



Ref.: T1/1.02

MSC/Circ.896/Rev.1
12 junio 2001

**MEDIDAS PROVISIONALES DE LUCHA CONTRA LAS PRÁCTICAS
PELIGROSAS RELACIONADAS CON EL TRÁFICO O
TRANSPORTE DE MIGRANTES POR MAR**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 69º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 1998), preocupado por las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar y recordando la resolución A.867(20) sobre la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar y, en particular, el párrafo 6 de la parte dispositiva de dicha resolución, constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, las cuales fueron examinadas y aprobadas por el Comité en su 70º periodo de sesiones (7 al 11 de diciembre de 1998) y distribuidas mediante la circular MSC/Circ.896.

2 Para evitar y suprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, el Comité invitó a los Estados Miembros a que remitieran sin demora a la Organización los informes sobre sucesos y las medidas adoptadas a fin de poder actualizar o revisar, si fuera necesario, dicha circular.

3 El Comité, en su 73º periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000), estableció un procedimiento de notificación semestral, solicitó a la Secretaría que expidiera informes semestrales (circular MSC.3/Circ.series) e instó a los Gobiernos y a las organizaciones internacionales a que comunicaran sin demora todas las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

4 El Comité, en su 74º periodo de sesiones (30 de mayo a 8 de junio de 2001), con base en los informes registrados y en las propuestas formuladas por los Gobiernos, aprobó las enmiendas al anexo de la circular MSC/Circ.896, cuyo texto revisado figura en el anexo de este documento.

5 Se recomienda utilizar el formato que figura en el apéndice del anexo para comunicar la información a efectos de lo dispuesto en los párrafos 12, 15 y 22 de las medidas provisionales.

6 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan la presente circular y el anexo en conocimiento de todas las partes interesadas.

7 La circular se volverá a revisar teniendo en cuenta el examen de los informes sobre sucesos remitidos a la OMI y nueva documentación presentada por los Gobiernos Miembros tras la adopción, en diciembre de 2000, de la Convención internacional contra la delincuencia transnacional organizada, elaborada por la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas, junto con el Protocolo contra el tráfico ilícito de emigrantes por tierra, mar y aire.

ANEXO**MEDIDAS PROVISIONALES DE LUCHA CONTRA LAS PRÁCTICAS
PELIGROSAS RELACIONADAS CON EL TRÁFICO O
TRANSPORTE DE MIGRANTES POR MAR**

1 En espera de la entrada en vigor de un Convenio contra el crimen transnacional organizado, la presente circular facilita unas medidas provisionales no obligatorias para la prevención y supresión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

Definiciones

2 A los efectos de la presente circular:

2.1 por "buque" se entiende toda nave del tipo que sea, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, que se esté usando o pueda usarse como medio de transporte sobre el agua, excluidos los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques que sean propiedad de un Estado, o explotados por éste, y que, en el momento de que se trate, se estén utilizando sólo para servicios oficiales no comerciales;

2.2 por "Organización" se entiende la Organización Marítima Internacional; y

2.3 por "prácticas peligrosas" se entiende toda práctica que suponga la explotación de un buque que:

.1 se encuentre manifiestamente en condiciones que infrinjan los principios fundamentales de la seguridad en el mar, en particular los del Convenio SOLAS; o que

.2 carezca de la dotación, el equipo o la autorización adecuados para transportar pasajeros en viajes internacionales,

y que, por consiguiente, constituya un peligro grave para la vida o la salud de las personas que se encuentren a bordo, incluidas las condiciones de embarco y desembarco.

Propósito

3 El propósito de la presente circular es promover la toma de conciencia y la cooperación entre los Gobiernos Contratantes de la Organización de modo que puedan hacer frente con más eficacia a las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar que tengan un alcance internacional.

Medidas recomendadas a los Estados

Cumplimiento de las obligaciones internacionales

4 La experiencia ha demostrado que, a menudo, el transporte de migrantes se efectúa en buques que no cuentan con la dotación, el equipo o la autorización adecuados para transportar pasajeros en viajes internacionales. A fin de erradicar estas prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, los Estados deberían tomar medidas relativas a la seguridad marítima que se ajusten al derecho nacional e internacional para:

- .1 asegurar el cumplimiento del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (SOLAS), en su forma enmendada¹;
- .2 recopilar y difundir información sobre los buques de los que se sospeche que utilizan prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes;
- .3 tomar las medidas adecuadas contra los capitanes, oficiales y miembros de la tripulación que utilicen dichas prácticas peligrosas; e
- .4 impedir que tales buques:
 - .1 sigan utilizando dichas prácticas peligrosas; y
 - .2 si se encuentran en puerto, que se hagan a la mar.

5 Las medidas tomadas, adoptadas o puestas en práctica en cumplimiento de la presente circular para combatir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar se ajustarán al derecho internacional del mar y a todos los instrumentos internacionales pertinentes generalmente aceptados, como la Convención de 1951 y el Protocolo de 1967 de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados.

¹ Se recuerda que:

- en la regla 1 del capítulo I del Convenio SOLAS se estipula que dicho Convenio se aplica a buques dedicados a viajes internacionales;
- en la regla 2 del mismo capítulo se define:
 - por *viaje internacional*, un viaje desde un país al que sea aplicable el presente Convenio hasta un puerto situado fuera de dicho país, o viceversa;
 - por *buque de pasaje*, un buque que transporte a más de 12 pasajeros;
 - por *buque de carga*, todo buque que no sea buque de pasaje.

El tráfico de migrantes constituirá normalmente un viaje internacional. Por lo tanto, cuando dicha práctica se produce a bordo de un buque de carga, se infringen varias reglas del Convenio SOLAS.

6 Los Estados deben tomar, adoptar o poner en práctica dichas medidas de acuerdo con el derecho internacional en lo referente a:

- .1 la competencia de otros Estados para ejercer la jurisdicción y el control que corresponden al Estado de abanderamiento en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con el buque; y
- .2 los derechos y las obligaciones de los Estados ribereños.

7 Cuando se tomen medidas contra cualquier buque del que se sospeche que utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar, el Estado en cuestión deberá tener en cuenta la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar ni la del buque y su carga, así como de no perjudicar los intereses comerciales y/o jurídicos del Estado de abanderamiento ni de cualquier otro Estado interesado.

Cooperación

8 Los Estados colaborarán en la mayor medida posible para impedir y suprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, de conformidad con el derecho internacional del mar y todos los instrumentos internacionales pertinentes generalmente aceptados. Es compatible con el derecho internacional que un Estado de abanderamiento autorice que un buque de guerra de otro Estado visite e inspeccione un buque que enarbole su pabellón, según se describe en los párrafos 12 y 20 *infra*.

9 Los Estados deben considerar la posibilidad de concertar acuerdos bilaterales o regionales para facilitar la colaboración con objeto de aplicar medidas adecuadas, eficaces y efectivas para impedir y suprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

10 Los Estados deben alentar también la firma de acuerdos operativos en relación con casos específicos.

Medidas y procedimientos

11 Todo Estado que tenga motivos fundados para sospechar que un buque que:

- .1 enarbola su pabellón o pretende estar inscrito en su registro, o
- .2 no indica nacionalidad alguna; o
- .3 tiene en realidad la nacionalidad del Estado interesado, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón,

utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, podrá solicitar la ayuda de otros Estados para impedir que el buque se utilice para esos fines. Los Estados en cuestión deben ofrecer toda la ayuda que sea razonable esperar en esas circunstancias.

12 Todo Estado que tenga motivos fundados para sospechar que un buque que ejerce la libertad de navegación, de conformidad con el derecho internacional, y que enarbola el pabellón o lleva matrícula de otro Estado utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, podrá notificarlo al Estado de abanderamiento, pedir confirmación de la matrícula y, cuando ésta se confirme², pedir autorización al Estado de abanderamiento para tomar las medidas oportunas con respecto a dicho buque. El Estado de abanderamiento podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a:

- .1 visitar el buque;
- .2 inspeccionar el buque y realizar un examen relativo a su seguridad; y
- .3 si se descubren pruebas de que el buque utiliza prácticas peligrosas, tomar las medidas oportunas con respecto al buque, a las personas y a la carga que autorice el Estado de abanderamiento.

Todo Estado que haya tomado medidas de conformidad con el presente párrafo debe informar sin demora al Estado de abanderamiento interesado de los resultados de las mismas.

13 Todo Estado de abanderamiento, en la medida compatible con lo dispuesto en el párrafo 8, podrá supeditar su autorización a las condiciones establecidas de mutuo acuerdo entre él y el Estado requirente, incluidas las relativas a la responsabilidad y a las medidas que se vayan a adoptar respecto al alcance del uso de la fuerza. Ningún Estado adoptará medida adicional alguna sin la autorización expresa del Estado de abanderamiento, salvo las necesarias para eliminar un peligro inminente o aquellas que se deriven de acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes.

14 Todo Estado responderá con rapidez a cualquier solicitud de otro Estado destinada a averiguar si un buque que pretende estar inscrito en su registro o que enarbola su pabellón tiene derecho a ello, así como a cualquier solicitud destinada a obtener autorización en virtud de lo dispuesto en el párrafo 12.

15 Cuando se descubra que un buque utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, los Estados deben:

- .1 comunicar inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque o en cuyo registro están inscritos los resultados de las investigaciones realizadas acerca de la seguridad en virtud de lo dispuesto en el párrafo 12; y
- .2 consultar inmediatamente sobre las medidas ulteriores que procede adoptar, tras enviar o recibir los informes relativos al buque en cuestión.

² Si no se confirma la matrícula, la situación es la descrita en el párrafo 11.2 anterior.

16 Cuando existan motivos fundados para sospechar que un buque utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar y se llegue a la conclusión, de conformidad con el derecho internacional, de que el buque no posee nacionalidad alguna o se hace pasar por un buque sin nacionalidad, los Estados deben efectuar un examen relativo a la seguridad del buque, según proceda. En el caso de que los resultados del examen relativo a la seguridad indiquen que el buque utiliza prácticas peligrosas, los Estados tomarán las medidas oportunas de conformidad con el derecho nacional o internacional pertinente.

17 Cuando haya pruebas de que un buque utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, los Estados, al tomar medidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 12 ó 16, deben:

- .1 garantizar la seguridad de las personas que se encuentren a bordo y que cualquier medida que se adopte con respecto al buque sea racional desde el punto de vista ambiental; y
- .2 tomar las medidas oportunas de conformidad con el derecho nacional e internacional pertinente.

18 Los Estados deben adoptar las medidas necesarias, de conformidad con el derecho internacional, incluida la regla I/19 c) del Convenio SOLAS, para garantizar que los buques que utilicen prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar no zarpen hasta que puedan hacerse a la mar sin peligro para el buque ni a las personas que se encuentren a bordo, y comunicar sin demora al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar dicho buque o en cuyo registro está inscrito todos los sucesos relacionados con tales prácticas peligrosas que lleguen a su conocimiento.

19 Los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, se deben asegurar de que cuando se reciba una solicitud de transferencia de un buque a su pabellón o a su registro se cumpla lo prescrito en la regla I/14 g) ii) y se realicen las inspecciones y los reconocimientos pertinentes para garantizar que el buque se destinará al servicio especificado en los certificados expedidos de conformidad con lo dispuesto en el capítulo I del Convenio SOLAS 1974.

20 Toda medida que se tome en la mar de conformidad con la presente circular será ejecutada únicamente por buques de guerra o aeronaves militares, u otros buques o aeronaves claramente marcados e identificables como buques o aeronaves al servicio del Gobierno y autorizados a tal efecto.

21 Cada Estado debe designar una autoridad o, si es necesario, varias autoridades encargadas de recibir los informes sobre las prácticas peligrosas, y de responder a las solicitudes de asistencia, confirmación de matrícula o de derecho a enarbolar su pabellón y de autorización para tomar las medidas pertinentes.

22 No obstante lo dispuesto en el párrafo 20, no deberá considerarse que los buques que presten ayuda a personas siniestradas en el mar, según exige el derecho internacional del mar, incluida la regla V/10 del Convenio SOLAS, y los buques que presten ayuda de acuerdo con la presente circular, están dedicados a prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

Informes

23 Con el fin de impedir y suprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, los Estados interesados deben informar sin demora a la Organización sobre los sucesos ocurridos y las medidas tomadas al respecto. Dicha información se utilizará para actualizar o revisar la presente circular, según proceda.

24 Se recomienda utilizar el impreso de notificación que figura en el apéndice para comunicar la información destinada a los fines indicados en los párrafos 12, 15 y 22.

APÉNDICE

**INFORME SOBRE PRÁCTICAS PELIGROSAS RELACIONADAS CON EL
TRÁFICO O TRANSPORTE DE MIGRANTES POR MAR**

Fecha: _____ Hora: _____

Nombre del buque: _____ ¿Figura en el casco? S/N

Número oficial/del documento: _____

Pabellón: _____ Distintivo de llamada internacional: _____

Puerto de matrícula: _____ ¿Figura en el casco? S/N

Descripción: _____

Tipo de propulsión/potencia: _____ Arqueo bruto: _____

Situación: _____ N/S _____ E/O _____

Último puerto de escala (incluidas fecha/hora de salida): _____

Próximo puerto de escala (incluidas fecha/hora de salida): _____

Propietario/fletador: _____

Capitán: _____ Nacionalidad: _____ Fecha de nacimiento: _____

Número de tripulantes/nacionalidad(es) (si se pueden identificar entre las personas a bordo): _____

Número de migrantes y otras personas a bordo/nacionalidad(es): _____

Número de varones adultos: _____ Número de hembras adultas: _____

Número de varones menores: _____ Número de hembras menores: _____

Breve descripción del suceso y medidas adoptadas (incluidas fecha/hora si es necesario): _____

Observaciones y recomendaciones adicionales: _____

Autoridad marítima: _____
