

## THE CONVERSATION

Rigor académico, oficio periodístico



El barco Sea Watch 3, en diciembre de 2018. Chris Grodotzki / Sea-Watch.org, CC BY-SA

## ¿Quién vela por la seguridad en el Mediterráneo central?

11 julio 2019 22:02 CEST

Solo seis de los buques de ONGs con mandato humanitario permanecían implicados en operaciones de rescate en el Mediterráneo a principios de junio de 2019. La disminución de la presencia de estas embarcaciones en las zonas de búsqueda y salvamento –las llamadas zonas SAR– obedece seguramente a motivos diversos, entre los que se incluye la disminución de las llegadas de personas a Europa por mar.

En cualquier caso, los 24 procedimientos penales y administrativos abiertos contra organizaciones no gubernamentales, entidades privadas y algunos de los miembros de estas tripulaciones han sido determinantes a la hora de configurar el escenario actual.

### Autor



#### María José Castaño Reoyo

Investigadora del Instituto Universitario de Estudios sobre Migraciones, Universidad Pontificia Comillas



Mapa de ONG buques involucrados en las operaciones SAR en el mar Mediterráneo entre 2016 y el 1 de junio de 2019.  
The European Union Agency for Fundamental Rights (FRA), Author provided

## Cambios en la situación

No obstante, apenas un mes más tarde, este mapa está ya desactualizado. El barco Sea Watch 3 se encuentra no operativo en el puerto de Lampedusa, tras la detención de su capitana, Carola Rackete, por desoír la prohibición de entrada las autoridades portuarias italianas y atracar su nave en dicho puerto con las 42 personas rescatadas en aguas libias, después de vagar en busca de puerto seguro durante dos semanas.

Los problemas de la capitana Rackete con la justicia no han hecho más que comenzar. En virtud del *Decreto di ordine y sicurezza pubblica*, el llamado Decreto Salvini, se enfrenta a una multa de 50 000 euros y hasta 15 años de cárcel. Sin embargo, la jueza encarga de la instrucción del caso sostiene en su auto que los hechos imputados a la capitana del Sea Watch 3 deben ser examinados “teniendo en cuenta todo lo precedente, es decir, el rescate en el mar y las obligaciones que ello conlleva”.

Según la tradición marítima y los tratados internacionales en la materia, la obligación de prestar ayuda a los buques que se encuentran en peligro corresponde a los estados y capitanes de barco. Además, tal y como apunta la jueza de Agrigento, Alessandra Vella, las obligaciones procedentes de esta normativa “tienen primacía sobre cualquier directiva ministerial de las autoridades italianas”.

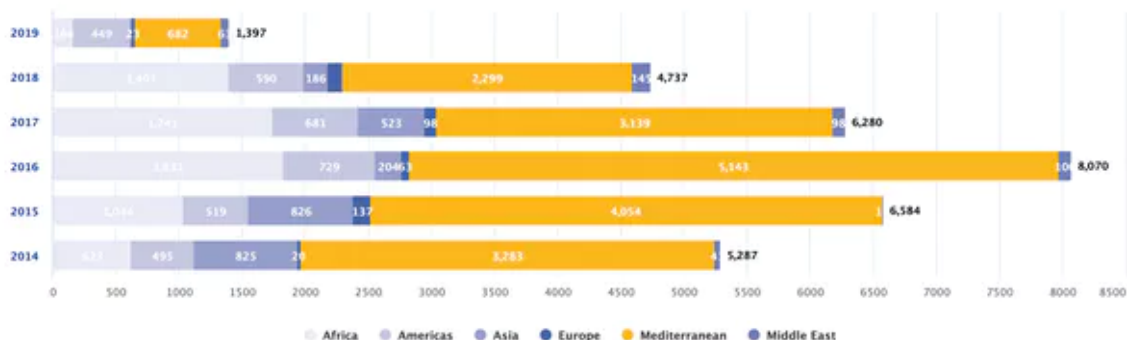
## El Mediterráneo central

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 son las normas de referencia, junto al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979 (Convenio SAR), cuya finalidad es no dejar ninguna zona marítima sin servicios de búsqueda y salvamento.

Para ello, la Organización Marítima Internacional dividió los océanos del mundo en 13 zonas SAR y establece un plan internacional para asegurar que el salvamento de las personas que necesiten auxilio sea coordinado por la organización de búsqueda y salvamento responsable de cada una de las zonas (Centros de Coordinación de Rescate Marítimo) y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas.



Retrato de Carola Rackete. Paul Lovis Wagner / Sea-Watch.org, CC BY-SA



Muertes de migrantes registradas anualmente desde 2014 por área geográfica. IOM - Organización Internacional de las Migraciones

Según la Organización Internacional para las Migraciones, el 48% de las personas muertas o desaparecidas en 2018 durante un trayecto migratorio hacia un destino internacional lo hicieron en el Mediterráneo (2.299 personas). El primer trimestre del año 2019 sigue la misma tendencia ya que, de las 1.374 personas muertas o desaparecidas en un trayecto migratorio, casi el 50% (682) se ahogaron o murieron de hipotermia en el mar. A la luz de los datos, que dan un promedio de seis muertes o desapariciones por día, parece que las zonas SAR del Mediterráneo son las que más necesitan una asistencia rápida y eficaz.

De hecho, hasta mediados de 2017, las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar Mediterráneo, especialmente en la zona central, la más afectada inicialmente por la crisis de refugiados, implicaban la coordinación entre gobiernos y barcos de las ONGs con el fin de reducir el número de muertes y poner a salvo a los migrantes y refugiados que intentaban llegar a Europa por esta vía.

Así, las estimaciones de la *Guardia Costiera* apuntan que durante el año 2017 y hasta junio de 2018, las embarcaciones rescatadas por parte de las ONGs supusieron casi el 40% del total de las operaciones de búsqueda y salvamento coordinadas por la autoridad italiana.

## El Código de Conducta

Sin embargo, ya en julio de 2017, en el marco del Plan de acción para apoyar a Italia, reducir la presión y aumentar la solidaridad, el Gobierno italiano adoptó, junto a la Comisión Europea y algunas ONGs, un Código de Conducta para las ONGs que participan en el rescate de migrantes en el mar.



Refugiados sirios e iraquíes tratan de desembarcar en las aguas costeras de Lesbos en Grecia, después de haber cruzado desde Turquía. Ggia / Wikimedia Commons, CC BY-SA

Dicho documento prohíbe a las ONGs entrar en aguas territoriales libias, prevé la presencia de policías a bordo de buques de la ONG, prohíbe a las ONGs comunicarse con traficantes de migrantes y también apagar sus dispositivos de comunicación (transpondedores) y, finalmente, obliga a las ONGs a no obstruir a la guardia costera de Libia.

Ni Médicos sin fronteras ni Junged Rettet firmaron el Código de Conducta y reafirmaron su intención de continuar coordinándose con el Centro de Coordinación de Rescate Marítimo de Roma.

El argumento de las ONGs coincide con el auto de la jueza del caso del Sea Watch 3: la seguridad de las personas rescatadas en el mar implica también protegerlas de la persecución y/o riesgo de sufrir daños graves. Para la jueza Alessandra Vella, “la elección de dirigir la nave hacia Lampedusa no fue instrumental sino obligada: los puertos de Libia y Túnez no se consideran seguros”.

La propia Oficina del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Derechos Humanos alertaba a finales de 2018 de las torturas y malos tratos recibidos por los migrantes y refugiados rescatados y entregados a las autoridades libias según los acuerdos de coordinación de búsqueda y salvamento con el Gobierno italiano, especialmente a raíz del Decreto ley para la cesión de barcos, fondos y formación a la Guardia Costera Libia, la autoridad responsable de la zona SAR Libia.

Con respecto a Túnez, la jueza afirma que “Túnez no tiene normativa que tutele los derechos de los refugiados en línea con el derecho de asilo”. En ambos casos, la aplicación del principio de no devolución no puede ser más clara: el Convenio de Ginebra de 1951 y la interpretación del artículo 3 del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y Libertades Fundamentales (CEDH) prohíbe a los Estados devolver a un individuo a un lugar donde pueda sufrir riesgo de persecución, tortura, tratos inhumanos u otros tratos degradantes.

## **Criminalización de la asistencia humanitaria**

Sin embargo, durante el año 2018, cada vez fueron más frecuentes y prolongadas –más de una semana– las demoras en el desembarco de los migrantes y refugiados rescatados, poniendo en riesgo la seguridad e integridad física de estas personas y de la propia tripulación del barco. Y, en junio de 2018, el propio Consejo Europeo señaló que las naves que operan en el Mediterráneo deben respetar la normativa aplicable y no obstaculizar las operaciones de la guardia costera Libia.

Bloqueadas gran parte de las operaciones de búsqueda y rescate en el Mediterráneo, la criminalización de la asistencia humanitaria es ya un hecho en la Unión Europea y las ONGs que actuaban en estas zonas SAR tienen que empezar a lidiar con la delicada cuestión de si su actuación se ajusta o no a la cláusula de excepción humanitaria que supone la diferencia entre la asistencia humanitaria y el tráfico de migrantes.



El barco Open Arms atracado en Pozzallo. Gregor Rom / Wikimedia Commons, CC BY-SA

A finales del mes de junio, el barco de rescate Open Arms, de la ONG catalana Proactiva, zarpó de nuevo para apoyar labores de búsqueda y rescate en el Mediterráneo central, contraviniendo la prohibición del Gobierno español y exponiéndose a posibles sanciones administrativas de hasta 901.000 euros.

¿Cuál será el siguiente paso en esta escalada viciosa entre migración irregular y seguridad?

[inmigración](#) [migración](#) [Europa](#) [Mediterráneo](#) [Unión Europea](#) [inmigrantes](#)