunque los principales movimientos "comerciales" se originan por lo general en las Indias Occidentales, África, Turquía, el subcontinente Indio y Tailandia.

Los ingredientes activos más importantes están concentrados en la resina de la parte alta de la planta. El hachís o "hash" es la resina raspada de la planta y comprimida en bloques.

Aunque históricamente, la hierba de cannabis ha crecido siempre a la intemperie en regiones de clima cálido, no hay duda de que los cultivadores de climas más fríos están produciendo ahora cannabis de alta calidad en invernaderos con condiciones climáticas reguladas. Las plantas producidas de esta manera son particularmente ricas en el ingrediente activo del cannabis (tetrahidrocannabinol o THC) y el producto de estas plantas tiene un aroma especialmente acre que puede justificar su apodo - de "Zorrino". El cannabis es la droga ilícita más común. Se puede encontrar en tres formas:

Hierba (marihuana)

Se trata de hierbas verdes, amarillas o marrones, de textura rugosa o fina dependiendo del grado de la muestra y de apariencia semejante a la ortiga o al heno secos. Puede tener tallos, cañas, ramitas, así como pequeñas semillas blancas. La sustancia tiene un olor a tierra húmeda, especias y vegetación algo podrida. Cuando se fuma, despiden un perceptible olor a acre "hoguera". El olor persiste en lugares no ventilados.

Resina

Su color va desde el beige hasta el castaño oscuro o negro (ocasionalmente con un tinte amarillento o verdoso) y se encuentra generalmente en lonchas o en pequeños trozos, si bien en ocasiones esta en polvo o en formas moldeadas. Su textura es ligeramente pegajosa. Si se encuentra en lonchas o en bloques moldeados, éstos pesan normalmente entre medio kilo y 1 kilo, con unas dimensiones de 130 mm x 100 mm x 25 mm (5 x 4 x 1 pulgadas) o de 260 mm x 200 mm x 25 mm (10 x 8 x 1 pulgadas), respectivamente.

Por regla general, las lonchas vienen envueltas en polietileno o en lienzo. La sustancia puede ser moldeada en diferentes formas, tales como suelas de zapatos, cuentas de collar o cabezas talladas, etc.

Aceite

Se presenta como líquido aceitoso viscoso de un color que va desde el verde oscuro hasta el negro, a veces con visos dorados. Tiene un olor parecido al de la hierba de cannabis, pero más fuerte. Normalmente se transporta en recipientes de metal o de vidrio de 5 litros o de 1 galón, aunque en ocasiones los envases pueden ser más pequeños. El aceite de cannabis disuelve el polietileno y el plástico.

Olor

Por lo general, todas las formas de cannabis tienen un olor a especias que recuerda la tierra húmeda y la vegetación podrida. Es probable que produzca náuseas cuando la exposición es prolongada. El olor varía con la edad de la muestra, pero es más perceptible en el aceite que en la resina, la cual, a su vez, despide un olor más fuerte que el de la variedad de hierba. El olor de la droga permanece en la ropa y en la atmósfera cuando ha sido fumada.

Administración

Las variedades de hierba y resina del cannabis generalmente se fuman, pero también se pueden comer o masticar. El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel o usado como barniz en los cigarrillos.

MATERIAL UTILIZADO

Los drogadictos usan papel largo de cigarrillos, frecuentemente varias hojas, pequeñas vasijas de barro cocido, pipas de madera u otros artículos perforados, tales como cuernos de animales, raíces de árboles o tubos, así como boquillas o filtros hechos de cartón y que, todos ellos, tienen por objeto reducir la temperatura del humo. Se pueden también cigarrillos comerciales con una línea de aceite "pintada" a su alrededor.

Nota especial de advertencia: El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel y causar fuertes alucinaciones.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	bastante fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Los efectos más comunes son la locuacidad, los accesos de risa, la relajación y la mayor apreciación del sonido y el color. Las sustancias pueden inducir al sueño y a un comportamiento sin inhibiciones, con una marcada tendencia a las reacciones lentas. Se presenta una fuerte incapacidad para seguir un razonamiento; las pupilas de los ojos se dilatan y el consumidor se mostrara agresivo al ser confrontado.

En dosis mas elevadas puede presentarse una distorsión perceptual y, cuando el drogadicto consume la droga estando ansioso o deprimido, sus sentimientos se pueden magnificar. Para las personas con trastornos de personalidad, el uso fuerte puede precipitar un desorden sicótico temporal.

Mitos populares

Ficción: El cannabis es afrodisíaco.

Realidad: Reduce el numero de espermatozoides y la fertilidad.

Ficción: No hace daño.

Realidad: Se aloja en el cerebro y disminuye el coeficiente de inteligencia. También es cancerígeno.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 25 y 5 000 kg. La gran mayoría de las remesas de cannabis y de sus derivados se han encontrado en buques en alta mar.

LOS OPIÁCEOS Y LOS OPIOIDES

Origen

Los opiáceos son estupefacientes derivados de la adormidera. El opio es la "leche" seca de la adormidera y contiene morfina y codeína. A partir de la morfina es fácil producir la heroína, que en forma pura, es un polvo blanco dos veces más potente que la morfina. Los opiáceos tienen usos médicos como analgésicos, supresores de la tos y antidiarreicos.

Las principales fuentes de suministro del opio ilícito y de sus derivados, la morfina y la heroína, son los campos de adormideras del llamado "Triángulo Dorado" situado entre Birmania, Tailandia y Laos en el Sureste Asiático y del "Triángulo de Kabul" o "Media Luna Dorada" ubicada entre Afganistán, Pakistán e Irán, en el suroeste Asiático. Se produce en menores cantidades en otras zonas desde el Este del Mediterráneo hasta el Sureste Asiático. Los puertos más probables de origen, según las incautaciones realizadas, son: Bangkok, Singapur, Penag, Port Klang, Bombay, Calcuta, Karachi y Kota Kinabalu. Sin embargo, los narcotraficantes han utilizado muchos otros puertos que se encuentran en la zona de producción.

Tanto la morfina como la heroína son derivados químicos del opio. Este último se transforma en morfina mediante un proceso químico relativamente sencillo que se lleva a cabo en laboratorios improvisados cerca de los campos de adormidera. Se requieren aproximadamente 10 kg de opio para producir 1 kg de morfina y 3 kg de morfina para producir 1 kg de heroína (30kg de opio para producir 1 kg de heroína). Heroína es un nombre

comúnmente utilizado para describir un preparado que contiene base de morfina diacetilica o sus sales.

Es un producto semisintético derivado de la total acetilación de la base de la morfina.

Los opiáceos pueden aparecer en diversas formas:

Opio crudo

El opio crudo comienza como sustancia espesa, castaña oscura o casi negra y pegajosa, se endurece hasta tener la consistencia del orozuz y luego, con el tiempo toma un color castaño / negro y se convierte en una masa ligeramente pegajosa como la cera para sellar, dependiendo de su edad.

Normalmente se tiene cuidado de que no se seque, dado que perdería mucha parte de su valor si se vuelve duro y quebradizo. En su estado crudo no se puede fumar. Se fuma solo después de que se convierte en opio preparado. El opio crudo no tiene muchas señales de identificación. Puede ser envuelto en papel de celofán o en polietileno dentro de papel impermeable para evitar que se seque. Se han descubierto en bolsas de celofán o de polietileno dentro de latas o envueltas en tela de saco o lona.

El opio crudo tiene un aroma acre, aceitoso y dulce que recuerda el del heno. No es un olor desagradable a distancia, pero cerca, o cuando esta confinado en un espacio sin ventilación, es nauseabundo. Su método de embalaje / envase esta proyectado para reducir las posibilidades de detección por el olfato.

Opio preparado

Se produce tratando el opio crudo con diferentes métodos de extracción del agua, filtración y evaporación para obtener un producido adecuado para fumar. Por regla general aparece como una masa o trozos negros y quebradizos que pueden oler mal, aunque menos que el opio crudo.

Residuo de opio

Es la sustancia que queda en la pipa en que se ha fumado opio. Debido a la combustión incompleta y a la volatilización, puede retener algunas de las características del opio y contener una cantidad considerable de morfina. Tiene una apariencia carbonosa y el olor a opio permanecerá en el aire mucho tiempo después de haberlo fumado.

Opio medicinal

El opio medicinal o en polvo es opio que se ha secado a una temperatura moderada y se ha reducido a un polvo fino que casi siempre tiene un color castaño claro. Tiene el olor característico del opio, aunque este puede ser disimulado con aditivos tales como el alcanfor. El producto puede ser utilizado en medicina, en cuyo caso se clasifica como opio medicinal si tiene un contenido de morfina superior al 0,1%.

Morfina

La morfina es un derivado químico del opio. En su forma pura consiste en cristales blancos. A menudo es adulterada y su color puede variar entre el blanco, el crema o beige y el café oscuro. También se encuentra en forma de inyección medicinal como un líquido incoloro en ampollas. Tanto las píldoras como las ampolletas se producen comercialmente. En esta forma puede tener un ligero olor a amoniac o a pescado podrido.

Diamorfina (heroína)

La diamorfina es una destilación adicional de la morfina. Por lo general, se asemeja a los polvos fáciles en su apariencia, aunque quizás ligeramente menos fina, y su color varía entre el crema y el castaño claro. Normalmente carece de olor pero, en ocasiones, huele ligeramente a vinagre. La sustancia se puede producir comercialmente en forma de píldoras, cápsulas o ampollas. Es más popular entre los drogadictos que la morfina, dado que produce un "viaje" más rápido y más intenso.

Sustancias sintéticas: por ejemplo la petidina

Estos productos aparecen normalmente en forma de píldoras o de ampollas. Las píldoras, que carecen de olor, son generalmente blancas pero pueden variar en su color.

Sustancias semisintéticas: por ejemplo el dilaudid y el omnipon.

Estos productos aparecen normalmente en píldoras o ampollas.

Codeína

Se presenta normalmente en forma de píldoras o comprimidos.

Administración

El opio y sus derivados, se inhalan o se inyectan a través de la piel (en forma subcutánea) o directamente en la corriente sanguínea (por vía intravenosa).

Material utilizado

Puede consistir en pipas, cuencos de porcelana, pinchos, pequeñas lámparas de aceite de maní, trapos, papel aluminio y chamuscado, tapas de cajas de fósforos, agujas hipodérmicas, goteros para los ojos, etc. La posesión de utensilios para el consumo de opio constituye de por sí un delito en muchos países.

Notas:

- Es posible identificar las píldoras o cápsulas mediante referencia a los documentos del fabricante. Convendrá transmitir por radio la información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, de su color, de su forma y de toda marca en su superficie para proceder a la identificación correspondiente.

- Por lo general se permite que los buques lleven una provisión de opio en todas sus formas excepto crudo y preparado en pequeñas cantidades bajo el control del capitán o del médico de a bordo.

Nota especial de advertencia: El humo de los narcóticos se produce a una temperatura de aproximadamente 40°C. En caso de encontrarse opio o sus derivados, estos deberán almacenarse en un lugar frío. El humo o los vapores no deberán ser inhalados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	fuerte
Tolerancia al organismo:	alta

Influencia y síntomas

Las dosis moderadas de opiáceos puros producen, por lo general, una gama de efectos físicos suaves (aparte de la analgesia). Al igual que los sedantes, reducen la actividad del sistema nervioso, inclusive de las funciones reflejas tales como la tos, la respiración o el ritmo cardíaco. Asimismo dilatan los vasos sanguíneos produciendo una sensación de calor moderado; también reducen la actividad de los intestinos, lo cual conduce al estreñimiento.

Inmediatamente después de consumir este tipo de droga, los ojos del consumidor se contraen. Posteriormente, las pupilas se dilatan y la droga induce al sueño y a un estado letárgico del drogadicto, con las pupilas dilatadas, estreñimiento y una respuesta lenta a los estímulos. Si se deja consumir la droga, aparecerán unos síntomas similares a la gripe o a la malaria pero de mayor duración. A largo plazo, se presenta pérdida del apetito y apatía general y el drogadicto adelgaza en forma notable y se convierte en una persona de mala salud y de poca higiene.

En las venas del drogadicto estarán presentes las marcas de las agujas.

El drogadicto, por lo general consume aproximadamente 0,25 gramos diarios.

Mitos populares

Ficción: La alta pureza de los opiáceos del mercado negro esta garantizada.
Realidad: El nivel de pureza en las calles es usualmente del 5 al 10%. El azúcar, el polvo de ladrillo, la cafeína, el cemento, la leche en polvo, la orina, el polvo de vidrio, etc., son conocidos como adulterantes de la llamada "pure smack" (diamorfina).

Ficción: Es fácil curarse.
Realidad: Las investigaciones demuestran que el 10% de los drogadictos tratados deja de consumir durante más de seis meses, pero que sólo el 2% o el 3% deja de consumir durante más de 2 años.

Ficción: La sustancia no es realmente peligrosa.
Realidad: La esperanza media de vida de un adicto a la morfina o a la heroína es de 6 a 8 años. Algunos logran sobrevivir bastante más tiempo; muchos mueren a los 4 ó 5 años. El SIDA puede transmitirse al utilizar agujas o jeringas infectadas.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75 kg.

COCAÍNA

Origen

La cocaína se deriva de las hojas del arbusto de coca andino y tiene poderosas propiedades estimulantes semejantes a las de las anfetaminas. Se produce principalmente en el norte de Sudamérica, sobre todo en Colombia, Bolivia, Perú y en Venezuela, en donde los beneficios de la cocaína tienen una gran influencia en la economía. El principal problema al que se enfrentan los productores es el del transporte de las sustancias a las zonas de consumo.

Se moviliza en tres formas: las hojas de coca, la pasta de coca y la cocaína.

La hoja de coca

Se presenta como una hoja elíptica cuyo color va del castaño verdoso al rojo; es similar a las hojas grandes de laurel en su apariencia y normalmente se encuentra seca. No tiene olor.

La pasta de coca

Se presenta como una masilla de color blanco descolorido o crema. Tiene un fuerte olor químico semejante al del aceite de linaza.

Cocaína

Se presenta como polvo suave y sedoso, cristalino blanco y suelto que brilla como la nieve, aunque en ocasiones es transportada como solución incolora. No tiene olor.

"Crack"

Surgió como la droga "de moda" a comienzos de la década de los ochenta, inicialmente en los Estados Unidos. Su uso se ha extendido ahora a otros países. Se produce mediante la mezcla de clorhidrato de cocaína con bicarbonato de soda o con amoníaco y/o polvo de anfetaminas. Luego se le añade agua para formar una pasta que posteriormente se calienta y se seca. Tras su secado, "el crack" se rompe en pequeños pedazos.

Por ser una adulteración de la cocaína el "crack", por regla general, no se embarca en grandes cantidades, dado que ocupa mayor volumen que el de la forma pura de la cocaína.

Administración

Esta sustancia puede ser inhalada, administrada mediante inyección o frotada en las encías, en los genitales o en el ano. Los consumidores habituales que tienen un suministro suficiente (y dinero) pueden consumir entre 1 y 2 gramos al día. El "crack" también se fuma a través de una pipa de vidrio calentada.

Material utilizado

El material consiste en jeringas, agujas, goteros para los ojos, cucharitas para inhalar, cuchillas de afeitar, espejos, frascos de adorno o cajas de píldoras, pitillos, etc. La parafernalia para "oler" puede consistir en objetos antiguos o costosos tubos de metal con piedras preciosas incrustadas que se usan como ornamentos. Los adictos menos adinerados utilizan cucharas de plástico, pajitas, minas de bolígrafo desocupados, etc.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	ninguna - leve
Tolerancia del organismo:	ligera.

Influencia y síntomas

Al igual que la anfetamina, la cocaína produce un despertamiento psicológico acompañado de regocijo, disminución del apetito, indiferencia al dolor y a la fatiga y sentimientos de gran fortaleza y capacidad mental. Los consumidores presentan una disminución del tamaño de las pupilas y sufren de un estado altamente excitable y un comportamiento desigual. Se vuelven locuaces y su ritmo cardíaco y respiratorio puede aumentar. Si se consumen dosis repetidas durante un periodo de tiempo corto, el adicto puede llegar a un grado extremo de agitación, ansiedad, paranoia y, quizás, de alucinaciones.

Cuando se inhala, los efectos físicos llegan a su apogeo después de 15 - 30 minutos y, luego, disminuyen. Entre los efectos posteriores están la fatiga y la depresión. Esto significa que la dosis tendrá que repetirse cada 20 minutos aproximadamente para mantener el efecto. Los síntomas de abstinencia son la depresión, la ansiedad por otra dosis y el hecho de sentirse víctimas.

Los signos físicos del abuso son las marcas de las inyecciones, los abscesos en las encías, etc., las secreciones nasales abundantes y el lagrimeo.

Los síntomas del "crack" son un "viaje" inmediato que dura aproximadamente 30 minutos seguidos de una depresión intensa. El consumidor puede volverse sicótico, violento, paranoico y extremadamente confuso. Los efectos físicos son daño cerebral, pérdida de la conciencia y daño en los pulmones.

Mitos populares

- Ficción:* No es físicamente adictivo como la heroína.
Realidad: Cierto. Pero es mentalmente adictivo y puede producir daño en las membranas de la nariz y también en la estructura que separa las fosas nasales. Con frecuencia, el adicto puede administrarse una sobredosis y las purezas varían, dependiendo del origen del producto, del 30% en general hasta un 90%.
- Ficción:* No hace ningún daño real.
Realidad: El SIDA se transmite comúnmente por agujas o jeringas contaminadas. No existe cura conocida para el SIDA.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75kg.

ALUCINÓGENOS

Dietilamida de ácido lisérgico (LSD)

El LSD es un polvo blanco sintético que se puede encontrar en forma de píldoras o trozos sin refinar.

También se encuentra en forma de pedazos de papel impregnados del tamaño de una estampilla de correos, con frecuencia con signos místicos o figuras de los personajes de los dibujos animados o de imágenes en miniatura. En su forma pura es una solución incolora o de colores pálidos.

Mescalina

Este compuesto aparece como unos tallos de un color que va del negro al castaño, a menudo con hongos blancos filiformes, o como un polvo molido negruzco.

Psilocina y/o Psilocibina

Esta sustancia se presenta como un líquido amarillo o rosado pálido y en forma de píldoras o comprimidos.

DMT

Esta sustancia aparece como pequeñas semillas negras o como un polvo molido castaño / negruzco muy fino.

Bufotenina

Esta droga psicoactiva es inodora y generalmente se encuentra en forma de comprimidos o de líquido.

Productos sintéticos

Estos productos se presentan en polvo, en píldoras no refinadas o en forma de comprimidos: también aparecen como líquidos incoloros.

Olor

Todas las formas son inodoras.

Administración

Se pueden comer, inhalar, inyectar, fumar (ocasionalmente), manipular o frotar en las encías, los genitales o el ano.

Material utilizado

Puede consistir en envolturas de papel de aluminio o de papel de fotografía (el LSD se degenera a la luz del día). También se pueden encontrar cápsulas de gelatina clara. Por regla general se encuentra en pequeñas cantidades (10 microgramos pueden causar toxicidad si se absorben por la piel) Los alucinógenos se envuelven cuidadosamente para su transporte.

Nota especial de advertencia: Unas cantidades mínimas causan toxicidad (de 10 microgramos en el caso del LSD, 6 a 60 miligramos en otros tipos). Algunas formas son rápidamente absorbidas por la piel. En consecuencia, su manipulación exige el mayor de los cuidados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Varían de acuerdo con la sustancia. Se presenta un comportamiento altamente irracional y el consumidor puede mostrarse indiferente a los estímulos externos, tal vez atemorizado, locuaz o convencido de tener capacidades sobrehumanas (por ejemplo, volar, flotar, tener gran fortaleza). El consumidor puede empezar a comportarse como un enajenado con aparentes ataques de esquizofrenia y un comportamiento demente. Puede tener periodos de lucidez e instantes de "retroceso"

Mitos populares

Ficción: Los buenos "viajes" lo llevan a usted a ponerse en contacto con Dios, con el universo, con la naturaleza, etc.

Realidad: La mayor parte de las veces, los "viajes" son malos y dañan la personalidad de forma permanente.

Cantidades de embarques:

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

DROGAS ESTIMULANTES

Entre los principales estimulantes se encuentran las sales y el sulfato de anfetamina, fenmetracina, benzfetamina, clorfentamina, fencanfamina, metanfetamina, metilenedioxianfetamina (MDMA) pemolina, fendimetracina, fentermina, pipradol y prolintane.

Descripción

Los productos anfetaminicos, fabricados legalmente, contienen la droga en forma de sulfato o de sales de fosfato. Son comercializados en diferentes países en forma de comprimidos, cápsulas, jarabes o elixires. En su estado puro, se presentan en polvos blancos, con excepción del pipradol, que se compone de cristales blancos. Existen cientos de marcas registradas. Normalmente se consiguen en forma de píldoras, comprimidos, o cápsulas. Rara vez vienen en ampollas para inyección.

Todas son sustancias estimulantes, pero la fencanfamina se vende sin receta. La identificación de las píldoras y cápsulas es posible mediante consulta de los documentos del fabricante. La información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, su color, forma y marcas, puede ser transmitida por radio desde el buque hacia el próximo puerto de escala para tratar de obtener una identificación provisional.

Los productos ilícitos varían en su color desde un blanco verdoso hasta un amarillo o castaño dependiendo del tipo y la cantidad de impurezas y adulterantes. En ocasiones están húmedos y tienen un olor desagradable debido a la presencia de residuos de solventes. Pueden encontrarse como pequeñas cápsulas de gelatina y como comprimidos.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que estén fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas estas sustancias son inodoras. En su forma pura, la anfetamina puede tener un ligero olor a amoníaco o a "pescado descompuesto".

Administración

Por lo general, las píldoras se toman por vía oral y, cuando se presentan en polvo, se inhalan, se fuman o se disuelven en agua y se inyectan. Normalmente se consume junto con alcohol. Los adictos suelen consumir dosis de 200 comprimidos diarios.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún tipo de material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Influencia y síntomas

Las anfetaminas despiertan y activan al consumidor mucho más que la adrenalina natural del cuerpo. Aumentan el ritmo cardíaco y respiratorio. Las pupilas se dilatan y el apetito disminuye. El consumidor se siente con mayor energía, confianza en sí mismo y excitación. También se muestra más alegre y animado, y presenta un comportamiento imprevisible y una sociabilidad extrema.

Las dosis altas pueden producir delirio, pánico, alucinaciones y manía persecutoria que, a largo plazo, puede convertirse en un estado sicótico cuyo tratamiento puede prolongarse por varios meses. Los consumidores regulares de altas dosis corren el riesgo de sufrir daño en los vasos sanguíneos e insuficiencia cardíaca.

Debido a que las provisiones energéticas del cuerpo se agotan, se puede presentar ansiedad, irritabilidad, desasosiego, insomnio y rabia.

Mitos populares

Ficción: Son totalmente inofensivas. Únicamente levantan el ánimo.

Realidad: Se han descubierto casos de insuficiencia renal y se sabe que estas sustancias pueden afectar a otros órganos.

Ficción: Todas son diferentes

Realidad: Cada uno de los tipos tiene cientos de marcas registradas. Con frecuencia el adicto asegura que los "Corazones Púrpura" funcionan, mientras que los "Duraznos" no. Ambas contienen la misma cantidad de las mismas sustancias. Solo su color y presentación son diferentes.

Cantidades de los embarques

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

AGENTES SEDANTES

Los sedantes deprimen el sistema nervioso central en la misma forma que el alcohol y producen efectos semejantes. Se presentan en dos formas: barbitúricos y metacualona.

En su forma pura son unos polvos blancos. Existen muchos cientos de marcas registradas y las sustancias se encuentran en píldoras, comprimidos y cápsulas.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que se encuentren fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas las formas son normalmente inodoras.

Administración

Las píldoras se administran normalmente por vía oral, algunas veces junto con alcohol; en ocasiones las sustancias pueden ser inyectadas.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Nota: Existen muchas otras formas de sedantes disponibles con receta. Si bien las formas arriba mencionadas están controladas, muchos otros sedantes pueden ser objeto de abuso (por ejemplo, el diazepam, comercializado con Librium, etc.).

Grado de adicción

Adicción psicológica	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	bastante fuerte
Tolerancia del organismo:	bastante fuerte

Influencia y síntomas

El consumidor presentara las pupilas dilatadas, una apariencia somnolienta y una forma de hablar arrastrando las palabras. Puede presentarse reacciones extremadamente impredecibles y confusión mental. Las grandes dosis pueden producir inconsciencia, eventual insuficiencia respiratoria y la muerte.

Mitos populares

- Ficción:* No es una sustancia peligrosa, es fácil de dejar y más barata que las sustancias "duras".
- Realidad:* La sobredosis se presenta con mucha facilidad. Cuando se vende previa presentación de receta, los comprimidos ilícitos pueden costar muchísimo más que "el polvo blanco".

Drogas de síntesis o de fórmula manipulada: Las Naciones Unidas denomina de esta manera a las drogas ilegales surgidas de la modificación química de las sustancias matrices, estas últimas a veces corresponden a compuestos farmacológicos.)

Entre las drogas de síntesis o fórmula manipulada se encuentra el MDMA (éxtasis).

La 3-4 Metilenedioximetanfetamina (MDMA) conocida popularmente como éxtasis es una sustancia de abuso perteneciente a las del grupo de las drogas llamadas de diseño. Fue sintetizada en 1910 por Manis y Jacobson, y patentada por los laboratorios Merck en Alemania como un fármaco anoréxico en 1914, pero no fue comercializada . En los años 70 y 80 se utilizó nuevamente con fines de experimentación farmacológica, y en 1985 al demostrarse su neurotoxicidad en animales se la clasifica como sustancia restringida. Se fabrica en laboratorios clandestinos para uso recreativo, y permitió la llamada moda MDMA que tanto ha impulsado en Europa como en América el movimiento rave, caracterizado por fiestas intensas acompañadas de bebidas a las que se añaden aminoácidos y cafeína para lograr efectos estimulantes.
