

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

RESOLUCIÓN No. **0520**

(10 DIC. 1999)

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.

¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

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, publico o privado.

R E S U E L V E

DISPOSICIONES GENERALES

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

1. MARCA DE IDENTIFICACIÓN: La marca de identificación es la señal que tiene como objeto identificar a las naves de registro nacional, excepto las de guerra.

La marca de identificación debe reunir las siguientes características:

- a. 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 mas superior del casco en la sección de las amuras y la popa), el nombre de la nave , seguido por un guión (-) , el indicativo de la Capitanía de Puerto correspondiente ,seguido por un guión (-) 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 guión (-) y el número de matrícula asignado por la misma.

RESOLUCION No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HOJA No. 3

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

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 guión (-), que se ubicará al final del número de matrícula.

Para las naves que presten el transporte de pilotos prácticos, estas deberán contar además con la palabra piloto en mayúscula, ubicado en el centro de los costados de la nave.

- c. Tamaño: Cada letra o número, deberá colocarse en tamaño proporcional al francobordo y a la eslora de acuerdo con el porte de la nave o artefacto naval.
 - d. Apariencia: Debe estar grabada en alto relieve en el material del casco, siempre y cuando el material del casco de la nave sea de fibra de vidrio o metal, y su francobordo mínimo no exceda los noventa (90) centímetros. además pintada en un color que resalte sobre el color del mismo y permita su visibilidad e identificación clara, utilizando pintura reflectiva o fluorescente resistente a la intemperie y de larga duración.
2. SEÑAL DE PARAR MÁQUINAS: Es la señal emitida por cualquier Unidad de la Armada Nacional, con la cual se ordena al patrón o capitán de la nave que detenga 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 que la nave se detenga mediante comunicación a través del canal 16 V.H.F. - F.M.

9. DOCUMENTOS PERTINENTES: Entiéndese por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo a la clase de 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:

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
- b. Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).
- c. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.
- d. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).
- e. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por la normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
- f. Certificado de matrícula o en su defecto pasavante.
- g. Certificado de registro de motor.
- h. Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible
- i. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.
- j. Autorización especial para tránsito expedida por la Capitanía de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2o. 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 de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).
 - c. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.
 - d. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).
 - e. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por la normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
10. Certificado de matrícula.

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- g. Certificado de registro de motor.
 - 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 2o. de la presente Resolución.
4. CERTIFICADOS ESTATUTARIOS: Entiéndese por certificados estatutarios, los documentos que expide la Autoridad Marítima 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.

ARTICULO 2. NORMAS PARA EL CONTROL DE TRANSITO DE NAVES O ARTEFACTOS NAVALES: Todas las naves mayores , es decir, aquellas cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco (25) toneladas de registro neto (T.R.N.) o de más de diez y seis (16) metros de eslora de diseño y las naves menores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea inferior a veinticinco (25) toneladas de registro neto (T.R.N) o hasta diez y seis (16) metros de eslora y los artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, excepto las naves de guerra, deberán cumplir con las siguientes normas:

- 1. Naves y artefactos navales de matrícula extranjera :
 - a. Estar matriculadas ante la Autoridad Marítima extranjera.
 - b. Mantener a bordo y vigentes, en todo momento los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u Organización Reconocida, según el caso específico.
 - c. Atender a la “señal de parar máquinas” y a la orden de detención efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 V.H.F. o F.M. y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional.
- 11. 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.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 6

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- e. Transitar a velocidades inferiores a veinticinco (25) nudos en bahías internas y canales de acceso y a treinta (30) nudos en aguas jurisdiccionales de acuerdo con el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984 o normas que lo modifiquen, excepto las naves que se encuentren desarrollando una competición deportiva, previamente autorizada por la Capitanía de Puerto correspondiente.
- f. Tramitar ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves cuya relación casco-motor le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.
- g. Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el periodo comprendido entre 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 publica, 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 V.H.F. - F.M., cuando la nave tenga la intención de entrar a puerto y/o salga al mar.
- j. No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (anexo A)

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

k. Limitar las cantidades de combustible transportado por naves dedicadas a las faenas de pesca, cuya finalidad sea el aprovisionamiento de los botes de apoyo en la faena, teniendo en cuenta que el consumo hora en galones de combustible de un motor fuera de borda es el diez por ciento (10%)

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 7

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

del caballaje del motor. Por tal motivo las Capitanías de Puerto antes de autorizar el zarpe de las naves dedicadas a faenas de pesca, en las cuales se empleen naves menores de apoyo que deban ser reaprovisionadas de combustible en el transcurso de la actividad deberá realizar el cálculo de los días de faena contra el caballaje total de los motores que utilicen. Con el propósito de limitar las cantidades de combustible embarcado, impedir la manipulación innecesaria de cantidades de combustible que expongan la seguridad de la tripulación y de la embarcación, y disminuir los riesgos de contaminación marina.

1. No utilizar en las naves menores de apoyo que se utilicen en las faenas de pesca, motores fuera de bordo que excedan los veinticinco (25) H.P.
2. Naves y artefactos navales de matrícula nacional.

Además de lo estipulado en el numeral 1. del presente artículo, deberán cumplir con las siguientes normas:

- a. Tener señalada la marca de identificación, de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1o. 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 (anexo B de la presente Resolución).
- c. No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (anexo A de la presente Resolución).

PARAGRAFO.- La restricción indicada en el literal c, del presente artículo, solo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.); excepto a las naves que navegan dentro de la jurisdicción

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

Marítima en el área de los litorales Pacífico y Atlántico.

No obstante lo anterior, se debe tramitar el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible a que hace alusión el anexo A de la presente Resolución y al transportar combustible en tanques o bidones tomar todas las precauciones posibles y máximas dedicadas a la seguridad que garanticen plenamente 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.

ARTICULO 3.NORMAS APLICABLES A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES. Al personal de las sociedades portuarias regionales situadas en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, se les recomienda observar en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C).

ARTICULO 4.NORMAS APLICABLES A LAS MARINAS Y CLUBES NÁUTICOS : Las Marinas y Clubes Náuticos, 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 .
12. Observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C).
13. De conformidad con lo establecido en el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción cuando una nave de registro

nacional se presente sin la marca de identificación o sin el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, requiriendo cualquier tipo de servicio, con el fin de que la Capitanía de Puerto competente, tome las acciones correspondientes.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 9

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

5. De conformidad con lo establecido en el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción el arribo y zarpe, a o desde sus instalaciones, de toda nave de bandera extranjera, incluyendo los veleros y yates, con el fin de controlar el tiempo de permanencia de los mismos en aguas colombianas.
6. Abastecer de combustible a las naves de conformidad con lo prescrito en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, expedido por la Capitanía de Puerto para cada viaje que se pretenda realizar.
7. Llevar un registro permanente del abastecimiento de combustible por nave.
8. Llevar un registro actualizado de las actividades propias como marinas o clubes náuticos, para lo cual deberán proceder dentro de los sesenta (60) días calendario a la publicación 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.

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

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

ARTICULO 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 .

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 10

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

3. Observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C).
4. No reparar, modificar y/o dar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 del artículo 1o. de la presente Resolución.

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

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

5. De conformidad con lo establecido en el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior, con el fin de que la Capitanía de Puerto correspondiente, tome las acciones del caso.
15. De conformidad con lo establecido en el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción el arribo y zarpe, a o desde sus instalaciones, de toda nave de bandera extranjera, incluyendo los veleros y yates, con el fin de controlar el tiempo de permanencia de los mismos en aguas colombianas.
7. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.

8. Para las naves que se construyan o que se importen, previa autorización del propietario o del armador, gestionar la expedición del certificado de matrícula y del certificado de registro de motor ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, donde la nave y/o motor realizará sus operaciones.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 11

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

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

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

PARAGRAFO 2°. En el caso que las naves ó artefactos navales que se fabriquen o importen (ya sea casco y/o motores, unidos o separados), sean con destino a un establecimiento comercial de distribución, este último podrá previa autorización del propietario o del armador, efectuar el trámite de matrícula de la nave ó del artefacto naval, el registro del motor y la señalización con la marca de identificación, antes de hacer la entrega de la misma al comprador.

Para tales efectos el astillero naval deberá enviar un listado con los datos actualizados de los establecimientos comerciales de distribución que cuenten

con la autorización de distribución de sus productos; listado que debe ser mantenido al día en todo momento, informando a la Capitanía de Puerto cualquier novedad o cambio en la información.

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

11. 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 periodo, a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes :

- a. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica)
 - b. Cantidad y clase de embarcaciones y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor.
 - c. Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor.
 - d. Actividad para la cual será destinada la nave y /o los motores.
12. De conformidad con lo establecido en el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave, que no se encuentren con la debida ilustración en los planos de la nave o artefacto naval ni con la autorización por parte de la Autoridad competente y puedan ser utilizados para el transporte de estupefacientes, o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, o cualquier sustancia no autorizada.

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

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

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 13

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

3. Observar, en lo de su competencia las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C).
4. No reparar, modificar y/o dar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 del artículo 1o. de la presente Resolución.

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

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

17. De conformidad con el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior, con el fin de que la Capitanía de Puerto tome las acciones a que haya lugar.
6. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible de una nave, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.
7. Presentar a la 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 :

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 14

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

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

PARAGRAFO : 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 periodo, a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes :

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

18. De conformidad con el artículo 95 constitucional, informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación y/o mantenimiento o cualquier otro servicio, observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave, que no se encuentren con la debida ilustración en los planos de la nave o artefacto naval ni con la autorización por parte de la Autoridad competente y puedan ser utilizados

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

ARTICULO 7. NORMAS APLICABLES A PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS DISTRIBUIDORES DE NAVES O ARTEFACTOS NAVALES Y/O MOTORES

RESOLUCION No.

0520

DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 15

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

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 estricto cumplimiento a las siguientes normas:

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

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

4. Luego de suministrado el informe antes indicado, presentar a la 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 periodo, a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución.

Dicha información debe contener los siguientes datos :

- e. Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica).

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 16

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- b. Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor.
- c. Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor.
- d. Actividad para la cual será destinada la nave y /o los motores.

ARTICULO 8. NORMAS APLICABLES A LOS PROPIETARIOS, ARMADORES Y AGENTES MARÍTIMOS: Los propietarios, armadores y agentes marítimos, deberán observar en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C) y 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 (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 (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.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 17

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- 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 A número 872 (20), aprobada, el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C) 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 este no sea el Armador, así como del lugar donde normalmente permanecerá.
 - d. No modificar las características de la nave o artefacto naval sin la correspondiente autorización previa expedida por la Autoridad Marítima, ni cargar a bordo más combustible que el autorizado en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible. (anexo A de la presente Resolución).

ARTICULO 9.- NORMAS APLICABLES A LOS TRIPULANTES Y CAPITANES DE NAVES: Los tripulantes y capitanes de naves deberán observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos

esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C) y darán estricto cumplimiento a las siguientes normas :

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

RESOLUCION No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HOJA No. 18

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- 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 naufragas, sin autorización.
 20. Salvamento de especies náufragas, sin autorización.
 - i. Faenas de pesca, exploraciones, explotaciones de recursos, sin autorización, o en zonas no autorizadas para pesca por parte de la autoridad competente.
 - j. Que la nave no tenga nacionalidad.
 - k. Transporte de desechos o sustancias radioactivas.
2. Además de lo prescrito en el numeral anterior, los capitanes de las naves deberán, dar cumplimiento a lo siguiente:
 - a. No permitir a bordo de la nave o artefacto naval objetos de comercio ilícito.
 - 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, e indicar si se trata de paso inocente, cual será su ruta o alternativamente el puerto al que pretende arribar.

- e. 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 del tipo de mercancía, cantidad, marcas, fabricante, país de origen y el itinerario de los puertos donde la nave arribará antes del descargue de productos químicos esenciales o precursores para la elaboración procesamiento o, transformación de estupefacientes sin

RESOLUCION No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HOJA No. 19

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

perjuicio de la declaración de estas mercancías de acuerdo con las disposiciones sobre el particular, de 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 o de los comandantes de los elementos de combate fluvial o por la Autoridad Marítima, con el fin de verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval y/o de la tripulación y/o para realizar la inspección y registro de parte o de la totalidad de la nave o del artefacto naval.

DE LA INMOVILIZACION

ARTICULO 10. INMOVILIZACION DE NAVES O DE ARTEFACTOS NAVALES : Se entiende la acción adoptada por los comandantes de las unidades de la Armada Nacional, o por la Autoridad Marítima, consistente en impedir temporalmente el zarpe ó la navegación de las naves o artefactos navales, para practicarle visita en los términos establecidos en el artículo 13 de la presente Resolución.

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

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

ARTICULO 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 así :

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.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 20

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- 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.

21. La exploración en búsqueda de antigüedades naufragas, sin autorización.

- g. El salvamento de especies náufragas, sin autorización.

- h. El contrabando de bienes y el favorecimiento del contrabando.

- i. Faenas de pesca, exploraciones o explotaciones de recursos, sin autorización o en zonas no autorizadas para pesca por parte de la autoridad competente.

- j. Cuando la nave no este matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional o Extranjera.

- k. Cuando la nave y/o tripulación no disponga de los documentos pertinentes.

- l. Cuando la nave o su tripulación no acaten la “señal de parar máquinas”, o la orden de detención efectuada mediante comunicación efectuada a través del canal 16 de V.H.F. - F.M.. emitida por una Unidad de la Armada Nacional, será objeto de persecución.

- m. Cuando la nave no cubra exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje o la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima.

- n. Cuando la nave transite a velocidad superior a veinticinco (25) nudos, en bahía internas y canales de acceso y a más de treinta (30) nudos en aguas

marítimas y fluviales de jurisdicción de la Dirección General Marítima, sin autorización especial para ello.

- o. Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el periodo comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, o navegue sin luces, de conformidad con lo establecido en el literal j, del numeral 3 del artículo 1o., en concordancia con el literal g, 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.

RESOLUCION No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HOJA No. 21

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- q. Cuando la nave no tenga la marca de identificación de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1o. de la presente Resolución.
 - r. Cuando no se disponga del certificado de registro del motor. (anexo B de la presente Resolución).
 - s. Cuando lleve a bordo bienes de uso privativo de la fuerza publica, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias de HF, VHF y UHF.
 - t. Cuando las naves y artefactos navales de matricula extranjera, de arqueo igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T:R:B:) transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, o en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga de acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (anexo A de la presente Resolución)
 - u. Cuando la nave no enarbole ningún pabellón
 - v. Cuando la nave no tenga nacionalidad.
 - w. Cuando transporte desechos o sustancias radioactivas.
 - x. Cuando lo disponga autoridad judicial competente.
 - y. Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y/o la preservación del medio ambiente marino.
2. Por la Autoridad Marítima, en los siguientes eventos:
- a. Cuando la nave no este matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional o Extranjera.

- b. Cuando la nave y/o la tripulación no disponga de los documentos pertinentes.
- c. Cuando la nave no cubra exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje o la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima.
- d. Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el periodo comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, o navegue sin luces.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 22

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- 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 1o. de la presente Resolución.
- g. Cuando no se disponga del certificado de registro del motor. (anexo B de la presente Resolución).
- h. Cuando lleve a bordo bienes de uso privativo de la fuerza publica, 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 arqueología igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.) transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, o en cantidades superiores a la capacidad de diseño para el transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga, excepto a las naves dedicadas a la pesca artesanal; al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo; de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico, y a las dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima en el área de los literales Pacífico y Atlántico. De acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (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.
- 22. Cuando se compruebe que la nave o el artefacto naval no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se

RESOLUCION No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HOJA No. 23

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, la nave o artefacto naval será inmovilizado por un término de hasta tres (3) meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se podrá sancionar con multa.

- n. Cuando se compruebe que la nave o el artefacto naval excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.
- o. Cuando se deba impedir la navegación de una nave o que ésta se haga a la mar, por considerar que la misma ha transgredido las normas de la marina mercante nacional vigentes.
- p. Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y/o la preservación del medio ambiente marino.

DE LA VISITA

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

ARTICULO 14. DISPOSICIÓN DE BIENES Y PERSONAS: En caso de encontrarse pruebas o indicios que impliquen a la nave y/o artefacto naval, la carga o su

tripulación en un delito y/o contravención, estos serán puestos a disposición de la autoridad competente por acta suscrita por el Comandante de la Unidad, Autoridad Marítima y demás participantes, acompañada de fotografías o filmaciones, si ello es pertinente, indicándose como mínimo: marca, tipo, modelo, fecha de construcción, nombre de la nave y/o artefacto naval, bandera, material del casco, número de motor, número de matrícula, desplazamiento, arqueo neto, eslora, manga, colores del casco, uso, estado de la nave, nombre de la persona natural o jurídica, propietaria de la nave y/o artefacto naval e identificación correspondiente, armador e identificación correspondiente, relación de presuntos responsables e identificación correspondiente anexando constancia de buen trato, nombre de la unidad que efectúa la incautación y fecha de la misma, incluyendo inventarios, si es pertinente, y demás información que

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 24

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

se considere necesaria para que las autoridades competentes puedan determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar como acaecieron los hechos.

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

DISPOSICIONES OPERATIVAS

ARTICULO 16. CUMPLIMIENTO OPERATIVO: El cumplimiento operativo de lo dispuesto en la presente Resolución, corresponde :

1. Comando Armada Nacional: Con sus unidades navales, a través del patrullaje en su jurisdicción y la inmovilización, la persecución y visita de naves y artefactos navales, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la presente Resolución.
2. Dirección General Marítima: A través de las Capitanías de Puerto, de acuerdo a su jurisdicción la inmovilización, visita, e inspección de naves y artefactos navales, la vigilancia y control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a actividades marítimas.

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

1. Observar, en lo de su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, establecidas por la Organización Marítima Internacional-OMI en la Resolución A872 (20), la cual fue aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997 (anexo C).
1. Expedir a las naves de bandera colombiana de arqueología igual o inferior a mil (1000) toneladas de registro bruto (T.R.B.) el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible (anexo A de la presente

RESOLUCION No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HOJA No. 25

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

Resolución), el cual se expedirá para cada viaje junto con el documento de zarpe teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- a. La capacidad de transporte de combustible con la cual se diseñó originalmente la nave.
 - b. La cantidad de combustible necesaria para llevar a cabo la navegación en la travesía de la ruta autorizada.
 - c. El reaprovisionamiento de combustible en el puerto de arribo para realizar el trayecto de vuelta en cumplimiento de la ruta autorizada (en caso de ser practicable).
 - d. El transporte adicional de combustible como carga, con destino a la comercialización del mismo en el puerto de arribo, o para desarrollar las labores autorizadas, siempre y cuando la nave cumpla con las especificaciones técnicas y de seguridad, navegabilidad y prevención de la contaminación para el desarrollo de esta actividad.
 - e. La Capitanía de Puerto establecerá las normas especiales para expedir esta autorización, considerando las condiciones del área jurisdiccional y la actividad que desarrolla la embarcación.
3. Expedir el certificado de registro del motor (anexo B de la presente Resolución) a los motores de todas las naves de bandera nacional que operen en su jurisdicción, para lo cual se tendrá en cuenta la declaración de importación, la autorización de levante, la factura comercial o cualquier otro documento que exija la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN.

4. Expedir a las naves el certificado nacional de inspección anual (Formato DIMAR-020) de conformidad con lo estipulado en el artículo 59 del Reglamento de Inspecciones y Clasificación de Naves, DIMAR-Octubre/73, aprobado mediante Resolución número 0182 del quince (15) de Octubre de 1973, en concordancia con los artículos números 12, 18 y 24 del Reglamento citado y demás certificados de Navegabilidad y seguridad exigidos en el Decreto Reglamentario 1423 del 30 de Junio de 1989.
9. Establecer, al momento de la matrícula, la correspondencia entre la potencia de los motores, el tipo de casco y la actividad para la cual se registra la nave.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 26

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

6. Elaborar y mantener un estricto registro actualizado de los datos técnicos de las naves y los motores, así como de los datos personales del propietario, armador o agente marítimo de los mismos.
7. Informar a la Oficina Jurídica y a la División de Gente de Mar y Naves de la Dirección General Marítima, sobre aquellos fallos que han quedado en firme relacionados con la imposición de cualquier sanción a: personal de gente de mar, naves o a las personas naturales o jurídicas dedicadas a Actividades Marítimas. Los datos y documentos deberán ser incluidos dentro de la información remitida periódicamente a la Dirección General Marítima, los primeros cinco (5) días calendario del mes.
8. Realizar, durante el primer y segundo semestre de cada año Inspecciones ordinarias a los astilleros navales, talleres de reparación naval, marinas y clubes náuticos, ubicados en sus respectivas jurisdicciones, que se practicarán como mínimo una vez durante cada semestre, con el fin de constatar el cumplimiento de las normas contempladas en la presente Resolución. Los informes pertinentes deberán ser enviados a la Dirección General Marítima, con destino a la División de Gente de Mar y Naves.
9. Efectuar inspecciones extraordinarias a naves y/o motores de conformidad con los registros existentes en la Capitanía de Puerto o previa solicitud de su propietario, armador o agente marítimo, con el fin de :
 - a. Establecer la ubicación de las naves y/o de los motores..
 - b. Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto en lo referente a los datos personales completos del propietario, armador o agente marítimo.

- c. Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto en lo referente a las características técnicas de las naves y motores, incluyendo el número de serie de casco y motores.
- d. Verificar la correcta ubicación y forma de la Marca de Identificación de naves, de conformidad a lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1° de la presente Resolución.
- e. Determinar la capacidad máxima de diseño para transporte de combustible.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 27

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- f. Registrar oficialmente en el certificado de matrícula el número de serie del casco y de los motores.
- g. Verificar la existencia y validez de los documentos pertinentes que le corresponda llevar a bordo, de conformidad con el numeral 3 del artículo 1o. de la presente Resolución, incluyendo los que competen a motores y tripulación.

PARAGRAFO 1°: La expedición de los documentos pertinentes exigidos a las naves y artefactos navales de matrícula nacional, es una tarea que le corresponde exclusivamente a la Dirección General Marítima, a través de las Capitanías de Puerto.

PARAGRAFO 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.

- 10. Expedir Autorización Especial para Tránsito, a las naves cuya relación casco-motor le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones :
 - a. La actividad comercial a la que se dedica la nave.
 - b. La ruta asignada y las condiciones hidrográficas y meteorológicas que se observan en la misma.

- c. El transporte de pasajeros a quienes se les debe garantizar su seguridad durante toda la travesía.
- 11. No expedir la autorización especial para tránsito de naves que no sustenten la utilización para actividades lícitas de los motores que en relación con el casco pueda desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.
- 12. Expedir autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el periodo comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 28

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

- 13. Solicitar a los Comandantes de las Unidades Navales a flote de la Armada Nacional o a los comandante de los elementos de combate fluvial, la realización de visitas, a las naves o a los artefactos navales, cuando las circunstancias así lo requieran.
- 14. Imponer las sanciones correspondientes por transgresiones a las normas contempladas en la presente Resolución, si es su competencia.

ARTICULO 18. SANCIONES: Sin perjuicio de lo previsto en el Título V de Decreto Ley 2324 de 1.984 o normas que lo modifiquen, el incumplimiento a lo previsto en la presente Resolución facultará a la Autoridad Marítima para imponer como mínimo las siguientes sanciones:

- 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 (1000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
- 3. Naves:

- a. Suspensión de permiso de operación.
- b. Cancelación de la patente de navegación o el permiso especial de navegación.
- c. Cancelación de ruta autorizada o registrada.

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

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 29

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

ARTICULO 19. DISPOSICIONES PARA ALGUNAS DE LAS DEPENDENCIAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA: La Secretaría General, la División de Gente de Mar y Naves y la División de Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima darán estricto cumplimiento a las siguientes funciones :

1. Secretaría General : La Secretaría General de la Dirección General Marítima, en coordinación con la División de Capitanías de Puerto, controlarán mensualmente que las Capitanías de Puerto cumplan el contenido de la presente Resolución.
2. División de Gente de Mar y Naves : La División de Gente de Mar y Naves a través de sus secciones, con base en la información suministrada por las diferentes dependencias, además de actualizar los respectivos archivos, cumplirá las siguientes funciones:
 - a. Sección de Naves : Lleva 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 : Lleva el registro actualizado de las 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 : Lleva 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.

3. División de Capitanías de Puerto : La División de Capitanías de Puerto 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, con el fin que las mismas lleven el registro y estadísticas de los asuntos a su cargo, así como la imposición de cualquier sanción.

RESOLUCION No.

0520 DE

10 DIC. 1999

HOJA No. 30

CONTINUACION DE LA RESOLUCION 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 MARITIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

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 A 872 (20) por la cual la Organización Marítima Internacional-OMI aprobó el veintisiete (27) de noviembre de 1997 “las directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional”.

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 termino 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.

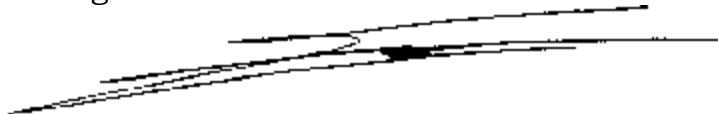
ARTICULO 22. ENVÍOS : Por la Oficina Jurídica, remítase copia de la presente Resolución al Comando de la Armada Nacional; Fiscalía General de la Nación; Dirección Nacional de Estupefacientes; Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN; Dirección Policía Antinarcóticos; Dirección Policía Fiscal 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 numero 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 "C" DE LA RESOLUCION

No. 0520 DE 10 DIC. 1999

HQJA No. 31
A.20/ RES 872

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Resolución A.872 (20)

aprobada el 27 de noviembre de 1997
(Punto 13 del orden del día)

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

LA ASAMBLEA,

HABIENDO EXAMINADO el objetivo general del Convenio para facilitar el trafico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, y en particular el articulo III del mismo,

RECORDANDO que el Comité de Facilitación, consciente del azote del narcotrafico, aprobó en su 17^o periodo de sesiones, celebrado en 1987, la circular FAL.5/Circ.1 / Rev.1, titulada "Prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al trafico

internacional: Directrices para uso de propietarios de buques, gente de mar y otras personas estrechamente relacionadas con la utilización de buques”,

RECORDANDO A DEMÁS que, en su decimonoveno periodo de sesiones ordinario, había instado al Comité de Facilitación a que acelerara la revisión de las Directrices antedichas, que también deberían incluir medidas para combatir el tráfico ilícito de productos precursores,

RECONOCIENDO la urgente necesidad de establecer una colaboración de ámbito internacional para suprimir el tráfico marítimo ilícito según se contempla en la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de 1988,

ANEXO “C” DE LA RESOLUCION

No. 0520 DE

10 DIC. 1999

HQJA No. 32

A.20/ RES 872

RECONOCIENDO ADEMÁS los derechos y obligaciones pertinentes recogidos en el derecho internacional marítimo, incluidos el principio de libertad de navegación y el derecho de paso inocente,

PREOCUPADA de que el tráfico ilícito de drogas y el transporte de productos precursores afectan seriamente al transporte marítimo ilícito,

TOMANDO NOTA CON SATISFACCIÓN de la elaboración de directrices encaminadas a prevenir y suprimir los actos ilícitos a que se hace mención en la presente resolución, elaboradas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales pertinentes,

AGRADECIENDO la valiosa contribución de la ICS por medio de la publicación titulada “Drug Trafficking and Drug Abuse - Guidelines for Owners and Masters on Prevention, Detection and Recognition” en la que se basa una considerable parte del anexo de la presente resolución,

1. APRUEBA las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos Miembros a que implanten sin demora las Directrices adjuntas, de conformidad con el derecho marítimo internacional, y a que las pongan en conocimiento de los capitanes de puerto, compañías navieras, propietarios y operadores de buques, capitanes y todas las demás partes interesadas;

.3 PIDE al Comité de Facilitación que mantenga las Directrices sometidas a un examen constante y a que las actualice, según sea necesario, en función de la experiencia adquirida; y

4. REVOCA la circular FAL / Circ. 1 / Rev.1.

ANEXO**DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL****Índice****PREÁMBULO****CAPITULO 1- PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS****1. PROCEDIMIENTOS ADUANEROS**

- 1.1** Medidas de los funcionarios de aduanas.
- 1.2** Información con respecto a la tripulación.
- 1.3** Función de las compañías navieras
- 1.4** Seguridad de la carga
- 1.5** Seguridad en el puerto o en el terminal cuando la compañía naviera ejerza el control de los servicios
- 1.6** Seguridad en general
- 1.7** Seguridad relativas al 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 EXPLOTADORAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD DEL BUQUE

- 3.1** Enseñanza y formación de la tripulación.
- 3.2** Coordinación entre las autoridades locales y la compañía explotadora
- 3.3** Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito
- 3.4** Examen de la seguridad del buque.
- 3.5** Personal disponible para la seguridad del buque
- 3.6** Cuidado especial con la carga en contenedores

4. MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD FÍSICA DEL BUQUE

- 4.1** Seguridad de los servicios en tierra
- 4.2** Seguridad 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 droga.
 - 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
 - 5.4.3** Exploración iónica
 - 5.4.4** Empleo de perros
 - 5.4.5** Consideraciones adicionales

6. OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

- 6.1** A bordo del buque
- 6.2** Lugares de ocultamiento a bordo del buque
- 6.3** Circunstancia sospechosas a bordo
- 6.4** Controles propuestos a los capitanes y 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 PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

- 7.1** Orientación general
- 7.2** Consideraciones para garantizar la seguridad personal
- 7.3** Orientación concreta

8. SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

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

CAPITULO 2- CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS

1. Precursores y productos químicos esenciales utilizados en la elaboración ilícita de estupefacientes o sustancias sicotrópicas.
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 esenciales precursores

ANEXOS

ANEXO 1.- Lista de productos químicos esenciales y precursores frecuentemente utilizados en la elaboración de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (según la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988).

ANEXO 2.- Equilibrio entre la observancia forzosa y la facilitación

ANEXO 3.- Incautaciones mundiales

ANEXO 4.- Tendencias mundiales (basadas en el informe de 1992, presentado por la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas).

ANEXO 5.- Legislación penal

ANEXO 6.- Las drogas y la drogadicción

ANEXO 7.- Glosario de términos**ANEXO 8.-** Lista de puntos de contacto en los puertos para notificar sucesos relacionados con las drogas**PREÁMBULO**

1. En las presentes Directrices se facilita 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. Se trata de normas cuyo objeto es ayudar a las compañías navieras, de los capitanes y a los oficiales de buques a combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer algunos de los síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas normas, los propietarios de buques tal vez deseen examinar la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de carácter aduanero en sus buques, en particular el contrabando de narcóticos, sustancias sicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función de las rutas que cubran sus servicios.

2. La Organización Marítima Internacional acordó contribuir al esfuerzo internacional encaminado a combatir más eficazmente el tráfico ilícito de drogas y el Comité de Facilitación preparó en su 17º período de sesiones, celebrado en septiembre de 1987, las "Directrices para la prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional", que fueron aprobadas por el Consejo en su 14º periodo de sesiones extraordinario, celebrado en noviembre de 1987. Las directrices recogidas a continuación sustituyen a las directrices provisionales distribuidas mediante la circular FAL. 5/Circ. 1, de 5 de febrero de 1.987.

3. En ciertos casos, la falta de cuidado o de la debida diligencia por parte del capitán y de la tripulación el ocultamiento a bordo de narcóticos, sustancias sicotrópicas o productos químicos precursores.

4. Una elevada proporción del tráfico de drogas se efectúa por mar debido a las oportunidades que presenta el gran volumen de transporte entre los países productores y los países consumidores y a los intentos de los narcotraficante de penetrar en los mercados ilícitos más rentables. Una vez que el cargamento de drogas ha penetrado en una región, los narcotraficantes y sus agentes tienen pocas dificultades para moverlo dentro de esa región, aprovechándose del deseo de los gobiernos de facilitar el movimiento de personas y mercancías a través de las fronteras.

5. 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 las principales 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 contactos con frecuencia por los narcotraficantes ansioso de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente consistentes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas 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 sus 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.

6. 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 aduaneras, para imponer la ley retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible abuso de drogas por parte de la tripulación amenaza la seguridad del buque.

CAPITULO 1- PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS

1. PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

1.1 Medidas de los funcionarios de aduanas

Los funcionarios de aduanas 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 les ha preparado para respetar el buque como el hogar

del marino y reconocen que los tripulantes desean realizar su trabajo sin intromisiones y sin que la vida a bordo sea perturbada más de lo necesario.

Las aduanas agradecen toda 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.

Algunos servicios aduaneros u otras autoridades competentes del Estado ribereño están autorizados por la ley para subir a bordo, sin permiso del Estado de abanderamiento, de todo buque que no tenga inmunidad soberana dentro de sus puertos o mientras pasen por su mar territorial y permanecer en él, registrar y examinar cualquier parte del mismo, así como abrir espacios o contenedores cerrados, de 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 legislación de cada país. Los servicios aduaneros y otras autoridades competentes del Estado ribereño también podrán estar autorizados 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 hechas acerca de las medidas que pueden tomar los funcionarios de aduanas respecto del buque, cabe destacar las siguientes:

¿Puede un funcionario de aduana subir a bordo del buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se dispone que cualquier funcionario de aduanas u otra persona debidamente autorizada puede subir al buque en todo momento, mientras éste se encuentre dentro de los límites de un puerto o en las aguas territoriales.

¿Pueden los funcionarios de aduanas registrar el buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se autoriza a los funcionarios de aduanas a registrar cualquier parte del buque. También se les autoriza, por ley, a permanecer a bordo del buque mientras efectúen los registros necesarios. Es posible que en ciertas zonas del buque (espacios de carga o indumentaria especiales para llevar a cabo un registro. Los funcionarios de aduanas deberán ser informados de la existencia de tales zonas dentro del buque.

¿ Pueden los funcionarios de aduanas apresar un buque cuando se encuentren en el sustancias ilícitas?

Con arreglo a determinadas legislación nacionales, ciertos buques utilizados para el transporte de mercancías que puedan ser objeto de decomiso también pueden ser apresados con arreglo a la legislación aduanera. 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.

¿ Hay que facilitar alojamiento en el buque a los funcionarios de aduanas?

Por regla general, la ley permite a los funcionarios de aduanas instalarse en los buques mientras estos se encuentren dentro de los límites de un puerto o en aguas territoriales, siempre que la situación no ponga en peligro la seguridad personal de los tripulantes, de los funcionarios de aduanas o de las personas encargadas de la investigación.

¿ 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 aduanas tengan un medio de acceso seguro para entrar y salir del buque. Los requerimientos del funcionario de aduanas deberán atenderse de inmediato, siempre que sean razonables teniendo en cuenta las circunstancias.

¿Que poder tiene el funcionario de aduanas al efectuar el registro del buque?

Por regla general, la legislación permite que el funcionario de aduanas 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 cerrando si las llaves son retenidas o no están disponibles.

Por regla general, los funcionarios de aduanas 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 ordenes de detección, a menos que la legislación del país en cuestión se disponga otra cosa.

Cuando, durante el registro de un buque las autoridades aduaneras descubran sustancias ilícitas, el oficial a cargo podría ser considerado responsable.

Cuando los funcionarios de aduanas 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 con respecto a la tripulación

Los funcionarios de aduanas podrán considerar como " oficiales responsables del buque" a las siguientes personas:

.1 capitanes;

.2 oficiales y personal subalterno, incluidos los que no tengan títulos;

.3 maquinistas y ayudantes, incluidos los que no tengan títulos;

.4 técnicos de refrigeración;

.5 sobrecargos y contramaestres titulados en buques de pasaje.

Se podrá pedir a los capitanes de buques que satisfagan toda solicitud razonable de la autoridad aduanera en relación con la información importante que pueda estar disponible a cerca 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 aduanas 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 el, en ese puerto.

Salvo en circunstancias excepcionales, se facilitara a los funcionarios de aduanas información sobre la carga y la tripulación antes de la llegada del buque.

LOS PODERES DE LOS FUNCIONARIOS DE ADUANAS SON AMPLIOS, PERO EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA SE DEBERÁ ABUSAR DE ELLOS. 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, la mayoría de las autoridades aduaneras notificará a los propietarios de buques y capitanes cuales 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.

1.3 Función de las compañías navieras

Siempre que sea factible, las compañías navieras deberán estar dispuestas para prestar asistencia a las autoridades aduaneras en la formación 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 llevar a bordo en caso de que sean requeridos por las autoridades aduaneras.

Las compañías navieras normalmente deberán permitir que las autoridades aduaneras 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 navieras deberán colaborar en la formación de los funcionarios de aduanas 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 aduaneras tengan el debido acceso a tales sistemas.

1.4 Seguridad de la carga

Las compañías navieras deberán solicitar a las autoridades aduaneras, ayuda en cuanto a la facilitación de 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 paso, en la elaboración de fardos, en la ruta, anomalías en la documentación o cualquier otro tipo de discrepancia.

Cuando haya una lista numérica de todos los contenedores que vayan a ser desembarcados en un puerto, el oficial de esta operación designado por la compañía naviera deberá permitir que las autoridades tengan acceso a dicha lista.

Después de descargar los contenedores y cuando se tenga la impresión de que la integridad de los contenedores ha sido violada, la compañía naviera deberá notificar a las autoridades aduaneras al respecto.

Las compañías navieras deberán examinar sus procedimientos para comprobar los precintos numerados y las cubiertas de carga resistentes a la manipulación indebida a fin de impedir el acceso a las personas no autorizadas.

1.5 Seguridad en el puerto o en el terminal cuando la compañía naviera ejerza el control de los servicios

.1 la compañía deberá controlar el acceso de vehículos privados a los depósitos de carga y a los servicios de embarque.

.2 Deberá 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 aduaneras.

.3 Deberá 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 la aduana, cuando se exija.

.5 Cuando la compañía naviera disponga 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 la aduana, si ésta lo solicita.

.6 El acceso a las zonas de carga y el buque únicamente se permitirá al personal y a los vehículos autorizados que muestren la identificación correcta.

1.6 Seguridad en general

Las compañías navieras deban examinar periódicamente las medidas de control y seguridad existentes en los puertos de escala y tomar las medidas encaminadas a corregir toda deficiencia que se haya determinado o, cuando sea apropiado,

notificarlas a la autoridad del puerto correspondiente. Dicho examen deberá concentrarse específicamente en las medidas concebidas para restringir el acceso al buque, y los servicios y a los cargamentos, por parte de personas no autorizadas.

Las compañías navieras deberán notificar a aduanas si los empleados descubren bultos sospechosos o carga injustificada en el buque o fuera de el. Tales bultos sospechosos deberán mantenerse en observación mientras se notifica a las autoridades aduaneras.

La compañía naviera deberá estar dispuesta a enviar a los buques y a los servicios de embarque, información relativa a la descripción de las sanciones 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 naviera deberá facilitar a las autoridades aduaneras información relativa a las compañías de estibadores que prestan sus servicios en sus buques en los respectivos puertos, al igual que la identificación de las compañías que proveen servicios relacionados con los buques.

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

1.7 Seguridad relativa al personal

La compañía naviera deberá permitir que únicamente los empleados autorizados y debidamente identificados se ocupen de la información relacionada con las operaciones de carga o del buque.

Las compañías navieras deberán participar con las autoridades aduaneras apropiadas en la formación de su personal para que este sea capaz de determinar los casos en los que las excepciones a las practicas comerciales normales puedan sugerir la posibilidad de un delito relacionado con drogas.

El personal pertinente de las compañías navieras 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 naviera deberá proveer puntos de contacto locales, claramente identificados y de fácil acceso, para todos los asuntos que presenten un interés jurídico para la aduana (registros de carga, reservas de pasajeros, rutas de la carga, información sobre los empleados, etc.).

Las compañías navieras 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 navieras deberán estimular un intercambio de información permanente y abierto con las autoridades aduaneras (véase el anexo 2).

Las compañías navieras y las autoridades aduaneras, 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 navieras trataran de obtener asesoramiento de las autoridades aduaneras por lo que respecta a la provisión de la adecuada asistencia y del material pedagógico necesario de modo que cada compañía;

- .1 les ayude a evaluar su vulnerabilidad en relación con el tráfico ilícito de drogas;
- .2 elabore planes concretos para reducir su vulnerabilidad; y
- .3 ponga en practica estos planes.

Las compañías navieras trataran 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

El nivel de seguridad necesario para evitar el ocultamiento de drogas a bordo de los buques depende 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 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 mas 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.

- .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 caso 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 trafico 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 bulto 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.

2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

Se pueden transportar grandes cantidades de drogas utilizando submarinistas 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 mas sofisticados traficantes. Esta forma de trafico ilícito es mas probable en áreas de producción de droga, que también son las zonas que entrañan mayor riesgo.

3. FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EXPLOTADORAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD DEL BUQUE

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

Las medidas de seguridad, sin embargo deben estar directamente relacionadas con el nivel y la naturaleza del riesgo de trafico 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 seguridad implica una disponibilidad inmediata para aceptar que los riesgos existen incluso quizás entre los empleados, siendo preciso adoptar las medidas pertinentes para contrarrestar tales riesgos.

Los operadores 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, los tripulantes será probablemente mas conscientes y vigilantes si se les explican los principios de la buena seguridad 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 seguridad del buque.

Los oficiales del buque deberán tener conocimientos adecuados respecto de:

- .1 los planes de seguridad del buque y procedimientos de emergencia conexos;
- .2 la disposición del buque;
- .3 la determinación del riesgo, de la amenaza y de la vulnerabilidad;
- .4 las operaciones del puerto y del buque;

y si fuera necesario, formación en cuanto a:

- .1 los métodos para realizar las inspecciones de seguridad
- .2 las técnicas utilizadas para evadir las medidas de seguridad;
- .3 el funcionamiento de las ayudas técnicas a la seguridad, si es que son utilizadas;
- .4 el reconocimiento de las características y de las pautas de comportamiento de las personas que puedan ser sospechosas de cometer un delito;
- .5 la detección y el reconocimiento de sustancias ilícitas; y
- .6 los métodos de registro físico de las personas y de su equipaje.

3.2 Coordinación entre las autoridades locales y la compañía explotadora

Es esencial mantener una buena coordinación con la aduana local, la policía y la autoridades portuarias en los puertos regulares de escala, dado que le proveerá a la "inteligencia" local, contactos, orientación y asistencia para todo lo relacionado con la determinación de la amenaza.

3.3 Reconocimiento del riesgo del trafico ilícito

La amenaza del trafico ilícito de drogas varia en cada puerto del mundo, por lo tanto la compañía explotadora necesita considerar la amenaza en relación con cada puerto de escala y efectuar una evaluación basada en la mejor información disponible. El personal en tierra de la compañía explotadora en cada puerto deberá ser informado del riesgo y de la forma en que puede ayudar a combatirlo.

3.4 Examen de la seguridad 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 de las medidas de seguridad en vigor en ese momento, pues esta podría revelar áreas donde sean necesarias tomar medidas adicionales. Tales evaluaciones deben ser examinadas en colaboración con las autoridades aduaneras y portuarias en los dos puntos del itinerario comercial del buque.

3.5 Personal disponible para la seguridad del buque

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

Por regla general, los narcotraficantes llevan a cabo un reconocimiento de las posibles oportunidades de trafico ilícito que se presentan en cualquier tipo de operación que estén planeando. Una embarcación provista de inadecuados medios de seguridad 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 seguridad. Un buque cuya tripulación este alerta y vigilante tiene menos posibilidades de ser seleccionado para esconder el

contrabando que uno con una tripulación cuyos procedimientos de seguridad no sean extensos ni se cumplan cabalmente. Es, en consecuencia, de gran importancia que las precauciones de seguridad den la impresión de ser efectivas en todo momento.

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

3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

Se deberá instar a las compañías explotadoras a que colaboren con las autoridades aduaneras 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.

Recuerde

SI SE IMPIDE 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 SEGURIDAD FÍSICA DEL BUQUE

4.1 Seguridad de los servicios en tierra

Las medidas y los procedimientos de seguridad reducen la vulnerabilidad en la prestación del servicio. El nivel de amenazas percibido por las autoridades nacionales o portuarias tendrá una importante influencia en el numero y tipo de medidas y en los procedimientos de seguridad que se adopten. La presencia, o ausencia, de medidas de seguridad efectivas en tierra es uno de los principales factores determinantes del nivel de seguridad a bordo del buque.

El establecimiento de zonas restringidas en tierra ayuda a controlar y canalizar el acceso al buque y a la carga, mejora la seguridad e incrementa la eficiencia, permitiendo que el transportista provea grados de seguridad compatibles con los requisitos operacionales de las instalaciones en tierra. Si se controla el acceso a las bodegas y a las zonas de manipulación de la carga en tierra, el transportista podrá impedir directamente la utilización del buque con fines de movimiento de

drogas. Los transportistas tienen la oportunidad de influir en la seguridad del buque mediante la comunicación eficaz con las autoridades portuarias.

Siempre que sea posible, los puertos deberán proveer barreras físicas contra el acceso no autorizado a las zonas de almacenamiento y manipulación de la carga. Para la seguridad del buque es necesario tener en cuenta las siguientes medidas y procedimientos adoptados en las instalaciones en tierra:

- .1 suficiente iluminación en las entradas, en las zonas de carga, a lo largo de las barreras, en los lugares de estacionamiento y en las zonas de trabajo, a fin de disuadir de que se interfiera con la carga;
- .2 barreras adecuadas para dificultar el acceso a la carga de personas no autorizadas;
- .3 control eficaz del acceso a los camarotes y a las zonas de carga, y controles efectivos de identidad;
- .4 una patrulla de seguridad en la zona de la carga capaz de comunicarse con las autoridades;
- .5 un procedimiento para examinar los contenedores vacíos en busca de alteraciones estructurales;
- .6 un procedimiento para examinar los precintos de aduna y determinar que están intactos
- .7 un procedimiento para precintar los contenedores vacíos;
- .8 un procedimiento para registrar el número de precintos y notificar los precintos rotos;
- .9 control sobre la emisión de precintos;
- .10 un procedimiento para apilar los contenedores con el fin de reducir el acceso no autorizado a los mismos;
- .11 un adecuado control de las operaciones de llenado de los contenedores;
- .12 un procedimiento para registrar las horas de llegada y de partida y las matriculas de los furgones que entren y salgan de las instalaciones, así como los nombres de los conductores;
- .13 un comprobante de identidad para los receptores de la carga;
- .14 un comprobante de la suficiencia y exactitud de la documentación; y
- .15 un procedimiento para el pesaje de la carga y su confrontación con la documentación.

4.2 Seguridad a bordo del buque

La autoridad tradicional que posee el capitán en lo relacionado con la seguridad del buque sigue siendo suprema. Se deberán poner en practica medidas adicionales de seguridad para combatir los riesgos, cuando ello lo justifique. Una tripulación adecuadamente formada esta, *per se*, en condiciones de corregir cualquier fallo en la seguridad. 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, deben introducirse las medidas de seguridad necesarias encaminadas a evitar ese riesgo, cuando sea preciso. En cada caso, los mejores métodos para disuadir del acceso no autorizado y evitar tal acceso son que la tripulación este vigilante y controle la entrada al buque.

El casco del buque constituye un limite claro y fácilmente definido. La protección de este limite 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, y a fin de evitar de forma satisfactoria que se introduzcan drogas clandestinamente a bordo, la tripulación de todos los buques deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- .1** todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles, que no se utilicen mientras el buque se halle en puerto, deberán permanecer cerrados con llave bajo la supervisión del personal de guardia;
- .2** durante la noche se deberá mantener una adecuada iluminación tanto en cubierta como a lo largo del casco; la guardia de a bordo deberá contar con el personal y los medios de comunicación adecuados;
- .3** se deberán mantener unas medidas de seguridad adecuadas y unos medios de comunicación apropiados;
- .4** de igual manera, las zonas del buque que den hacia el mar deberán contar con medios de seguridad adecuados a fin de evitar que embarcaciones pequeñas

puedan abarloadse para cargar o descargar sustancias ilícitas. Se podrá considerar la posibilidad de utilizar iluminación, radar, equipo de visión nocturna, etc.;

.5 no se permitirá que se introduzcan a bordo paquetes, bultos o embalajes / envases de carga o correo que no estén debidamente acompañados de la documentación y de los precintos oficiales requeridos para su transporte; y

.6 cuando sea preciso, tal vez haya que interpretar 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

Se recomienda a los propietarios y capitanes de los buques que elaboren y apliquen procedimientos relativos al acceso a bordo.

En caso de que se autorice el ingreso a bordo de personas diferentes de la tripulación, se deberán tener 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 podrá 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., los capitanes deberán verificar que se controla el acceso a zonas restringidas y no autorizadas; y

.4 se deberá controlar acceso a la escala o a la plancha de desembarco mientras el buque permanezca en puerto.

4.3 Precauciones generales en los buques

Asimismo, conviene considerar la posibilidad de establecer zonas restringidas a bordo de los buques (por ejemplo, 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 utilicen durante las escalas, constituye una precaución obvia. El capitán 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 en el evento de 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 comunique con el funcionario de seguridad 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 caso de que resulte poco practico revisar cada articulo, 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, 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 el 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,

deberán identificarse y mostrarse una identificación adecuada. Se prohibirá la entrada a las personas que se nieguen a presentar sus documentos de seguridad en uno de los puntos de acceso al buque, y se les dará parte ante las autoridades costeras. Si es necesario, se llamara 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 serán vigilados permanentemente desde el otro lado del buque.

Los compartimientos vulnerables o poco utilizados, al igual que los espacios de maquinas no vigilados, deberán 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.

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 correas 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 la intención de una embarcación que este 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 este comportando de manera extraña y deberá informarse de inmediato a la costa por el medio mas rápido posible. Es preciso prestar especial atención en aguas angostas y durante las horas de oscuridad, en las que resulta mas 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 inferir 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 solo 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, a vehículos o a 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 (submarinistas), 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, deben prohibírseles que sigan su marcha al lado del buque.

4.4.3 *Búsquedas 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 la 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 locales.

4.5 control del personal

Los pasajeros, los miembros de la tripulación y los demás empleados de la compañía naviera 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 que hacer y a quien dirigirse si encuentran un bulto sospechosos?
- .5 ¿todos los empleados saben que hacer en caso de que tengan sospechas en relación con 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 a 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 trafico de drogas

Los empleados, la tripulación y los pasajeros pueden verse implicados en el trafico 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 mas 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 titulo 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 individuo concerniente, en caso de descubrirse tales sustancias.

4.6.2 Confabulación organizada

Estas confabulaciones involucran, en ocasiones, a varios o a todos los miembros de la tripulación, incluyendo a los oficiales del buque y a la administración costera. Otras confabulaciones pueden implicar a los estibadores y a los cargadores de los contenedores. 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 puede transportar grandes cantidades de drogas 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 esta que la optima 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.

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 sicotrópicas son muy peligrosas y algunas pueden absorberse a través de la piel. Deberán utilizarse siempre guantes y mascarar 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 sustancias 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 sicotrópicas 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 la Administración, en coordinación con el capitán, 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 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;
- 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 maquinas;
- .5** el numero y tamaño de los alojamientos de la tripulación; y
- .6** el acceso a los sistemas de ventilación.

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 de 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 serian devueltas al punto de control central. Cuando todas las tarjetas hayan sido devueltas se sabrá que el registro ha finalizado.

Cuando el capitán haya 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 bulto ha sido colocado a bordo. Puede también ser utilizado como precaución 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 de que hayan ocultado 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 bulto sospechoso.
- .5** Deberá haber un sistema para marcar o certificar las zonas "limpias".
- .6** Los inspectores deberán mantener contacto con los responsables del control del registro, quizás por radio UHF/VHF.
- .7** Los inspectores deberán estar claramente informados sobre las medidas que hay que adoptar si se encuentra un bulto sospechoso.
- .8** Los inspectores deberán tener presente que el traficante puede tratar de camuflar el 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 sicotrópicas 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 está siempre al tanto de la situación del registro.

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

5.3.2 *Registro rápido*

Al igual que con el plan de registro anterior, se puede también hacer un plan de registro o "mirada rápida" de las zonas abiertas o mas vulnerables y accesible. 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 mas 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 puede 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 titulo preventivo tiene como objeto disuadir a los contrabandistas de tratar de ocultar un bulto a bordo de un buque y encontrar dicho bulto 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 y

encontrar dicho bulto 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 este "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 mas puntos de registro, o a bordo del buque. Dado que cada puerto es diferente, la decisión final deberá ser tomada por la administración local.

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 mas 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 numero 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 observado. 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 comportamientos. 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*

El método mas usual para revisar grandes volúmenes de equipaje y de pertenencias personales es el uso 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.

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 empleados en otros deberes. La imagen debe presentarse en pantalla por un mínimo de 5 segundos para permitir el examen adecuado.

5.4.3 *Exploración iónica*

Se trata de un sistema de detección que posee una tecnología de vanguardia recientemente utilizada para la detección de explosivos escondidos y narcóticos ilícitos en las aplicaciones de seguridad. Este sistema utiliza la Espectrometría de movilidad iónica (EMI).

Este sistema, cuyo nombre comercial es Ionscan Modelo 400, es transportable, da una respuesta rápida (de 5 a 10 segundos) y es de alta sensibilidad (pg y depresión ng), puede funcionar en el vacío, requiere poca preparación de muestreo y puede usarse para los sólidos, los líquidos y los gases.

Usan el lonscan para la detección de narcóticos el FBI, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y las autoridades de Francia, el Canadá y el Reino Unido.

5.4.4 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.

5.4.5 Consideraciones adicionales

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

.1 Vehículos y remolques de mercancías

El registro de los remolques de mercancías antes de embarcar es una operación difícil y costosa, pero hay momentos en que tales medidas pueden ser necesarias. En zonas de alto riesgo, un cuidadoso examen de la documentación y de los conductores, junto con un buen sistema de inteligencia, contribuyen a resolver el problema. Las administraciones aduaneras deben ser consultadas al respecto. Como ultimo recurso, los remolques pueden ser descargados y registrados físicamente mediante la utilización de todos los métodos antes mencionados, incluyendo a los perros entrenados en la detección de drogas.

.2 Otra carga

Puede ser necesario revisar las mercancías confiadas a los buques de carga sin previo aviso cuando el nivel de amenaza lo justifique. Sin embargo, el examen de la carga, en especial la de los contenedores, presenta muchos problemas. Incluso la carga no contenerizada esta protegida contra daños por medio de guacales o jaulas de madera u otras formas de embalaje / envase, y la naturaleza de algunas cargas, tales como frascos, latas o garrafones de productos químicos, puede hacer que el examen sea imposible.

.3 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 amenaza así lo justifique. El bulto inesperado es el que requiere mayor atención.

.4 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 ayudaran 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 este o en compartimientos, espacios o maquinas 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 mas 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 hélices) 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 distintos, 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 deposito (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 esta 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 pañoles, 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 maquinas, 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 vacíos dejados 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 falsos calados 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 maquinas); 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 publicas 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;

.12 indicios de manipulación o forzamiento de las: tapas de tanques soldadas, manómetros cebados, cubiertas de botes desprendidas, "espacios seguros" no cerrados con llave.

6.4 Controles propuestos a los capitanes y 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 encuentra 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 bordo mientras el buque este 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 o costales de harina en el pañol de pinturas;
- .6 inspeccionar toda estiba desalojado, 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, a las autoridades aduaneras, por ejemplo:

- .1 transbordo 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 submarinistas en el puerto; y
- .7 embarcaciones ancladas o descarga de mercancías lejos de la línea costera.

6.7 circunstancias sospechosas en tierra

Las compañías navieras deberán estar en conocimiento de las amenazas de tráfico de drogas y tener en cuenta lo siguiente;

- .1 la persona que este 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 la oficina local aduanera.

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 PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

7.1 Orientación general

A falta de una orientación específica suministrada por la compañía, los capitanes deberán buscar 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 aduaneras 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 bulto o una sustancia sospechosos:

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

* Vease el apendice 8 para las direcciones del contacto pertinentes.

7.3 Orientación concreta

Pídale a otra persona que atestigüe la posición de un bulto sospechoso antes de tomar medidas. Si es posible, tome fotografías de 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 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 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 la policía o los funcionarios de aduana.

.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) bultos(s), incluya todo movimiento sospechosos que se haya observado. El informe deberá estar firmado por los testigos. En la altamar, la persona que haya descubierto el bulto, el funcionario encargado y el capitán 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 aduaneras.

.7 Los capitanes de los buques deberán notificar a su llegada al oficial de adunas correspondiente.

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 durante la travesía, así como provisiones medicas 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 esta constituida por normas comunes basadas en convenios internacionales.

El capitán del buque es la persona responsable de la seguridad del almacenamiento de las drogas y del armario medico del buque, que debe mantenerse bajo llave. Las provisiones médicas mantenidas en los botes salvavidas deben ser inspeccionadas con frecuencia en alta mar y llevadas al armario medico por razones de seguridad cuando el buque este en un puerto. Cuando se adopten otras medidas, la seguridad deberá ser adecuada.

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

Ciertos buques tales como los dedicados a cruceros, pueden llevar un médico a bordo, en el cual se delegaran estas responsabilidades, si bien el capitán sigue siendo la persona legalmente responsable de toda irregularidad.

8.2 Sustancias medicinales de trafico comercial

Independientemente de la cantidad que se transporte, los medicamentos requieren una licencia valida 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 aduaneras locales para las variaciones que se requieran.

CAPITULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS

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

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 efectuar la conversión adecuada. A las drogas que están basadas totalmente en productos químicos se les denominan drogas sintéticas. Para la elaboración de las demás drogas o sustancias sicotrópicas se utilizan dos clases de productos químicos: los precursores, que son aquellos que reaccionan y entran a formar parte de la molécula del producto final (drogas o sustancias sicotrópicas) y las sustancias químicas esenciales, que coadyuvan en la obtención del producto (tales como solventes). 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 sicotrópicas (véase el anexo 1).

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 aduanas, quienes procederán a investigar el cargamento en mayor detalle. En caso de que alguna de estas sustancias sean descubiertas a bordo, en circunstancias inusitadas, las autoridades aduaneras del próximo puerto de escala deberán ser notificadas.

.1 Tanto el capitán como la tripulación de un buque que transporte productos químicos esenciales o precursores que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias sicotrópicas, deberán extremar las medidas de seguridad en la bodega, en el pañol de pertrechos y en el deposito donde estén almacenadas estas mercancías, incluyendo inspecciones para constatar su cantidad y el estado de esos embalajes / envases

.2 Durante su travesía, todo buque que transporte productos químicos esenciales o precursores que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias sicotrópicas, deberán informar a la autoridad marítima del puerto mas cercano sobre el transporte de dichas sustancias, indicando su clase, cantidad destino, ruta e itinerario.

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

Teniendo en cuenta que para producir estupefacientes y sustancias sicotrópicas es indispensable contar con estos productos químicos, se pide a los países productores de dichas sustancias a 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 determinar puertos específicos para el embarque y la exportación de dichas sustancias;

.3 presentar un informe oportuno del puerto de carga al puerto de llegada sobre los buques que transporten sustancias precursoras, indicando las características del buque, su ruta e itinerario el tipo y la cantidad de sustancias transportadas y los puertos intermedios de escala:

.4 alentar a los buques que transporten precursores a que avisen al 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 los productos químicos esenciales utilizados en la producción de drogas y sustancias sicotrópicas son indispensables en un amplia gama de productos que no guardan relación alguna con el trafico de drogas, 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 esta en sus manos.

ANEXO 1**LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES
FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE
ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTROPICAS**

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

Cuadro 1

Ácido N-acetil-antranílico
Efredina
Ergometrina
Ergotamina
Isosafrol
Ácido lisérgico
3,4 metileidiosifenil-2-propanona
1-fenil-2propanona
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

Anhidrido acético
Acetona
Ácido antranílico
Éter etílico
Ácido clorídrico *
Metil etil cetona
Ácido fenilacetico
Piperidina
Permanganato potásico
Ácido sulfurico*
Tolueno

* Las sales del ácido clorhídrico y del ácido sulfurico están excluidas expresamente del cuadro 2.

ANEXO 2**EQUILIBRIO ENTRE LA OBSERVANCIA FORZOSA Y LA FACILITACIÓN**

Además de prohibir las tentativas de tráfico ilícito, las autoridades aduaneras tienen también el deber de facilitar el movimiento de la carga al entrar o salir de su país. Estas dos exigencias están potencialmente en conflicto.

Es necesario reconocer que, para los funcionarios de aduana, el transporte marítimo ofrece las mayores posibilidades para el contrabando de grandes cantidades de droga. Debido al aumento del uso de contenedores, los funcionarios de aduana tienen mas dificultades para examinar la carga y, en consecuencia, las oportunidades de ocultamiento se incrementan. Ninguna autoridad aduanera puede efectuar un registro físico de toda la carga y de la estructura de un buque comercial, por muy pequeño que sea, sin que ello implique una asignación considerable de recursos y una demora para la carga inocente.

Dado que el comercio internacional, en su gran parte es totalmente legítimo e incorrupto respecto de los intentos de contrabando, las autoridades aduaneras deberán tener la capacidad para detectar los cargamentos, los buques, las personas y las organizaciones sospechosas de manera mas efectiva.

La Cámara Naviera Internacional ha firmado un Memorando de Entendimiento con el Consejo de Cooperación Aduanera, para trabajar juntos en la determinación de medios por los cuales los transportistas y las autoridades aduaneras puedan proveer asistencia mutua respecto de los conflictivos objetivos de "facilitación" y de "observancia forzosa". Como resultado de este compromiso, se desarrollaron una pautas que establecen una estructura para la cooperación entre las autoridades aduaneras y las compañías navieras a nivel nacional y local.

Las principales finalidades de estas pautas son las siguientes:

- promover el conocimiento del problema por parte de los transportistas
- incrementar la cooperación entre el comercio y la aduana
- facilitar el comercio legítimo
- estimular un examen de las normas de seguridad comerciales
- estimular medidas de control al acceso
- permitir a las autoridades aduaneras el acceso a la información.

Todo lo anterior esta concebido para incrementar el numero de incautaciones de drogas en transito en buques comerciales, y asistir en la investigación y en todo enjuiciamiento subsiguiente de los delincuentes sospechosos.

Mediante el objetivo general del nuevo acuerdo del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), y los recientes progresos efectuados en el establecimiento de zonas comerciales y regionales libre, se esta estimulando la abolición de las barreras comerciales entre los países. Sin embargo, la amenaza de las drogas y de otros productos ilícitos asegura la continuidad de las medidas de observancia forzosa de la ley en los puertos de entrada. La carga inocente es inevitablemente sometida a estos controles. La asociación entre el comercio internacional y las administraciones aduaneras puede contribuir considerablemente a restaurar el equilibrio entre observancia forzosa de la ley y facilitación.

ANEXO 3

INCAUTACIONES MUNDIALES

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) mantiene las cifras de las incautaciones de drogas notificadas por las autoridades aduaneras nacionales.

Las incautaciones de heroína registradas en 1993 ascendieron a 13091 kg cifra sustancialmente mayor que la correspondiente a 1992, que se elevo a 9609 kg. Las incautaciones de opio incrementaron en un 28% respecto de la cifra de 1992, ascendiendo a 4 408 kg. Las incautaciones de cocaína, aunque bajaron ligeramente con respecto al total de 1992, se cuadruplicaron con relación a la cifra de 1986, elevándose a 94861 kg

Las incautaciones de marihuana (hierba de cannabis) y de hachís (resina de cannabis) son considerablemente superiores en volumen a aquellas de las llamadas drogas "duras" y ascendieron a 210 686 kg y a 445 774 kg respectivamente en 1993. Aunque la cifra correspondiente a la marihuana esta muy por debajo de los 1 116 millones de kg incautados en 1986, se cree que esta disminución obedece en parte a la mayor concentración de la lucha contra el narcotrafico por parte de los organismos encargados de la eliminación de estupefacientes.

El CCA también presenta sus cifras de incautaciones según el medio de transporte; las correspondientes a 1991 (las mas recientes disponibles) son las siguientes:

Incautaciones de 1991 - por medio de transporte (kg)

	Terrestre	Marítimo	Aéreo	Por correo	Medio no notificado	total
Heroína	1867,0	692,7	2187,1	63,6	1043,8	5854,2
Opio	930,5	133,9	115,8	533,5	785,9	2499,6
Cocaína	31038,1	53689,8	18677,32	766,3	10847,7	115019,2
Marihuana	74785,95	2380,3	22708,2	1513,9	21932,4	173320,7
Hachís	112467,0	220540,0	3704,2	3401,1	235043,4	575155,7
TOTAL	221088,5	327436,7	47392,6	6278,4	269653,2	871849,4
%	25,4	37,6	5,4	0,7	30,9	100%

En otras palabras, según la información facilitada al respecto, las autoridades aduaneras incautaron en 1991 mas de 327 toneladas de drogas ilícitas en el transporte marítimo, y esta cifra parece que ha aumentado en los años mas recientes.

ANEXO 4

TENDENCIAS MUNDIALES

(Basadas en el informe de 1992, presentado por la Junta Internacional de Fiscalización de Estupeficientes, de las Naciones Unidas)

ÁFRICA

Consumo: El cannabis es la droga cuyo consumo esta mas extendido. Egipto es el mayor consumidor de resina de cannabis, importada del contrabando desde el Líbano.

Se ha registrado incrementos en el consumo tanto de cocaína como de estimulantes fabricados en la India y en Europa.

Transbordo: Se ha incautado grandes cantidades de heroína y de resina de cannabis, destinadas a otras partes del mundo, en los puertos de África occidental. Nigeria, Marruecos y Túnez son países de transito de la cocaína enviada a Europa desde Sudamérica.

Producción: En Egipto, Kenya y Sudan se cultivan las flores de adormidera. Existen grandes plantaciones de cannabis en muchos países de África occidental, en Ruanda, Sudáfrica, Sudan y Zambia. Marruecos sigue siendo una importante fuente de resina de cannabis.

ESTE Y SUDESTE ASIÁTICO

Consumo: El cannabis es la sustancia cuyo consumo esta mas extendido en la región. La metanfetamina producida en Taiwan tiene importantes mercados en Hong Kong, Japón, Filipinas, Corea y los Estados Unidos. La principal sustancia ilícita que se consume en Malasia y Singapur es la heroína.

Transbordo: El cannabis es producido y transportado a toda la región al igual que el opio, la morfina, la heroína, la metanfetamina y los precursores químicos. Bangkok, Singapur y los puertos de Indonesia, Filipinas y Malasia son los principales puntos de transito para la heroína destinada a Australia, Europa y Norteamérica. El opio es embarcado a través de Myanmar (Birmania), Viet Nam y Camboya.

Producción: La región es la principal proveedora de la heroína ilícita. Se producen cantidades de opio en Laos, Myanmar y, en menor grado, en Tailandia. El cannabis de Filipinas, Laos y Tailandia es enviado de contrabando a Australia, los Estados Unidos, Taiwan, Corea, Japón y Europa. Taiwan es un importante fuente de metanfetamina.

OCEANÍA

Consumo: El cannabis sigue siendo la droga mas fácilmente disponible para el consumo, aunque también hay buenos suministros de cocaína y de heroína de alta pureza.

Las anfetaminas son importadas de contrabando, particularmente de Filipinas.

Transbordo: La zona situada entre Australia y los estados de las islas del Pacifico Sur es utilizada por los narcotraficantes que se dedican a transbordar remesas ilícitas de estupefacientes.

Producción: El cannabis se cultiva en Australia y Nueva Zelandia, aunque también se importa de contrabando. Se cultiva ilegalmente en Papua Nueva Guinea, para proveer a Australia y a otros mercados.

ASIA MERIDIONAL

Consumo: Se ha registrado un incremento del abuso de heroína por vía intravenosa en el noreste de India y, como consecuencia, ha aumentado el nivel de y infección del virus del SIDA (VIH). En algunas ciudades de la India el 50% de consumidores de heroína son portadores del virus VIH.

Transbordo: Bangladesh esta siendo cada día mas utilizado como país de transito para las drogas ilícitas.

Producción: El cultivo ilícito de adormidera esta limitado a las zonas mas remotas de la India. La mayor parte de las remesas de heroína de la zona están destinadas a Europa. La India constituye una importante fuente de metacualona, que es principalmente exportada a África. Una cierta cantidad de cannabis y de sus derivados es exportada ilícitamente desde Sri Lanka.

CERCANO Y MEDIANO ORIENTE

Consumo: Si bien el abuso del cannabis y de su resina es muy común, los principales problemas son la heroína y el opio. Se importan de contrabando estimulantes reales y falsificados de Europa, en especial de Bulgaria y, hasta hace poco, de la antigua Yugoslavia. Peregrinos africanos introducen de contrabando tabletas de seconal en Arabia Saudita.

Transbordo: Han comenzado a surgir nuevas rutas para el narcotrafico desde Afganistán hasta y a través de Irán, Pakistán y Asia Central. Las drogas ilícitas entran en la región con destino a Turquía, el principal país de transito para la heroína que procede del Sudeste asiático en una ruta hacia los mercados de Occidente. La morfina es transportada al sudeste de Turquía, donde se transforma en heroína. El trafico de heroína esta organizado por grupos criminales establecidos en Estambul que juegan un importante papel en el transporte y la distribución de la heroína en Europa. El Líbano se esta convirtiendo en el centro de distribución de la cocaína procedente principalmente del Brasil.

Producción: La región es un importante productora de cannabis, de resina de cannabis, de opio, de morfina y de heroína. Afganistán produce cerca de 900 toneladas de opio al año y hay noticias de que esta cantidad va en aumento. La fabricación de heroína ilícita en Afganistán también ha incrementado, aunque se sigue produciendo grandes cantidades de opio en otros países de la región. Irán prohibió el cultivo de adormidera en 1980. En el Líbano existen laboratorios clandestinos que convierten la pasta de coca en cocaína. El noroeste de Pakistán es fuente de grandes cantidades de morfina y de mas de 70 toneladas anuales de heroína ilícita.

EUROPA

Consumo: El cannabis de Marruecos es la principal droga que consumen los toxicómanos en Europa, aunque hay pequeñas cantidades que llegan a través de los Balcanes o por mar del sudeste asiático. En algunos países, la atencion se centra mas en la heroína y la cocaína. Varios países han notificado mayores incautaciones de heroína, cannabis y cocaína sudamericana, que llega vía Europa meridional y occidental y del Norte de África.

Transbordo: La heroína esta invadiendo los mercados de Europa, procedente del sudoeste asiático y del Cercano y Medio Oriente a través de Irán, Turquía y Bulgaria. Desde el principio de la guerra en la antigua Yugoslavia, se ha desarrollado una ruta a través de Bulgaria, Hungría, Rumania y las Repúblicas Checa y Eslovaca. Albania, Chipre y Grecia son importantes países de transito para la heroína. España y Portugal continúan siendo importantes centros y puntos europeos esenciales para la entrada de cocaína sudamericana y de cannabis africano. Los estados de la CEI son utilizados como puntos de transito para remesas de resina de cannabis procedentes de Afganistán o Pakistán.

Producción: En la Europa meridional se han establecido laboratorios de procesamiento de cocaína. Holanda y Polonia son importantes fuentes de LSD y anfetaminas. Existen pruebas de que la pemolina legalmente fabricada esta siendo desviada por canales ilícitos e introducida de contrabando en África. El cannabis se cultiva en los estados europeos de la CEI y crece de manera silvestre en Kazajstan y Kirguistan. Existen indicaciones de que están efectuando cultivos a gran escala en invernaderos en Holanda, en donde mas del 50% del cannabis consumido proviene de "cultivos caseros".

NORTEAMÉRICA

Consumo: Existen pruebas de una disminución general en el consumo de cannabis tanto en los Estados Unidos como en el Canadá. Sin embargo, en la actualidad hay mas heroinómanos y cocainómanos que hace tres años. El LSD, fabricado ilegalmente en California, es introducido de contrabando en el Canadá. La zona sigue representando el principal mercado para la distribución de drogas.

Transbordo: Una considerable cantidad de cocaína sigue pasando a través de México, desde Sudamérica.

Producción: México es un importante productor de cannabis y, hasta cierto punto, el opio, junto con el cannabis, la heroína y las tabletas de metacualona, están siendo introducidos de contrabando en los Estados Unidos.

SUDAMÉRICA, CENTROAMERICA Y EL CARIBE

Consumo: En Argentina, Brasil y Chile, la principal droga de consumo es el cannabis. Existe también algún abuso de cocaína y de sustancias sicotrópicas. En Venezuela, el abuso de sustancias ilícitas parece estar en aumento.

Transbordo: Los puertos del centro y del norte de Sudamérica, así como de los Estados del caribe, desempeñan un papel importante y creciente en el transbordo de

cocaína con destino a Europa y a Norteamérica. El tratamiento de las hojas de coca y el tráfico de cocaína están aumentando en Brasil. Las aguas de los estados insulares del Caribe, particularmente las Bahamas, Cuba y Jamaica, son utilizadas con frecuencia para lanzar cargamentos de cocaína, desde aeronaves o buques, los cuales son posteriormente recogidos por embarcaciones rápidas para transportarlos al sur de los Estados Unidos.

Producción: Los esfuerzos realizados en la lucha contra la droga han reducido los cultivos de coca, destruido laboratorios e incautado grandes cantidades de cocaína. Sin embargo, casi todos los países de la región son utilizados para transportar o almacenar sustancias ilícitas, de las cuales solo una parte es incautada. El cultivo ilícito de adormidera en Colombia ha aumentado. Perú es el principal productor de hojas de coca. El cultivo de cannabis y de arbusto de coca, y la fabricación de cocaína, se están extendiendo en Venezuela, cerca a la frontera con Colombia. Belice y Costa Rica son productores de cannabis y puertos de tránsito. El salvador es un país de tránsito para la cocaína.

ANEXO 5**LEGISLACIÓN PENAL****Colombia**

El Estatuto Nacional de Estupefacientes 30/1986 autoriza la incautación de cualquier embarcación que transporte narcóticos. Las sanciones pueden ser reducidas si la embarcación informa sobre la existencia de sustancias ilícitas a bordo.

Hong Kong

En 1982 se aprobó una ley según la cual todo buque de arqueo bruto superior a 250 toneladas podría ser arrestado y detenido si en el se encontrase una excesiva cantidad de drogas ilícitas a bordo en dos o mas ocasiones en un periodo de 18 meses.

Irán

Los traficantes declarados culpables por estar en posesión de mas de 30 g de heroína o 5 kg de opio pueden ser condenados a muerte.

Arabia Saudita

Los traficantes declarados culpables pueden ser condenados a largos años de prisión o a la pena de muerte.

Singapur

Existen severas condenas en prisión y, en determinadas circunstancias, puede imponerse la pena de muerte.

Tailandia

Se puede imponer la pena de muerte a las personas implicadas en el narcotrafico. La alternativa es una condena en prisión extremadamente larga.

Estados Unidos

La Ley Antinarcoticos de 1986 aumento considerablemente las sanciones que pueden imponerse a las embarcaciones que introduzcan drogas en los Estados Unidos. Hay sanciones de 1000 dólares de los Estados Unidos por onza de heroína y cocaína y 500 dólares por onza de marihuana y sus derivados.

ANEXO 6

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 esta 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 mas elevadas de la droga para llegar al mismo nivel de intoxicación o de "viaje". Cuanto más rápido sea notado este incremento, mayor será la tolerancia del organismo.

Adicción sicológica

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 fundadores 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 uno de los principales conductos para propagarse la infección 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 consuma 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 tripulantes 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 tentativa.

CANNABIS

Origen

El cannabis, cáñamo indico, (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 mas 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, estos pesan normalmente entre medio kilo y un kilo, con unas dimensiones de 130mm 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 liquido aceitoso viscoso de un olor 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 mas 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 mas 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 nauseas cuando la exposición es prolongada. El olor varia con la edad de la muestra, pero es mas

perceptible en el aceite que en la resina, la cual, a su vez, despide un olor mas 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 arboles 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 sicológica:	bastante fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Los efectos mas 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 psicótico temporal.

Mitos populares

Ficción: El cannabis es afrodisiaco

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 mas potente que la morfina. Los opiáceos tienen usos médicos como analgésicos, supresores de la tos y antidiarréicos.

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 Suroeste Asiático. Se produce y del "Triángulo de Kabul" o la "Media Luna Dorada" ubicada entre Afganistán, Pakistán e Irán, en el suroeste Asiática. Se produce en menores cantidades en otras zonas desde el Este del Mediterráneo hasta el Sureste Asiático. Los puertos mas probables de origen, según las incautaciones realizadas, son: Bangkok, Singapur, Penag, Port Klnag, 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 ultimo 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 convierta 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 a 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 amoníaco 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 lamparas 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 si 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 medico de a bordo.

Nota especial de advertencia: el humo de los narcóticos se produce a una temperatura de aproximadamente 40^o 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 sicologica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción fisica:	fuerte
Tolerancia al organismo:	alta

Influencia y síntomas

Las dosis moderadas de opiáceos puros producen, por lo general, una gama de efectos fisicos 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 cardiaco. 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 perdida 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 mas de seis meses; pero que solo el 2% o el 3% deja de consumir durante mas 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 mas tiempo; muchos mueren a los 4 o 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 y 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 expandido 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 despertar sociológico 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 liquido.

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 sicologica	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
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, 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 con la 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 oralmente 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 psicótico 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 tienen 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 sicologica fuerte
Adicción ambiental: bastante fuerte
Adicción fisica: 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 mas 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 mas que "el polvo blanco".

ANEXO 7**GLOSARIO DE TÉRMINOS**

Transportista comercial: persona o entidad publica, privada o de otra índole, dedicada al transporte de personas, mercancías o correo con fines lucrativos, de arrendamiento u otro beneficio.

Decomiso: Privación con carácter definitivo de algún bien por decisión de un tribunal o de otra autoridad competente. Incluye la pérdida legal de un derecho, según proceda.

Embargo preventivo o incautación: Prohibición temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, o la custodia o el control temporales de los mismos, por decreto expedido por un tribunal o por una autoridad competente.

Estado de tránsito: Estado a través de cuyo territorio se hacen pasar estupefacientes, sustancias sicotrópicas y demás sustancias de carácter ilícito y que no es el punto de procedencia ni el de destino definitivo de dichas sustancias.

ANEXO 8**LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO EN LOS PUERTOS PARA NOTIFICAR
SUCESOS RELACIONADOS CON LAS DROGAS****EUROPA ORIENTAL Y CENTRAL - Polonia**

Lugar de Contacto - Varsovia
Oficial responsable - Sr. M. Lubik
Polish Central Board of Customs
Pl. Powstancow W-wy, 1
Pl 00950 Varsovia
Teléfono: 48 22 621 4041
Facsímil: 48 22 471 552

CARIBE - Puerto Rico

Lugar de Contacto - San Juan
Oficial responsable - Sr., J-C Gariic
WCO / CCLEC J.I.O.
US Coast Guard Base
PO BOX 2029
San Juan, Puerto Rico
Teléfono: 1 809 729 7695
Facsímil: 1809 729 7699

SUDAMÉRICA - Chile

Lugar de Contacto - Valparaíso
Oficial responsable - Sr. F. González
Dirección General de Aduanas
Plaza Sotomayor, 60
Valparaíso
Teléfono: 56 32 253 682
Facsímil: 56 32 233 163

ÁFRICA SEPTENTRIONAL - Marruecos

Lugar de Contacto - Casa blanca
Oficial responsable - Sr. S. Zniber
Direction générale des douanes et impôts indirects
1 Place Mohammed V
Casablanca
Teléfono: 212 2 273 855
Facsímil: 212 2 272017

ÁFRICA OCCIDENTAL - Senegal

Lugar de Contacto - Dakar
Oficial responsable - Sr. Y. Cisse
Avenue Carde ANGLE Rue Ndiaye
BP. 4033
Dakar
Teléfono: 221 22 11 85
Facsímil: 221 211184 ó 225569

ÁFRICA CENTRAL - Camerún

Lugar de Contacto - Douala
Oficial responsable - Sr. J. Drouet
Direction nationale des douanes
B.P. 4049
Douala.
Teléfono: 232 431 701
Facsímil: 232 431 701

ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL - Kenya

Lugar de Contacto - Nairobi
Oficial responsable - Sr. J. K. Nzuva
Assistant Commissioner
Investigations Branch
Kenya Customs & Excise Department
PO Box 72 736
Nairobi
Teléfono: 254 2 710525
Facsímil: 254 2 715744

ORIENTE MEDIO - Arabia Saudita

Lugar de Contacto - Riyadh
Oficial responsable - Sr. A. Al-Orf
Customs Department
PO Box 22 631
Riyadh
Teléfono: 966 1 478 7889
Facsímil: 966 1 478 5887

ASIA / PACIFICO - Hong Kong, China

Lugar de Contacto - Hong Kong, China
Oficial responsable - Sr. Wing Yiu MAN
Investigations Division

Hong Kong Customs ? Excise Department
Rumsey Street, Multi-storey Car Park Bldg
Hong Kong
Teléfono: 852 2852 1449
Facsímil: 852 254 44731

REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
ARMADA NACIONAL
DIRECCION GENERAL MARITIMA

RESOLUCION No. **0387** DE 2000

(14 SEPTIEMBRE 2000)

Por la cual se refuerza el régimen de sanciones aplicable a personas naturales y jurídicas por infracción a unas normas de marina mercante y se modifica el literal k del artículo 2° de la Resolución 520/99

EL DIRECTOR GENERAL MARITIMO

En uso de sus facultades, y en especial de las que le confieren los numerales 6, y 13 del artículo 5, el artículo 10, del título V del Decreto Ley 2324 de 1984; el artículo 8 y el literal c del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996

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

Que es necesario controlar las cantidades de combustible, especialmente gasolina y diesel, transportado por las naves que operan en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, para impedir su uso en actividades ilícitas de narcotráfico, prevenir que su manipulación innecesaria ponga en peligro la seguridad de la tripulación y de la embarcación, y disminuir los riesgos de contaminación marina.

Que es competencia del Director General Marítimo, expedir decisiones que constituyan actos administrativos frente a terceros en ejercicio de las funciones a él asignadas por la Ley, por el Decreto Ley 2324 de 1984 y por los reglamentos.

Que en el numeral 6 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1.984 se establece que es función y atribución de la Dirección General Marítima autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas jurisdiccionales colombianas.

Que en el numeral 13 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, se indica que es función y atribución de la Dirección General Marítima, entre otras, dirigir y controlar las actividades de transporte marítimo público o privado, y establecer las condiciones para la prestación del mismo.

CONTINUACION DE LA RESOLUCION POR LA CUAL SE REFUERZA EL RÉGIMEN DE SANCIONES APLICABLE A PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS POR INFRACCIÓN A UNAS NORMAS DE MARINA MERCANTE Y SE MODIFICA EL LITERAL k DEL ARTÍCULO 2° DE LA RESOLUCIÓN 520/99

Que el día 10 de diciembre se expidió la resolución 520 de 1999 “Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de las normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales”.

Que en mérito de lo anterior, el Director General Marítimo

R E S U E L V E

ARTICULO 1°.- Reforzar el régimen de sanciones aplicable a personas naturales y jurídicas por la contravención a las normas de marina mercante establecidas en la presente resolución.

ARTICULO 2°.- Modificar el literal k del artículo 2 de la Resolución 520 del 10 de diciembre de 1.999 en el siguiente sentido:

Limitar las cantidades de combustible, especialmente gasolina y diesel 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 las mismas, 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 y/o los motores de 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.

ARTICULO 3°.- CONTRAVENCIONES ESPECIALES A NORMAS DE MARINA MERCANTE:

1. Transportar combustible en cantidades que excedan la permitida por la Dirección General Marítima en el Certificado de Capacidad Máxima de Transporte de Combustible.
2. Operar la nave sin la autorización correspondiente ó en una zona diferente de la autorizada por la Dirección General Marítima.

CONTINUACION DE LA RESOLUCION POR LA CUAL SE REFUERZA EL RÉGIMEN DE SANCIONES APLICABLE A PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS POR INFRACCIÓN A UNAS NORMAS DE MARINA MERCANTE Y SE MODIFICA EL LITERAL k DEL ARTÍCULO 2° DE LA RESOLUCIÓN 520/99

3. Operar la nave con licencia de navegación falsa y/o adulterada.

ARTICULO 4°.- SANCIONES.- Las sanciones aplicables por la comisión de las anteriores infracciones serán:

a. Capitanes, motoristas y tripulaciones.

Multa equivalente entre 80 y 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes y la cancelación de la licencia de navegación correspondiente.

b. Propietarios ó Armadores de naves.

Si es Persona Natural.

Multa equivalente entre 80 y 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes y la cancelación de la habilitación y/o permisos de operación.

Si es Persona Jurídica.

Multa equivalente entre 800 y 1.500 salarios mínimos mensuales legales vigentes y la cancelación de la habilitación y/o permisos de operación.

Si es Personas Jurídica.

Multa equivalente entre 800 y 1.500 salarios mínimos mensuales legales vigentes y la cancelación de la inscripción como agente marítimo.

d. Las demás personas que ejerzan directa o directamente actividades marítimas en el territorio nacional.

Si es Persona Natural

Multa equivalente entre 80 y 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Si es Persona Jurídica

CONTINUACION DE LA RESOLUCION POR LA CUAL SE REFUERZA EL RÉGIMEN DE SANCIONES APLICABLE A PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS POR INFRACCIÓN A UNAS NORMAS DE MARINA MERCANTE Y SE MODIFICA EL LITERAL k DEL ARTÍCULO 2° DE LA RESOLUCIÓN 520/99

Multa equivalente ente 800 y 1.500 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

ARTICULO 5°.- VIGENCIA.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá a los 14 días del mes de septiembre de 2.000



Contralmirante **Jaime Jaramillo Gómez**
Director General Marítimo