

## ACADEMIA DEL MAR

### ACTA DE LA SESIÓN PLENARIA ORDINARIA N° 134.

En la ciudad de Buenos Aires, el 26 de abril de 2011, siendo las 18.00 horas se inició la centésimo trigésimo cuarta Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar, con la presidencia del Académico Néstor Antonio Domínguez y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 5: Ingeniero Horacio Reggini;  
 N° 8: Vicealmirante Carlos Luis Alfonso;  
 N° 12: Contraalmirante Enrique Jorge Cosentino;  
 N° 11: Arquitecto Hernán Alvarez Forn;  
 N° 16: Doctor Jorge O. Codignotto;  
 N° 17: Señor Pedro A. Fox;  
 N° 19: Contador Gilberto Rossi;  
 N° 20: Ingeniero Alejandro Luppi;  
 N° 24: Capitán de Navío Osvaldo Pedro Astiz;  
 N° 28: Almirante Dr. Enrique Molina Pico;  
 N° 30: Capitán de Navío Javier Valladares;  
 N° 31: Capitán de Navío Carlos E. Ereño;  
 N° 35: Ingeniero Humberto R. Ciancaglini;  
 N° 36: Contraalmirante Norberto M. Couto;  
 N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;  
 N° 39: Doctor Héctor José Tanzi;  
 N° 43: Doctor José Manuel Agis.  
 N° 40: Contraalmirante Edmundo J. Schaer;  
 N° 25 Doctor Enrique Aramburu;  
 N° 2: Doctora. Frida Armas Pfirter;  
 N° 13: Capitán de Navío Doctor Josué Guillermo Bartoletti:

**AC.PRESIDENTE:** Con respecto al Museo Marítimo, tengo una copia del Acta en que el contraalmirante Oscar Jorge Calandra expuso en esta Academia su visión del Museo Marítimo.

**AC. LUPPI:** La idea de un Museo viene del tiempo de Sarmiento y hay en la República Argentina importantes museos que cumplen una función notable desde lo social y cultural, y esto sería un logro importante para la Academia, convertirse en el órgano que lo hace; las dos propuestas fueron del arq. Alvarez Forn que es muy concreta, él propuso pedirle a este señor que se haga cargo con las condiciones que se van a discutir en el plenario, de qué hacer; y hacerlo mañana. La otra idea fue la propuesta del Ac. Tanzi que dijo que esto precisa un negociante, un industrial que se interese en el tema y mencionó al dueño o armador o presidente de Buquebús, y pienso que es otra idea que se puede hacer de inmediato, además del estudio que tiene el almirante Calandra y que seguramente se va a usar y creo que estas dos propuestas son para hacerlo de inmediato. Yo le pediría a esa Comisión que tome en cuenta esas dos propuestas.

**AC. PRESIDENTE:** El Académico Alvarez Forn forma parte de la Comisión donde hemos tratado el tema, y el hombre que ha montado el Museo Marítimo en Ushuaia, no sé si podría, pero el tema está en que pensamos que la Academia no es un ente ejecutivo; para llevar adelante el proyecto y hacerlo realidad tendríamos que buscar la

manera de que haya alguien que ponga el dinero y alguien que ponga el edificio, y alguien designado como futuro director de ese museo que se dedique junto con un grupo administrativo para ejecutar la tarea.

La Academia no está para eso, tiene que generar ideas, y dar impulso a este proyecto para que alguien lo lleve adelante, porque si no nos desnaturalizamos, si no nos metemos en la ejecución y no en la producción de ideas. No somos económicamente fuertes para hacerlo ni nos compete encarar algo como el Museo Marítimo. Además tenemos que abarcar muchos otros campos, hay otras ideas en relación con los objetivos que merecen también atención de la Academia, pero no para una ejecución directa por parte de la Academia, sino para que otros lo hagan.

El origen de la Academia de Platón era producir ideas pero no se metía con el mundo de la realidad.

Ese es el compromiso que tenemos con el Almirante Calandra en relación con el Museo. Les digo que dentro de un mes tenemos que tener definido el plantel de los nuevos Académicos, hay una serie de propuestas, pedimos curriculums, el visto bueno a diversas personalidades hasta ahora con buen éxito, por ejemplo Abel González, el hombre de la seguridad nuclear que nos dijo que estaba interesado y el contraalmirante Domingo Ricardo Giorsetti, por la propulsión nuclear, se han mostrado interesados. En cuanto al tema del doctor Conrado Franco Varotto sigue pendiente, tenemos un experto en mamíferos marinos, el doctor Claudio Campagno y hemos consultado al periodista del diario La Nación Escribano, que está demasiado ocupado. Hemos hablado con la periodista especializada en temas de ciencia y tecnología Nora Bar del mismo diario que parece estar interesada, esperamos una respuesta de ella. El Embajador Vaqueriza que la Académica Armas Pfirter iba a ver si lo interesaba, el Almirante Berizzo también está convocado, el Dr. Trueba y el Capitán de Navío Louge también.

Estos son los nombres que tenemos en consideración.

Quiero pasar a hacer un resumen de la reunión de la Comisión de Objetivos de la Academia, que mantuvimos hace dos semanas en el Centro Naval:

Yo vi el diccionario de la Real Academia española, la definición de la palabra “propósito” que se anuncia en el artículo 2º del Estatuto y la de la palabra “objetivo”, para ver las diferencias:

Los propósitos son ideales a alcanzar por la Academia, tenemos seis ideales enunciados en el Estatuto; los objetivos serían estaciones en el viaje a algunos de esos ideales y estuvimos tratando de buscar algunos objetivos concretos para llevar adelante en miras a esos ideales o propósitos.

En el artículo 3º se menciona el cómo llevar adelante ese viaje hacia los propósitos de la Academia. Durante el año pasado traté de lograr que los objetivos que se fijaran, sean congruentes con esos propósitos para no modificar el Estatuto. En concreto podemos hacer que los objetivos formen parte del reglamento interno de la Academia que nosotros sí lo podemos modificar.

Empecé a pensar cuáles eran los objetivos que alimentaban a los distintos propósitos y el primero es investigar, dilucidar y prestigiar las cuestiones del mar en su más amplia acepción a fin de contribuir al crecimiento del país y al bienestar de sus habitantes.

Tenemos dos objetivos que tienden a ese propósito, el primero es que nuestra Academia sea “Nacional”. Tuvimos un fracaso con la Secretaría de Cultura y las otras Academias y empezamos a repensar la cuestión; evidentemente tienen que cambiar algunos estamentos políticos para volver al ataque, pero este sería un objetivo a tener en cuenta para llevar adelante; el otro objetivo son las investigaciones que nosotros podemos realizar como Academia y que volcamos en los Cuadernos Talásicos, que nos dan el sentido científico que se atribuye a esta Academia en su Estatuto.

En la medida que nosotros científicamente crezcamos, tenemos más respaldo para decir que esta Academia tiene que ser nacional.

Pensamos en incluir entre nuestros logros científicos, exposiciones especiales que se han hecho en esta Academia y que merecen ser difundidas y capitalizar algunos trabajos de investigación sobre el mar, que hacen individuos que no pertenecen a nuestra Academia y a los cuales nosotros les podemos dar respaldo publicando sus investigaciones en la Web.

El otro propósito de la Academia es apoyar el ejercicio de los derechos jurisdiccionales argentinos de navegación marítima, aérea, la exploración, explotación y conservación de los recursos y del tráfico en el mar y en los puertos; en este sentido el objetivo que puede llevar a ese propósito es propiciar que alguna Universidad que tenga una carrera de grado en Derecho, pueda desarrollar una especialización de post grado en Derecho de los Intereses Marítimos; en eso hemos estado con los académicos Aramburu y Luppi y espero que alguna vez lo logremos porque es un agujero negro en el desarrollo de los intereses marítimos, el no poder desarrollar estos cursos de post grado para generar recursos humanos.

El otro punto, el c) de los propósitos de la Academia, es promover y difundir la investigación científica y tecnológica fomentando los estudios correspondientes.

Lo podemos hacer si tenemos la difusión correspondiente de nuestras investigaciones, para eso diseñar y mantener un sitio en Internet propio de la Academia, junto con el sitio: [planetaazul.org.ar](http://planetaazul.org.ar) donde tenemos registrados nuestros Cuadernos Talásicos. Podría usarse también el sitio de la “biblioteca virtual de Google” y conseguir otros trabajos de investigación para publicarlos con la autorización de esos investigadores para avalar este propósito de la Academia.

El último propósito de la Academia es desarrollar la conciencia marítima de la población. El Centro Naval, la Liga Naval, la Armada, la Prefectura Naval, entre otras instituciones, han tratado de hacer ese desarrollo de la conciencia marítima en la población argentina, que no la tiene o la tiene en poco grado. En este sentido nuestro objetivo sería incidir para modificar los programas educativos de las escuelas primarias y secundarias del país, para introducir los temas del mar.

Estamos en conocimiento del Manual de Intereses Marítimos que ha desarrollado la Armada, y que está tratando de introducir en la educación secundaria, pero estoy haciendo, junto con dos marinos más, un proyecto de varios libros relacionados con la enseñanza primaria y secundaria hasta llegar al nivel que tiene la Armada en ese manual.

Ese interés hay que difundirlo desde la infancia y estamos trabajando en ese sentido.

Están todos convocados para esta tarea de mejorar la conciencia marítima de un país cuyo desbalance demográfico, producido por un asentamiento de la población hacia el norte, hace que la Patagonia aparezca despoblada estando frente al mar con la mayoría de nuestras costas.

En la reunión de la Comisión de Objetivos se trataron también los propósitos d) y e), que son estimular el desarrollo sustentable de las actividades marítimas en el ámbito de la cooperación internacional y extender tales propósitos a los espacios fluviales y lacustres en el orden nacional y regional. Estos dos propósitos tienen un objetivo planteado por el Académico Valladares y que es que la Academia estudie la posibilidad de hacer un proyecto de ley sobre políticas marítimas argentinas y que sea consultado en los ámbitos que corresponden, para llevarlo al Congreso para que se enuncien esas políticas que deben ser políticas de Estado.

**AC. VALLADARES:** Nuestro país no tiene una ley del mar y esta es una realidad. Es por ello que no tiene marco para la actividad marítima. Cuando nos reunimos para analizar los objetivos de la Academia, vimos que una acción con que podemos contribuir es generar un documento que genere el efecto dominó y que termine en una ley.

Como punto de partida de una charla en el CARI, y en la preparatoria surgió este comentario para esta iniciativa, y yo dije que ya lo está haciendo nuestra Academia.

La organización de la COI (Comisión Oceanográfica Intergubernamental) tiene dictada una publicación en la que presentó las políticas del mar de varios países, disponible en Internet. A modo de ayudar leí las leyes y había un documento sin redacción, enumeración de puntos y volcado de lo que me llamó la atención de la ley de cada uno de los países. Hay algunos países que tienen una ley muy cuantificada.

Yo tomé los puntos de la legislación, junté antecedentes para volcar y ver los que serían útiles, puse un punto de ámbito de la ley para ver cómo entraría el concepto antártico o todo el continente antártico; hay un punto que son ideas que están repetidas en casi toda la legislación, puntos en que todos los países tienen interés, hay algunos que son principios porque el punto que sigue son principios, hay una enumeración de principios y está el precautorio; yo puse una secuencia no en orden de prioridad. Hay algunos puntos que pueden ser llevados a principios.

**AC. PRESIDENTE:** Usted se refiere a principios como lo que en nuestra legislación aparece como fundamento de una ley.

**AC: VALLADARES:** No, los principios son pilares de referencia que se consideran como elementos fundamentales para ese proyecto; por ejemplo, la simple ejecución, la participación comunitaria, pueden ser principios y cada uno tiene que desarrollarse a través de ideas que los consoliden y de acciones; este es un documento para generar otro documento para circularlo. La Academia tiene que ser un gatillo de un pensamiento ordenado para que nuestro país desarrolle una ley de los océanos, lagos y vías navegables.

Y otro punto es el de áreas temáticas; en todas las experiencias de nuestro país la pesca se la deja como tema aparte y esto puede ser otro principio, que el mar tiene que ser abarcado en su totalidad; casi todas las leyes tienen cinco o seis áreas temáticas y sumando llegué a 14 ó 16 áreas temáticas. Los programas en los que somos parte, tendríamos que darles cumplimiento, como la ley del mar, de convenios que nos dan nuestra identidad. Puse las organizaciones que algunos países sugirieron, cada país tiene una solución distinta, enumero algunas organizaciones más significativas y todas tienen estructura y diseñé luego actividades asociadas a esto para desarrollar a través de una política nacional.

La idea es consolidar un documento en el transcurso del año, ir elaborando un documento que nos animemos a presentar como primer paso de una política nacional del océano.

**AC. PRESIDENTE:** Habíamos hablado de política marítima argentina, tenemos que remitirnos al mar argentino, a la problemática nuestra del mar hacia la Antártida inclusive.

**AC: VALLADARES:** Como título provisorio le puse Política Nacional hacia el Mar, Ríos y Lagos pero varios países lo llaman "Política Oceánica".

Y todo esto hasta la fecha, es cuestionable y debatible.

**AC. PRESIDENTE:** Cuando se habla de intereses marítimos se habla de mares, ríos y lagos; la idea sería que esta política sería en respaldo de estos intereses marítimos.

**AC. VALLADARES:** Hay países que mencionan a ríos navegables, otros no y otros que dividen lagos, lagunas y estuarios como un tema de las zonas costeras. Habíamos pensado de llegar a tener un documento más o menos presentable, por los eventos por la incorporación de nuevos Académicos, el contacto con la Armada para un marco de esa Institución y ver hasta qué ámbito llegar con esta propuesta. Les pido que me manden lo que crean conveniente.

**AC. PRESIDENTE:** Le pido, Académico Valladares, que explique el tema relacionado con que el Servicio de Hidrografía Naval necesitaría un ente consultor que podría ser la Academia del Mar.

**AC. VALLADARES:** Incurro en demasiada exposición personal, es una mala formación mía y el Servicio de Hidrografía Naval tiene un “Consejo Consultivo” que nunca fue conformado, pasó al Ministerio de Defensa y una cosa que le objetan es que no tiene conformada ese consejo. Mantuve una charla con el Director del Servicio de Hidrografía Naval en la que le comenté sobre que ese ente consultor puede ser la Academia del Mar. Esto nos puede ayudar para tener visibilidad en hechos concretos. Me dijo que ello es posible porque el Consejo Consultivo periódicamente debería ser nominal y el compromiso sería de una reunión semestral.

**AC. PRESIDENTE:** Sería bueno invitarlo al Jefe de Servicio de Hidrografía Naval a que nos brinde una exposición e interesarlo al respecto.

**AC. VALLADARES:** Mucha gente cree que la Academia del Mar es una Comisión del Centro Naval, hay que salir de eso y podría ser mediante este servicio.

**AC. SECRETARIO:** El Académico Dr. Natale tiene intención de venir a la brevedad, mandó una carta con unos folletos sobre la decadencia argentina en los últimos años donde pide transmitirlo a los miembros de la Academia.

**AC. PRESIDENTE:** cedo la palabra al disertante de hoy, el Académico Bartoletti.

**AC. BARTOLETTI:** Mi tema es “La OMI (Organización Marítima Internacional) y los actos ilícitos que atentan contra la navegación segura, aspectos legales.”

Pido disculpas por no poder conectar la exposición con la pantalla; esta presentación va a tener cuatro aspectos:

- 1) la piratería, si bien no ha sido un tema en el cual la OMI ha elaborado un documento instrumento jurídico independiente, ha desarrollado una acción con respecto a la cuestión de la piratería y en la actualidad en las costas fuera de Somalia ha tenido intervención activa;
- 2) el régimen para la represión de actos ilícitos contra la seguridad marítima cuyo origen son documentos elaborados en la OMI;
- 3) establecer una relación entre ambos porque si bien no parece haber relación en los aspectos jurídicos, parece ser que todos los caminos conducen a Roma y
- 4) voy a enumerar algunas cuestiones en que la OMI trabaja en este momento.

Esta presentación está tomada de la exposición que tuve que realizar en el Palacio San Martín sobre temas de seguridad nuclear y lo que voy a hacer es desarrollar o describir algunas cuestiones centrales:

Piratería: la referencia normativa la tenemos en la Comisión de Derechos del Mar en las Naciones Unidas y la norma la encontramos en las normas de ultramar y que es una acción de violencia o depredación contra un buque o personas dentro de un buque, que básicamente está circunscripta a la cuestión de violencia.

Quiero enunciar algunas de las características que definen esta conducta: se ha establecido que tiene que haber motivos personales, la cuestión es que tienen que haber motivos personales o privados para contraponerse a cuestiones políticas o públicas; tiene que ser hecha por un buque privado y contra otro buque, se necesitan para esta figura la acción de dos buques. Con la reunión de la Comisión del 58 de ultramar y de las Naciones Unidas, se decidió que es un buque contra otro.

Otra cuestión es que esta figura tiene que darse en aguas internacionales en ultramar o no territoriales, como lo es la Zona Económica Exclusiva (ZEE), hay algunos autores que dicen que la piratería es la figura que está en la Convención del Mar.

Cuáles son las posibilidades de definir si es un acto es de piratería:

- 1) hay obligación de cooperar, que se impone ante los Estados en un caso de piratería.
- 2) para poder tomar alguna acción relativa a hechos de piratería hay que tener la autorización del Estado y en este caso se permite que cualquier buque de guerra o público pueda efectuar el derecho de visita sobre el buque pirata, puede ejercer el derecho de captura y puede establecer una jurisdicción para entender los asuntos relacionados con el hecho de piratería; esta jurisdicción universal no es obligatoria, sólo es facultativa de ejercer la jurisdicción y es universal porque cualquier Estado puede ejercer su jurisdicción si captura el buque; para poder ejercer esa jurisdicción es importante que el ordenamiento interno, la legislación de cada país lo establezca en su ley como conducta punible y que los tribunales puedan ejercer la competencia. Si la legislación nacional no provee esas normas, los Estados no pueden ejercer la jurisdicción en cuanto a hechos de piratería.

La OMI ha tratado estas cuestiones en los últimos tiempos porque ha habido cuestionamientos sobre cuál es la legislación interna de cada país y las posibilidades de ejercer o juzgar.

La segunda cuestión que la OMI ha tomado es con los convenios que regulan la supresión de los actos ilícitos que atentan contra la navegación segura, que se agrupan en los llamados Convenios SUBA del Programa del año 88 y dos protocolos de Londres del 2005.

Los dos han tenido amplia aceptación y han sido ratificados por 150 países.

Respecto al Convenio SUBA del año 88, el antecedente por el cual se llega a este convenio es el caso de un buque tomado por parte del personal a bordo y que reivindicaba la liberación de miembros de la organización palestina. Este caso generó cual iba a ser el encuadramiento si iba a ser piratería o no, generó una resolución de las Naciones Unidas, sobre el terrorismo, la N° 4061, y que la OMI haga un tratamiento a estas cuestiones.

La tipificación de estos delitos en ningún momento prevé la motivación de mencionar al terrorismo, sí hay una mención en su preámbulo, no exige que la motivación sea el terrorismo, sin embargo todos los actos que comprende este convenio están asociados con acciones de grupos terroristas.

Este convenio impone ciertas obligaciones que lo distinguen de la cuestión de la piratería, una de las obligaciones que impone es dictar un régimen legal interno que

haga posible la aplicación del convenio con las figuras legales de jurisdicción correspondiente a los tribunales de cada Estado.

Otra cuestión que caracteriza a los convenios es que a diferencia de la piratería, acá obliga a los Estados a que un presunto autor que incurra en las figuras delictivas previstas en el convenio tiene que ser detenido e investigado.

Otra cuestión para la eficacia del convenio es juzgar; cuando uno de los presuntos autores es detenido, y se hace una investigación y hay un procedimiento, la obligación del Estado Parte es juzgar o extraditar.

Una cosa o la otra, tiene que tener un régimen interno legal y que los tribunales tengan la jurisdicción para poder actuar.

Otra cuestión es que este convenio SUBA del año 88 prevé la posibilidad de una jurisdicción múltiple y a diferencia de la piratería, en este caso los Estados cuya jurisdicción tienen alguna relación directa, hay una serie de Estados que tienen la obligación de juzgar a estos presuntos actores y prevé un listado de Estados que tienen la facultad pero no la obligación.

Este convenio tiene una serie de normas para la cooperación, extradición, que hacen a la eficacia del sistema y la obligación de los Estados de prevenir e informar para contribuir a la eficacia de este régimen.

Veamos cómo está estructurado este convenio:

- Respecto al ámbito de aplicación: el buque cuando se define la seguridad, que puede ser objeto de la figura delictiva, abarca todo lo que se puede entender como nave destinada a la navegación, quedan excluidas las plataformas, los buques de guerra, públicos o fuera de servicio y un tema que es interesante, que es una nota distintiva de los convenios que uno pueda estudiar, es ¿cuál es el elemento internacional del convenio? acá el elemento internacional es el que un buque tenga su plan de viaje más allá del mar territorial, que haya un plan que prevea a la navegación más allá del mar territorial del uso del Estado;
- Lo que define la aplicación del convenio son los buques definidos en el convenio y su plan de navegación; el convenio es aplicable a la navegación de cabotaje si se navega de un puerto a otro puerto que no pase de la milla 12 y no sería aplicable si se sale del mar territorial.
- La otra característica para que este convenio sea universal es que el actor se encuentre en territorio de estado parte diferente del buque;
- En lo que respecta a la parte de las figuras penales: se tiene que tratar de un acto ilícito y figura dolosa y el primer agrupamiento de conductas es el apoderamiento o ejercicio del control mediante violencia u otra forma de intimidación;
- La otra conducta es acto de violencia es contra una persona a bordo o daño al buque de carga o colocación de artefactos o explosivos que pueda poner en peligro la navegación.
- La otra conducta que observamos es que el buque de carga o personas a bordo son el objeto del delito.
- Otra forma es la lesión o muerte de personas en relación con los hechos anteriores.
- Prevé como figura secundaria la tentativa de estas figuras ilícitas, la participación y las amenazas de cometer algunos de los casos para que otro haga o deje de hacer; la cuestión central es que pueda poner en peligro la navegación segura.
- Hay una jurisdicción múltiple obligatoria para el Estado en cuyo territorio o mar territorial se comete el delito, y obligatoria para el Estado cuya nacionalidad

posea el actor y facultativa para el Estado cuya nacionalidad posea la víctima, Estado donde reside el actor y Estado donde se intente obligar a alguien a hacer algo.

Esto es lo central, el convenio es bastante complejo, este convenio tuvo un protocolo que enmendó el convenio SUBA del año 88 a raíz de los hechos del 11 de septiembre. Con esos hechos, la OMI se inundó de los temas vinculados al terrorismo, la agenda prioritaria del OMI fue abordar estas cuestiones, hay una resolución de la OMI donde establece como tarea prioritaria no sólo solucionar elementos jurídicos para la represión de los actos ilícitos sino cómo prevenir estos hechos y este impulso inicial que tuvo la OMI donde se aprobaron algunos instrumentos sobre la cuestión, fue decayendo y teniendo cierta dificultad después de la invasión de Estados Unidos.

La realidad es que en el 2005 cuando se aprobó este protocolo, hubo discusiones muy profundas y respecto a este tema, en el 2002 se convocó a una conferencia donde se introduce una serie de cuestiones como el código OIT donde se adoptaron medidas para la seguridad del buque, y algunas otras medidas y en esta cuestión es interesante señalar que no sólo la OMI trabajó y en el tema marítimo se abordó en la OIT y se modificó un convenio donde estuvo involucrada la OMI-

Lo que sí es importante como concepto genérico es que en este protocolo de SUBA cambia el eje de la cuestión y ya el buque no es el objeto del delito sino que se encara al buque como medio del delito; se discutió que el buque podía ser la propia arma del delito, la logística para el delito y el modo de financiar actividades terroristas.

Esta última cuestión quedó totalmente fuera. Se abordó el tratar de buscar figuras delictivas para prevenir y reprimir estas dos cuestiones, el buque como arma y el buque logístico. Este protocolo amplía las conductas punibles y se plantea en un tema de armas nucleares, con lo cual la conferencia pasó a ser política, y terminó con una declaración muy dura que cambió el eje y este convenio además tiene este protocolo y produce un convenio dentro del convenio, o sea las normas relativas a la posibilidad o al establecimiento de un procedimiento para hacer efectivo el cumplimiento del convenio. Todo este convenio con protocolo se lo llamó Convenio SUBA 2005 porque se lo integró a un solo instrumento jurídico.

Conductas punibles: todas las figuras penales están mirando el aspecto logístico de transporte de sustancias químicas y una cuestión es el tema del transporte porque un armador o capitán puede transportar esto y no saberlo, y una fuerte resistencia de asociaciones no gubernamentales que representan a los trabajadores; el uso de un dual combinación química es muy difícil de determinar y es muy complejo y la tipificación de estos delitos fueron aportados por un grupo especial de penalistas y representantes de distintos países para abordar distintos derechos penales de cada uno de los países y otra cuestión es que el transporte de autores de delitos SUBA o autores de otros delitos previstos en nueve convenios de Naciones Unidas vinculados al terrorismo, si son transportados en un buque y se sabe que van esos autores, eso configura una figura penal.

Esto es muy complejo desde el punto de vista penal.

Me quiero referir al artículo 8 bis, que es aplicable fuera del mar territorial. Para poder ejercer la represión o el poder de policía tiene que estar el buque o persona a bordo encuadrado en el delito SUBA. En el año 89 en el convenio del tráfico ilícito hay un artículo que habla de cooperación y los norteamericanos fueron los impulsores del artículo 17 en el tráfico ilícito en el mar, y quisieron establecer la posibilidad de que hubiera una fórmula de que el Estado pudiera dar un consentimiento tácito o genérico para cualquier circunstancia, quisieron llevarlo al protocolo SUBA del 2005. A la Argentina le preocupa el preservar la cuestión de los derechos del mar pero había cierta

preocupación en Francia sobre qué pasa cuando un buque viene navegando, va a pasar por el estrecho de Magallanes y que recibe una amenaza que a bordo va un grupo que amenaza con hacer un daño ecológico. Sería interesante que en este convenio hubiera una norma específica que permitiera algún tipo de actuación pero no la hay y quedó diluida la posibilidad de poder actuar.

Se deben preservar los derechos humanos, y los Estados son responsables cuando ante una presunción abordan el buque y se produce la visita y a bordo no se constata y otra cuestión es que todos los funcionarios tienen que estar identificados y para que el procedimiento sea rápido los Estados tienen que designar una autoridad.

Otra cuestión que la OMI está desarrollando, son orientaciones para Estados miembros y unas normas que contienen cuestiones de comunicaciones, medidas de cómo prevenir los delitos y no se recomienda el uso de armas a bordo ni servicios privados y tampoco bajo funcionarios del Estado armados a bordo, es muy extenso, son 40 páginas del manual de procedimientos.

Y desde el punto de vista jurídico, con respecto a la piratería se hizo una encuesta de cómo están los ordenamientos internos de cada Estado en esta materia, cuáles son las posibilidades de ejercer la jurisdicción y el comité marítimo internacional ha preparado un proyecto con la recomendación de que el delito de piratería sea previsto en la legislación y la posibilidad de actuar en los tribunales y por último se ha cuestionado en el caso de la piratería en Somalia como posición de una asamblea general en la OMI en el 2009, que la solución de estos problemas no pase por la intervención de fuerzas navales sino que pase por el juzgamiento y por la prevención de esta actividad de piratas y que la solución requiera mucho más de fondo y que la fuerza naval multinacional no estaría actuando.

La OMI ha hecho un reconocimiento expreso a la labor desarrollada. La segunda cuestión que se aprecia es que la solución pasa por el juzgamiento de los actores de las figuras penales pero primero hay que detenerlos, y para eso hay que tener una infraestructura y la logística de eso está en el operativo, no sólo en el campo jurídico.

La otra cuestión es qué fuerzas pueden actuar, hay una opinión de quiénes pueden actuar tienen que ser las fuerzas de seguridad y no las Fuerzas Armadas, pero la realidad supera los papeles, me parece más posible la fuerza naval.

La realidad es que, en el caso concreto de la Armada Argentina, ha seguido participando en estas cuestiones e incluso en la cumbre participaron las Fuerzas Armadas.

El resultado final tiene que ser que el autor de un delito tiene que ser condenado y se requiere una serie de cuestiones que pasan fuera de lo jurídico.

**AC. MOLINA PICO:** En el caso concreto de aplicación del protocolo SUBA y sobre la posición argentina.

**Respuesta:** El caso que tengo es de un convenio SUBA del año 88 de Estados Unidos. La tipificación son 3 ó 4 páginas y hay que ser muy experto para ver cómo se determina y en el transporte de sustancias químicas, los husos horarios hacen difícil el procedimiento de cómo actuar, cómo hace una dotación para ir a un buque a ver si hay droga en ultramar? La aplicación tiene que ser en casos muy concretos.

**AC. FOX:** Hay que seguir lo que ha hecho Estados Unidos en los últimos tiempos hasta hoy; el tema es muy complejo, desconoce los acuerdos que se hacen y su marina mercante es muy pobre, no hemos dicho sí o no a las reglas de Róterdam.

Hay un exceso de barcos que no tendrían que estar navegando donde el capitán es el mismo ni es el mismo barco; el asunto es grave y en la Argentina es problema de la Aduana.

**AC. LUPPI:** En el caso de la piratería tiene que haber dos barcos si uno es de piratas y otro es plataforma que no navega?

**Respuesta:** Hay un protocolo que se aplica y hay una norma, en la zona de Somalia 22 mil buques pasan y más del 12% de los combustibles pasa por esa zona y de ahí la importancia del proceso multinacional naval.

**AC. PRESIDENTE:** Sin otro particular, se levanta la reunión.