

Publicat el 18-2-2007 a "Levante - EMV".

"El buque 'Marine I' sigue anclado cerca de la costa mauritana con 400 inmigrantes a bordo. España y Mauritania continúan negociando una solución para el barco que sufrió una avería el viernes".  
EFE - Madrid - 06/02/2007.

## **Derechos humanos, navegación y gestión portuaria**

Eduardo Peris Mora \*

La *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) es el tratado más importante sobre la protección de la vida de las personas en el ámbito de la marina mercante. Fue redactado en 1914 en su primera versión tras el trágico accidente del Titanic en abril de 1912. En dicho tratado, aunque inicialmente tuvo solo carácter voluntarista, se obligaba a los gobiernos que lo iban firmando a exigir determinadas condiciones mínimas de seguridad en los buques matriculados en cada Estado: dotación de botes salvavidas, sistemas de comunicaciones y señales, etc. En 1948 fue creada bajo los auspicios de Naciones Unidas una organización permanente que más tarde se ocuparía de estos mismos asuntos y que recibiría el nombre de *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). La misión de IMCO, que fue al principio la de generar recomendaciones para los Estados, acabó por ocuparse de redactar normas para buques y puertos que terminan por incorporarse a las legislaciones nacionales en casi todo el mundo. Posteriormente el nombre pasó a *International Maritime Organization* (IMO).

Aunque, en general, los tratados internacionales no son siempre fáciles de llevar a la práctica, las actuaciones de IMO han dado lugar a cambios en las maneras de actuar en diversos aspectos relacionados con la navegación. En los últimos decenios han sido esas recomendaciones y tratados las que han establecido unas normas de protección del medio ambiente marino, las maneras y límites para realizar vertidos desde buques en alta mar, la obligación de retirada y desguace en ciertos plazos de los petroleros sin doble casco, etc. Como consecuencia de esa normativa ya están prohibidos hoy los atraques de buques sin las adecuadas normas de protección medioambiental en muchos puertos de USA y Europa. La normativa producida por la IMO se pretende sea aplicada a los buques pero también exige responsabilidades para los puertos ya que les obliga a disponer de sistemas de gestión de los residuos generados en alta mar; aguas de lastres, residuos generales, aceites, etc.

Hasta las primeras reglas internacionales, el comportamiento de los navegantes se regulaba por normas de honor de los marinos (o corsarios) investidos de una autoridad absoluta, justificada por las especiales circunstancias de la vida a bordo. En los primeros años del s. XXI se dan unas nuevas circunstancias que, por el número total de muertes, podrían resultar tan graves, al menos, como el mencionado naufragio del Titanic.

Nos referimos a los miles de personas que ponen en riesgo sus vidas en la mar en los movimientos transfronterizos ilegales de emigrantes entre el tercer y primer mundo. En Europa se concentra, por lo que nos informan los medios de comunicación, la mayor densidad de esas migraciones. Al respecto se presentan dos formas diferentes de transporte:

Por una parte, las llamadas "pateras" en su primera época, llamadas así por la similitud de las embarcaciones construidas artesanalmente por manos poco expertas para cazar patos en aguas someras; de fondo plano y sin apenas equipos de navegación, iniciaron el movimiento, sobretodo entre las costas africanas y las de Europa o Islas Canarias. Con el tiempo, al parecer, las mafias han industrializado el procedimiento y las viejas, diminutas pateras se han transformado en grandes "cayucos" (nombre africano de los barcos de pesca artesanal) provistos de GPS y potentes motores que quizá cuentan con apoyo de barcos nodriza en alta mar para ayudar a los apretados emigrantes a emprender singladuras de más de mil millas, industrializando así, aumentando la productividad, el delito de trasiego de carne humana.

Por otra parte -esa es una forma más frecuente en las costas mediterráneas de más al Este-, a veces, los emigrantes, seguramente también apoyados por organizaciones mafiosas en los puertos de partida, secuestran cualquier buque casi en desguace de los muchos que existen en los puertos en situaciones de embargo y sobre los que no se dejan identificar ni los armadores (los auténticos propietarios del buque) ni los estados que permitieron (cobrando por ello) autorizar el uso de la bandera de conveniencia. Esas banderas se obtienen en países en donde se autoriza la matrícula y el permiso de navegación sin apenas exigencias de seguridad.

La responsabilidad de los puertos en estos conflictos es clara. El suceso que hace tiempo tuvo lugar frente a las costas maltesas, cuando el barco pesquero español "Francisco y Catalina", matriculado en Alicante, salvó a 48 emigrantes de uno de esos barcos-chatarra en trance de naufragio inminente (después de que otros barcos hubieran denegado su auxilio), cubre de oprobio tanto a las autoridades portuarias como al estado maltés por negarse a autorizar el amarre de ese pesquero para auxiliar a los salvados, obligando a mantenerse a 12 millas de la costa maltesa hasta la llegada de dos aviones españoles. Hoy se repite el fenómeno en Mauritania. Las responsabilidades son múltiples. Por una parte, el armador-propietario de un barco no puede abandonarlo a su suerte sólo porque la gestión de la chatarra flotante no es negocio. La bandera de conveniencia debería ser una manera de comprometer a los estados que la conceden con escasas exigencias pero que les reporta pingües beneficios. El puerto del que se secuestra un barco, por su parte, debería disponer de los medios para evitarlo y asumir su responsabilidad en la custodia, pues con él se propicia su uso "como potencial arma de destrucción masiva", si bien los daños en este caso solo alcanzarán a los desesperados emigrantes "secuestradores".

Así pues, alguna organización debería iniciar la exigencia de "las buenas prácticas" tanto de los responsables de buques mercantes como de las instituciones portuarias. IMO, ACNUR, PNUMA o cualquiera de las

organizaciones de las que dependen los compromisos internacionales sobre navegación, refugiados o medio ambiente y desarrollo. En todo caso, sería necesario que se llegase a comprometer a las organizaciones internacionales para que se regule y haga cumplir unas normas de actuar que protejan la vida de los que la arriesgan en la mar presionados por unas situaciones de economía y política de las que, en todo caso, el primer mundo es sin duda responsable.



**imatge:** Embarcacions abandonades i pasteres en la costa africana.

\* Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>