

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS



COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

cicad

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

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

PREÁMBULO

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

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

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

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

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

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

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

PRESENTACIÓN

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

DEFINICIONES

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

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

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

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

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

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

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

AMBITO DE APLICACIÓN.

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

1) De acuerdo con las áreas de navegación en:

(a) De navegación de Mar Abierto.

(b) De navegación de Áreas Internas.

2) De acuerdo con su propulsión.

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

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

TIPOS DE NAVEGACION.

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

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

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

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

TIPOS DE EMBARCACION

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

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

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

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

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

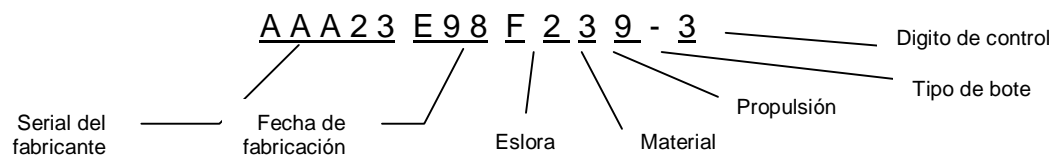
1. **OBJETO.** Establecer en el presente documento un sistema de identificación de casco en fábrica para embarcaciones menores para que pueda ser utilizado como modelo por aquellos Estados que lo estimen pertinente.
2. **OBLIGATORIEDAD DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE CASCO.** A toda embarcación menor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

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

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

5. COMPOSICIÓN DEL NUMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL CASCO (NIC).

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No accionado, incluye pedales, paletas y remos, pero no veleros.

Los veleros incluye barcos de vela que pueden tener un motor pequeño como motor auxiliar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7- REQUISITOS.

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

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

Copia del documento de compraventa de la embarcación.

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

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

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

Recibo de pago por derechos de matrícula.

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

PROCEDIMIENTOS.

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

8- PINTURA DE LA MATRICULA.

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

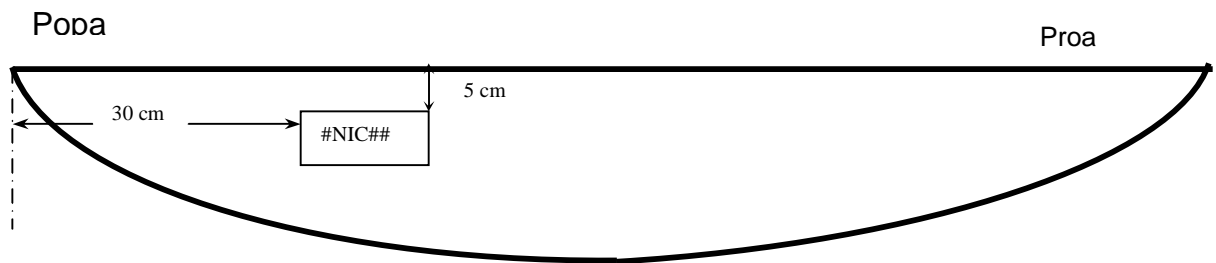
duplicado de conformidad con los siguientes requisitos que se establecen para su ubicación:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Composición de la matrícula.

