

RESUMEN EJECUTIVO

VIDAS A LA DERIVA

PERSONAS REFUGIADAS Y MIGRANTES
EN EL MEDITERRÁNEO CENTRAL

AMNISTÍA
INTERNACIONAL



Amnistía Internacional es un movimiento global integrado por más de 3 millones de simpatizantes, miembros y activistas en más de 150 países y territorios, que actúan para poner fin a los abusos graves contra los derechos humanos

Nuestra visión es la de un mundo en el que todas las personas disfrutaran de todos los derechos humanos proclamados en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en otras normas internacionales de derechos humanos.

Somos independientes de todo gobierno, ideología política, interés económico y credo religioso. Nuestro trabajo se financia en gran medida con las contribuciones de nuestra membresía y con donativos.

**AMNISTÍA
INTERNACIONAL**



El presente informe se enmarca en la campaña
S.O.S. Europe de Amnistía Internacional.
Más información en: www.sos-europe-amnesty.eu

Publicado originalmente en 2014 por
Amnesty International Ltd
Peter Benenson House
1 Easton Street
London WC1X 0DW
Reino Unido

© Amnesty International 2014

Edición en español a cargo de:
CENTRO DE LENGUAS DE AMNISTÍA INTERNACIONAL
Valderribas, 13
28007 Madrid
España
www.amnesty.org

Índice: EUR 05/007/2014 Spanish
Idioma original: Inglés
Impreso por Amnistía Internacional
Secretariado Internacional, Reino Unido

Reservados todos los derechos. Esta publicación tiene derechos de autor, si bien puede ser reproducida por cualquier medio, sin pago de tasas, para fines educativos, de defensa o de campaña, pero no para la venta.

Los titulares de los derechos de autor solicitan que se les comuniquen los usos mencionados con el fin de evaluar susefectos. Para la reproducción de este texto en cualquier otra circunstancia, su uso en otras publicaciones o su traducción o adaptación, deberá obtenerse el permiso previo por escrito de la editorial, y podrá exigirse el pago de una tasa. Para solicitar permiso o cualquier otra información, pónganse en contacto con copyright@amnesty.org

Foto de portada: Solicitantes de asilo y migrantes de África son rescatados en el mar y subidos a bordo de un buque de la Armada italiana, 8 de junio de 2014.

© Massimo Sestini / eyevine

amnesty.org

ÍNDICE

1. Introducción.....	4
2. El precio de cruzar el mar	7
3. Los derechos humanos en el mar	11
4. 11 de octubre de 2013: un desastre predecible.....	15
5. ¿Las fronteras de quién? El reto de Dublín y las deficiencias de los Estados ribereños	18
6. Conclusiones	20

1. INTRODUCCIÓN

La UE y los gobiernos europeos están imponiendo una prueba de supervivencia a las personas refugiadas que buscan asilo y a las migrantes, desesperadas por encontrar una vida digna. Ante la inexistencia de rutas seguras y adecuadas para entrar en Europa, asumir el riesgo de ahogarse en el Mediterráneo central es el precio que muchas de estas personas deben pagar para acceder al asilo o a oportunidades de empleo.

Al menos 2.500 personas refugiadas y migrantes murieron tratando de cruzar el Mediterráneo entre el 1 de enero y el 15 de septiembre de 2014. La cifra real no se conocerá nunca, pues muchos cuerpos se los tragó el mar.

Este documento ofrece un resumen del informe titulado *Lives Adrift*, en el que se afirma que hasta que no haya rutas seguras y adecuadas para entrar en Europa para refugiados y migrantes, la prioridad de la UE y de sus Estados Miembros debe ser proteger la vida de estas personas y garantizar el acceso al asilo a quienes lo necesitan, cuando intentan cruzar el mar. Hacen falta de búsqueda y salvamento un sistema reforzado y colectivo de la UE y una revisión del sistema de Dublín.

Tres naufragios ocurridos en octubre de 2013 se cobraron en total la vida de más de 500 personas, muchas de ellas menores de edad. De entre los Estados Miembros de la UE, sólo Italia adoptó medidas concretas para evitar más muertes en el mar, con el lanzamiento de la Operación Mare Nostrum (OMN), en la que desplegó una parte significativa de su Armada para rescatar a refugiados y migrantes. Desde el 18 de octubre de 2013, la Armada italiana ha rescatado a muchas más de 100.000 personas. Ahora, sin embargo, el gobierno italiano está buscando un modo de abandonar esta operación y presiona a la UE para que la asuma o ayude a Italia a gestionarla. El 27 de agosto de 2014, la Comisión Europea anunció que Frontex (la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea) pondría en marcha una operación para complementar la OMN. Pero la capacidad de Frontex para realizar operaciones efectivas de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central sigue estando en duda, pues depende de los recursos que ofrezcan los Estados Miembros y de la capacidad de la agencia de control de las fronteras para dedicarse a rescatar a personas y garantizar el acceso al asilo.

Lo que es evidente es que si Italia decide reducir de forma significativa la OMN o incluso pararla del todo antes de que exista otra operación de escala comparable, muchas más vidas de perderán en el mar.

Otra consecuencia sería la reducción asimismo del acceso al asilo en Europa para muchas personas que lo necesitan desesperadamente. El número de refugiados *prima facie* que tratan de alcanzar la seguridad en Europa por barco ha aumentado significativamente en los últimos dos años. Es esencial que se garantice el acceso a la protección en el curso de las operaciones de búsqueda y salvamento, incluidas las que lleven a cabo capitanes de buques particulares. En 2013, el 48 por ciento de todas las entradas irregulares y el 63 por ciento de todas las llegadas irregulares por mar a la UE fueron de personas procedentes de Siria, Eritrea, Afganistán y Somalia, países asolados por conflictos y por los abusos generalizados contra los derechos humanos. En los primeros ocho meses de 2014, el 40 por ciento de las

personas que llegaron irregularmente a Europa por la ruta del Mediterráneo central eran eritreos (23 por ciento) y sirios (17 por ciento). La mayoría de quienes huyen de estos países lo hacen sin duda para escapar de la violencia generalizada o la persecución y necesitan protección internacional.

No es probable que el número de quienes intentan llegar a Europa disminuya. Mientras sigue desarrollándose el conflicto en Siria y la violencia se extiende por Oriente Medio y el África Subsahariana por una parte, y se cierran las fronteras terrestres de la "Fortaleza Europa", especialmente vía Turquía, Grecia y Bulgaria, por otra, muchas personas refugiadas y migrantes consideran que la única ruta que aún tienen abierta es la peligrosa travesía por mar hacia Italia o Malta.

En Libia, el principal país de partida hacia Europa, hay actualmente decenas de miles de personas atrapadas cuya seguridad preocupa enormemente al ACNUR. En el contexto de inestabilidad política, las personas extranjeras, sobre todo las procedentes del África Subsahariana, siguen siendo vulnerables a secuestros, detenciones arbitrarias, explotación, tortura y malos tratos a manos tanto de los agentes estatales como de los no estatales. Pero a medida que el país se sume en un caos mayor y las luchas internas de las milicias amenazan cada vez más la vida de todos, muchas más buscan una salida.

En última instancia, la cifra de muertos en el Mediterráneo sólo disminuirá si se abren rutas seguras y adecuadas para entrar en la UE. Además de garantizar que las personas refugiadas pueden acceder al asilo en las fronteras terrestres de Europa, los Estados europeos deben aumentar significativamente el número de plazas de reasentamiento y admisión humanitaria destinadas a ellas, como ha recomendado reiteradamente Amnistía Internacional, así como el de visados por reunificación familiar y otros visados especiales.

Pero hasta que eso suceda, la UE y sus Estados miembros tienen la obligación de proteger la vida de quienes están en el mar y de garantizar el acceso al asilo a quienes lo necesitan.

La UE y sus Estados Miembros deben abordar dos áreas: el régimen de búsqueda y salvamento en el mar en aplicación del derecho internacional marítimo y el Reglamento de Dublín de la UE. El creciente número de personas refugiadas y migrantes que tratan de cruzar el mar está sometiendo a presión al régimen de búsqueda y salvamento marítimos (SAR) en el Mediterráneo central y dejando al descubierto su debilidad sistémica. Uno de los principales problemas es identificar puertos seguros para el desembarco de las personas rescatadas en el mar. Aquí es donde el Reglamento de Dublín de la UE se ha convertido en un obstáculo. El Reglamento de Dublín, en cuya virtud el Estado miembro de la UE al que llega primero la persona es el responsable de tramitar la solicitud de asilo y de devolver a sus países de origen a las personas migrantes en situación irregular y solicitantes de asilo rechazadas, está disuadiendo de hecho a los Estados ribereños de aceptar a personas rescatadas en el mar. Italia, con la OMN, ha resuelto unilateralmente y de momento el problema del desembarco, al permitir que todas las personas rescatadas sean llevadas a territorio italiano. Pero si se paraliza la OMN, es probable que resurja la histórica discusión entre Malta e Italia sobre el alcance de sus respectivas obligaciones en materia de búsqueda y salvamento.

El informe *Lives adrift* reúne testimonios de personas refugiadas y migrantes, algunas de ellas sobrevivientes de naufragios, que viajaron a Europa desde el Norte de África, para

exponer la realidad del viaje que tuvieron que soportar para acceder a la protección y a mejores oportunidades de vida en Europa. También identifica los puntos débiles del sistema de búsqueda y salvamento, y propugna su fortalecimiento urgente y la revisión, igualmente urgente, del Reglamento de Dublín.

METODOLOGÍA

Lives adrift es el resultado de tres visitas de investigación realizadas a Italia en febrero, julio y agosto de 2014 (la última incluyó cinco días a bordo del buque de la Armada Italiana *Virginio Fasan* para observar la aplicación de la Operación Mare Nostrum) y una visita a Malta realizada en mayo de 2014. Para su elaboración, se entrevistó a autoridades; personas refugiadas, solicitantes de asilo y migrantes; organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, expertos y abogados.

2. EL PRECIO DE CRUZAR EL MAR

CIFRAS EN PERSPECTIVA

Entre 2009 y 2012, entraron de media en la UE más de 1,7 millones de inmigrantes a largo plazo. En términos relativos, el número de quienes entraron clandestinamente por mar es bastante pequeño. Se calcula que entre 1998 y 2013, 623.118 personas refugiadas y migrantes alcanzaron las costas de la UE de forma irregular: una media de casi 40.000 personas al año. Según el ACNUR, en 2013 llegaron en total 60.000 personas por mar a través del Mediterráneo; de ellas, 43.000 llegaron a Italia.

En 2014, los refugiados y migrantes que entraron de forma irregular en la frontera meridional de Europa por vía marítima eran 130.000 a 15 de septiembre, de las que, según cálculos del ACNUR, llegaron a Italia más de 118.000. La inmensa mayoría de estas personas salieron de Libia.

Malta experimentó en 2014 una disminución de llegadas irregulares por barco procedentes de Libia en comparación con años anteriores como consecuencia del desembarco en Italia de todas las personas refugiadas y migrantes interceptadas o rescatadas en la OMN. Al final de agosto de 2014, las Fuerzas Armadas de Malta habían rescatado y llevado a este país a 565 personas.

El número de personas fallecidas en el mar ha aumentado constantemente desde principios de la década de 2000. Según el ACNUR, que ya en 2011 había calificado al Mediterráneo de "la extensión de agua más mortal para refugiados y migrantes", en 2011 hubo alrededor de 1.500 muertes; en 2012, alrededor de 500; en 2013, más de 600; y a 15 de septiembre de 2014, 2.500, 2.200 de las cuales se produjeron entre principios de junio y el 15 de septiembre de ese año.

Tras el despliegue de la OMN, el porcentaje de personas fallecidas de entre las que atravesaron el mar, que se mantiene en alrededor del 3 por ciento, ha disminuido a cerca del 1,9 por ciento (una muerte por cada 53 personas que hacen el viaje). Por tanto, es evidente que la OMN sirve para reducir el número de fallecidos, pero la travesía del Mediterráneo sigue siendo una ruta sumamente peligrosa para los refugiados y migrantes.

LA TRAVESÍA POR MAR

Las personas refugiadas y migrantes suelen calificar la travesía por mar de experiencia terrorífica. Los relatos de estas personas son muy coherentes en sus descripciones de cómo se organizan las salidas desde Libia para cruzar el Mediterráneo central y las circunstancias del viaje. El informe ofrece algunos de estos relatos con detalle.

Estos relatos ponen de manifiesto los riesgos para la vida de estas travesías. Además de las dificultades del viaje en sí, en estas embarcaciones no aptas para navegar y excepcionalmente llenas, dirigidas por capitanes sin experiencia, es habitual que las personas refugiadas y migrantes se pierdan, se queden sin combustible, sufran averías en el motor y vías de agua, se deshidraten por la escasez de agua potable, se intoxiquen con el humo del motor o se asfixien por el exceso de personas y la falta de aire en las salas de

máquinas del casco del barco. Nunca hay chalecos salvavidas y otros equipos de salvamento, y muchos de los viajeros no saben nadar. Los incidentes mortales no son nada excepcionales, incluso cuando el barco no se hunde.

ABDEL, DE SIRIA

Abdel, marmolista de 37 años y padre de seis hijos, huyó de Alepo (Siria) en dirección a Libia en 2012. En 2014 le empezó a preocupar la seguridad de su familia en Libia y decidió marcharse.

"El contrabandista organizó que nos recogieran y nos llevaran a la playa de Zuwara a mi familia y a mí. Había aproximadamente 300 sirios en el grupo y alrededor de 500 africanos de diversas nacionalidades. Los libios implicados en la operación llegaban a la playa todos los días con armas de fuego y nos aterrorizaban. Vi cómo pegaban a algunos africanos y a algunos incluso los mataron a golpes con trozos de madera y hierro. Los africanos lo tenían peor porque los trataban como si no fueran seres humanos."

Finalmente, unos hombres armados llevaron a todos más cerca de la costa, donde esperaban unos botes hinchables. "Cuando nos llevaron a mi familia y a mí al barco más grande, esperamos que fuera mayor porque éramos muchos. Enseguida nos sentimos inquietos por el viaje. Había demasiada gente en el barco. El capitán era uno de los pasajeros africanos y no era un capitán de verdad. Nos hicieron creer que tardaríamos unas seis o siete horas en llegar, pero a mediodía del domingo aún no habíamos llegado. Estábamos perdidos."

Amnistía Internacional entrevistó a Abdel y a su esposa e hijos en Pozzallo (Sicilia), en julio de 2014.

WILSON, DE GHANA

Wilson tiene 19 años y es de Koforidía (Ghana). Salió de Ghana en diciembre de 2010, cuando tenía 15 años, y poco a poco llegó a Libia. Allí trabajó una temporada, reuniendo laboriosamente los mil dólares que sabía que necesitaba para pagar a los contrabandistas para cruzar el mar.

Partió de Libia el 28 de junio en un barco en el que viajaban unas 600 personas. "Cuando subimos al barco grande había unos árabes con armas de fuego que nos amenazaron. Cuando llegamos, ya había otras personas en el barco. No sabía que había más gente en el fondo. Cuando finalizó el traslado, los árabes se fueron. Salimos hacia las 10 de la noche."

"Después de unas siete horas, la gente que estaba dentro del barco empezó a gritar: '¡Agua, agua!' Les dimos algo de agua a la gente que la pedía porque los ghanianos teníamos algunas botellas. 'Hay gente que está muriendo allí abajo, necesitan agua', nos dijeron. Entonces, hacia la 1 de la mañana del domingo, se terminó el agua." Alrededor de las 6 de la mañana la embarcación llegó a aguas internacionales. "Vimos tres grandes barcos con contenedores. Todos gritamos que nos dirigiéramos hacia ellos. La gente del barco nos hizo fotos y volvió al interior del barco. No nos ayudaron, sin embargo. Las mujeres de nuestro barco empezaron a

gritar: '¡Tenemos bebés!' El capitán del barco dijo que debíamos irnos, indicando una dirección. Dijo que había llamado a los italianos, que llegarían en 20 minutos para rescatarnos. A las 10 de la mañana nos fuimos en esa dirección. Le dijimos al capitán del barco grande que había gente muriendo, pero no nos ayudaron."

En el casco del barco, mientras tanto, la situación se deterioraba. "Allí abajo hacía calor por el motor. Algunos trataron de salir del fondo del barco. Lo consiguieron al menos siete. Hablé con uno de ellos, a quien conocía de antes, y me dijo: 'la gente se está muriendo.' Era por el calor, la falta de agua y de aire."

En un momento determinado, vieron un gran barco arrastrero, blanco y azul, con las palabras "Valletta" y "Rosnik" escritas sobre el casco. El pesquero se detuvo. "Los pescadores llamaron a los italianos para que nos rescataran. Era hacia las 7 de la tarde... Esperaron con nosotros. Después de cerca de una hora, con el telescopio, un pescador vio llegar a los rescatadores y nos dijo que nos relajásemos. En ese momento, todos los que estaban en el casco lograron salir, excepto los que habían muerto. Al principio había unas 200 personas allí abajo."

El 30 de junio de 2014, el barco en el que se había embarcado dos días antes fue auxiliado por la Armada italiana. "Llegó el barco italiano, blanco como el uniforme de la gente que iba a bordo. Enviaron un barco pequeño que se acercó a nosotros. La gente que iba a bordo nos dijo que nos calmásemos. Nos lanzaron chalecos salvavidas y se llevaron primero a las mujeres y los niños, luego a los ancianos y después a los jóvenes. Nos dieron un pequeño número para que nos lo pusiéramos en la muñeca. Nos dieron agua. Nos preguntaron el nombre, el país y la edad, y anotaron todos los datos."

"Tardamos día y medio en llegar a Pozzallo [en Sicilia]. Dormimos una noche en el barco italiano. En el muelle al que llegamos había periodistas. Después de desembarcar, nos dieron otro número. Los funcionarios nos hicieron fotos."

Tras el desembarco de los pasajeros, las autoridades encontraron los cuerpos de 45 personas en el casco de la embarcación, que aparentemente habían muerto por asfixia o intoxicación. Cuando se redactan estas líneas estaban en marcha investigaciones judiciales sobre la causa de la muerte.

Amnistía Internacional entrevistó a Wilson en Pozzallo (Sicilia), en julio de 2014.

LA OPERACIÓN "MARE NOSTRUM"

Desde que se inició, el 18 de octubre de 2013, más de 100.000 personas han sido rescatadas a través de la Operación Mare Nostrum de la Armada italiana. No cabe duda de que, sin esta operación, el número de fallecidos en el mar el año pasado habría sido muy superior.

La Armada italiana califica la OMN de operación militar y humanitaria para salvaguardar la vida en el mar y combatir la trata de seres humanos. Se lleva a cabo en aguas internacionales, en una zona que se superpone a la región de búsqueda y salvamento de Malta, al sur de este país, así como a la región de búsqueda y salvamento libia. Italia dedica más de 9 millones de euros a la operación.

La OMN se lleva a cabo en estrecha coordinación con la guardia costera italiana, a través del Centro Coordinador de Salvamento Marítimo (CCS) de Roma. El CCS de Roma recibe todas las peticiones de asistencia y las atiende según las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR), en los que se basa el sistema internacional de búsqueda y salvamento marítimos.

Desde que se estableció la OMN, la guardia costera italiana ha podido utilizar los recursos adicionales facilitados por la Armada para responder a las peticiones de asistencia. El valor añadido de la OMN consiste en el número de barcos que patrullan en alta mar, incluso en áreas que forman parte de las regiones de búsqueda y salvamento de otros países, y que están preparados para asistir con rapidez a las embarcaciones en peligro.

Lo crucial es que la Armada y la guardia costera italianas consideran que todas las embarcaciones de personas refugiadas y migrantes, debido a que no son aptas para la navegación y a las condiciones de hacinamiento, están en "situación de emergencia" y necesitan ayuda, que por consiguiente proporcionan lo antes posible dentro de su capacidad operativa.

Aunque la OMN ha reducido la tasa de fallecidos entre las personas migrantes y refugiadas que viajan por mar, en términos absolutos el número de muertes ha aumentado notablemente en los últimos meses, a medida que ha aumentado el de personas dispuestas a correr el riesgo de hacer el peligroso trayecto.

Por tanto, a Amnistía Internacional le preocupa la intención del gobierno italiano de cerrar la operación, probablemente en diciembre de 2014, sin que existan compromisos claros de otros Estados y de la UE de utilizar al menos la misma cantidad de recursos para las operaciones de búsqueda y salvamento marítimos.

3. LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR

El informe *Lives adrift* analiza con detalle los problemas del sistema actual de búsqueda y salvamento marítimos en el Mediterráneo central, de su impacto en los derechos humanos de las personas refugiadas y migrantes, y de la prolongada inacción de los Estados implicados, especialmente de Italia y Malta, a la hora de abordar estos problemas de un modo duradero.

EL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS (SAR): OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS Y CAPITANES DE BUQUE EN EL MAR

Los capitanes de buque tienen la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar y de dirigirse a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, con independencia de su nacionalidad y su condición jurídica, y de las circunstancias en que hayan sido encontradas (art. 98.1 de la UNCLOS, regla 33.1 del capítulo V del Convenio SOLAS y capítulo 2.1.10 del Convenio SAR). Los Estados parte tienen también la obligación de garantizar que estas personas son llevadas a un lugar seguro (capítulo 1.3.2 del Convenio SAR).

La Convención UNCLOS (artículo 98.2), el Convenio SOLAS (regla 7 del capítulo 5) y el Convenio SAR (capítulo 3) exigen también a los Estados que cooperen con los Estados vecinos en caso necesario para reducir el riesgo de que no se produzca el rescate, que garanticen que existen regiones de búsqueda y salvamento en cada zona marítima; que estas sean contiguas y no se superpongan, y que se creen por acuerdo entre las partes afectadas (capítulo 2 del Anexo del Convenio SAR). El Convenio SAR exige asimismo a los Estados la creación de "centros coordinadores de salvamento" (CCS) para sus servicios de búsqueda y salvamento y establece el marco básico dentro del cual deberán actuar dichos centros.

En mayo de 2004, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó una serie de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR para reforzar más el sistema de búsqueda y salvamento marítimos. Estas enmiendas exigen a los Estados Partes que se coordinen y cooperen para garantizar que el desembarco se realiza tan pronto como sea razonablemente posible y desviándose lo menos posible de la derrota prevista del buque que ha realizado el salvamento.

Para acompañar las enmiendas de mayo de 2004, el CSM de la OMI adoptó también unas Directrices respecto de la Actuación con las Personas Rescatadas en el Mar, que establecen que el gobierno responsable de la región SAR en la que fueron rescatadas las personas supervivientes es responsable de brindar o de asegurarse de que se brinda un lugar seguro. Las Directrices definen "lugar seguro" como un lugar en el que la vida de los supervivientes ya no está amenazada y donde pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas y no peligran su vida y su libertad.

Italia ratificó las enmiendas de 2004, no así Malta. Las interpretaciones divergentes de sus obligaciones en materia de búsqueda y salvamento, y las tensiones derivadas vienen menoscabando su cooperación en este área y ponen vidas en peligro.

EL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS (SAR): LAGUNAS Y PUNTOS DÉBILES

El régimen SAR en el Mediterráneo central afronta actualmente un reto muy diferente de aquel para el que fue concebido: la migración y el intento de las personas refugiadas de huir de la persecución en embarcaciones no aptas para la navegación y en condiciones de hacinamiento, en lugar de los accidentes marítimos. Lamentablemente, sin embargo, la respuesta de los Estados a este fenómeno, sobre todo de Italia y Malta, está influida y menoscabada históricamente por la preocupación relativa al control migratorio.

Los Estados que rescatan a personas refugiadas y migrantes o que aceptan su desembarco también deben hacer frente al coste y la responsabilidad a largo plazo de satisfacer sus necesidades. Esta responsabilidad se ve significativamente agravada por el Reglamento de Dublín, en cuya virtud son los Estados cuya frontera cruzan primero los que deben ocuparse de las personas solicitantes de asilo, refugiadas y migrantes en situación irregular. Como consecuencia, el Estado que acepta el desembarco terminará sufriendo las consecuencias asociadas a la entrada de personas refugiadas y migrantes, como la recepción y tramitación de las solicitudes de protección, la gestión de la presencia de migrantes en situación irregular y su devolución. Estas normas tienen un efecto disuasorio en los Estados del sur de Europa, como Italia y Malta, que carecen de incentivos para llevar a estas personas a sus puertos.

Amnistía Internacional ha identificado las siguientes áreas problemáticas en el sistema SAR:

- Acuerdos insuficientes o inexistentes sobre las regiones SAR

Italia y Malta no han podido llegar a un acuerdo sobre la extensión de sus respectivas regiones SAR, que se solapan parcialmente. La región SAR de Malta es enorme en comparación con el tamaño del país y su capacidad para garantizar adecuadamente las operaciones SAR dentro de ella. Mide 250.000 km² e incluye las aguas territoriales que rodean las islas italianas de Lampedusa, Linosa y Lampione. Esto crea confusión respecto de qué Estado es responsable de coordinar el salvamento de personas en peligro en las zonas que se solapan y causa retrasos en los salvamentos.

Otro problema está relacionado con la región SAR de Libia. Libia es parte del Convenio SAR, pero en los últimos años no ha cumplido efectivamente sus obligaciones contraídas en virtud del mismo.

Tanto Malta como Italia han intentado cooperar con la guardia costera libia y reforzar su capacidad. Sin embargo, los esfuerzos de cooperación se ven complicados por el caos institucional en que está inmerso la Libia post Gadafi. Aunque los barcos guardacostas libios están a veces más cerca de una embarcación en peligro inmediato que los buques italianos o malteses, es probable que la cooperación con la guardia costera libia que derive en

violaciones de derechos humanos y abusos para las personas refugiadas y migrantes que son devueltas a Libia. No cabe considerar que Libia ofrezca un lugar seguro de desembarco debido a las violaciones graves de derechos humanos y abusos documentados contra personas refugiadas y migrantes, y a la violencia creciente en el país, y porque no cuenta con un sistema o leyes sobre asilo.

- La interpretación del concepto de "peligro en el mar"

El desencadenante de la obligación legal de prestar asistencia en el mar es una situación de peligro. La forma en que los Estados definen esta noción es crucial para el cumplimiento de sus obligaciones en materia de búsqueda y salvamento.

El Convenio SAR de 1979 define el peligro como "Situación en la cual existe la convicción justificada de que un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato." No obstante, los Estados han adoptado puntos de vista considerablemente diferentes a este respecto. En el Mediterráneo central no se aplican unas normas de seguridad coherentes, por lo que una misma embarcación es considerada en peligro por una autoridad SAR y apta para proseguir viaje por otra.

En concreto, para Malta, la embarcación debe estar a punto de hundirse y debe haber una solicitud de ayuda. Para Italia, en cambio, la innavegabilidad per se conlleva peligro.

Un reglamento de la UE adoptado en mayo de 2014 incluye unas disposiciones que los Estados de la UE deben respetar cuando actúen dentro de las operaciones marítimas conjuntas de Frontex. Aunque no es vinculante para los Estados Miembros cuando actúen en su ámbito de competencia nacional, este reglamento podría ayudar a elevar los niveles si lo aplicasen sistemáticamente todos los Estados europeos, incluido Malta, en las operaciones SAR nacionales. A la hora de decidir si una embarcación está en peligro, las unidades SAR asignadas a las operaciones de Frontex deben tener en cuenta todos los elementos del reglamento, incluidos la navegabilidad de la embarcación, la presencia de una tripulación cualificada; la disponibilidad de equipos de seguridad, navegación y comunicación; la necesidad de asistencia médica, y las condiciones y previsiones meteorológicas y del mar. El reglamento aclara también que la situación de peligro no dependerá de que haya una solicitud de ayuda.

- La interpretación de "lugar seguro" para el desembarco

No existen unos criterios acordados para determinar en qué Estado deben desembarcar las personas rescatadas. En principio son varios los Estados afectados por la situación y que podrían ser lugares de desembarco, como el puerto más cercano al lugar donde se produjo el salvamento y el Estado responsable de la correspondiente región SAR. Aun así, ningún Estado tiene actualmente la obligación de permitir que las personas rescatadas desembarquen en su territorio. Ante la inexistencia de una obligación clara de aceptar el desembarco, las prácticas de los Estados siguen variando.

Para Malta, las personas rescatadas deben ser desembarcadas en el puerto seguro más próximo, normalmente en Lampedusa o en Sicilia, aunque el rescate se haya producido en la región SAR maltesa. Para Italia, salvo que se llegue a un acuerdo diferente en cada caso, el Estado que debe permitir el desembarco es el Estado responsable de la correspondiente

región SAR, lo que, dada la extensión de la región SAR maltesa, sería Malta en la mayoría de los casos.

Por otro lado, Italia acepta que las personas refugiadas y migrantes no sean llevadas a un lugar donde corran peligro sus derechos humanos, mientras que Malta mantiene que cualquier país donde se puedan satisfacer sus necesidades básicas es un lugar seguro, con independencia de que las personas recatadas necesiten protección internacional.

La controversia entre Italia y Malta provoca periódicamente puntos muertos y retrasos que han puesto en peligro la vida de refugiados y migrantes, y la seguridad de las tripulaciones. El informe contiene ejemplos de estos casos.

4. 11 DE OCTUBRE DE 2013: UN DESASTRE PREDECIBLE

"No puedo mirar al mar, perdí a mi amigo Yahea, quizá perdí mi alma y mi mente en el mar. Odio el mar, no puedo mirarlo." Mohammed Kazkji, 22 años, estudiante de ingeniería eléctrica de Siria

El viernes 11 de octubre de 2013, hacia las 5 de la tarde, un arrastrero que llevaba a más de 400 personas a bordo, en su mayoría familias sirias, entre las que había 150 menores, se hundió a 111 km de Lampedusa y a 218 km de Malta, en la región SAR maltesa; fueron rescatadas 212 personas y se calcula que murieron alrededor de 200. Sólo se recuperaron 26 cadáveres.

Este fue un terrible ejemplo de los peligros que generan los fallos de cooperación entre los servicios SAR italianos y malteses.

El arrastrero había salido de Zuwara (Libia), a la 1 de la mañana del 11 de octubre. Entre los pasajeros había varios médicos sirios que viajaban con sus familias. Uno de ellos era Mohanad Jammo, de 40 años, de Alepo, que fue quien posteriormente hizo las llamadas de socorro a Italia y Malta. Hacia las 3 de la mañana se acercó a la embarcación un barco libio en el que iban varios hombres armados de kalashnikovs que hicieron varios intentos de detener la embarcación y contra cuyo motor dispararon finalmente. Algunos pasajeros resultaron heridos y empezó a entrar agua en la embarcación. Al amanecer, el barco libio se alejó finalmente. Mientras el nivel del agua aumentaba con rapidez en la embarcación donde viajaban los refugiados y migrantes, el capitán preguntó si alguien hablaba inglés y tenía un número de emergencia al que llamar. Mohanad Jammo se ofreció a ayudar. Según informes, llamó al Centro Coordinador de Salvamento de Roma a las 11 de la mañana y dio la posición del barco, añadiendo que había muchos sirios y más de 100 menores a bordo y que estaba entrando agua. Aunque el CCS de Roma negó haber recibido una llamada a las 11 de la mañana, sí confirmó que Mohanad Jammo llamó a las 12:26 y de nuevo a las 12:39, cuando el Centro le dijo que el barco estaba en la región SAR de Malta y que tenía que llamar a las autoridades SAR de ese país.

Poco después, a la 1 de la tarde, el CCS de Roma informó al de Malta de la situación, añadiendo que también se había localizado a dos buques mercantes en la zona. A la 1:05 pm, el CCS de Malta asumió la coordinación de la operación SAR. Sin embargo, y a pesar de que se había informado a dos Centros Coordinadores de Salvamento de la petición de ayuda urgente del barco y de su posición, y a pesar de que había un buque de la Armada italiana en las proximidades, no se auxilió a los refugiados y migrantes durante horas.

A las 4:22 pm, el CCS de Malta informó al de Roma que uno de sus aviones había divisado el barco, que no estaba parado, sino navegando a 5/10 nudos. A las 5:00 pm, el barco zozobró y se hundió rápidamente. A las 5:07 pm, el CCS de Malta informó al de Roma que había muchas personas en el agua y pidió ayuda a los equipos italianos. Los equipos malteses e

italianos, así como buques mercantes, ayudaron en las operaciones de salvamento posteriores.

Las Fuerzas Aéreas de Malta rescataron a 143 personas (109 hombres, 19 mujeres y 15 niños) y los equipos italianos a 56 (39 hombres, ocho mujeres y nueve niños). Se recuperaron 26 cadáveres. Teniendo en cuenta que fueron rescatadas 212 personas y que había más de 400 pasajeros a bordo, se cree desaparecieron en el mar alrededor de 200.

LA FAMILIA WAHID

Hasan Yousef Wahid, médico sirio de origen kurdo, y su esposa Manal Hashash, tenían cuatro hijas: Randa, de 10 años; Sherihan, de 8; Nurhan, de 6, y Kristina, de 2.

El matrimonio sobrevivió al naufragio, pero no se encontró a ninguna de sus hijas. Hasan Wahid fue rescatado por las Fuerzas Aéreas de Malta y llevado a este país, mientras que Manal Hashash fue rescatada por las autoridades italianas y llevada a Sicilia. En las frenéticas horas posteriores al rescate, no supieron si su cónyuge estaba vivo o muerto. Finalmente los pusieron en contacto por teléfono y se dieron cuenta de que ninguno de los dos tenía a las niñas. Decidieron marcharse de los centros en los que estaban y dirigirse por separado a Suiza, donde se les ha concedido protección.

Hasan Wahid contó a Amnistía Internacional su experiencia del naufragio: "El capitán apagó los motores y las altas olas sacudían el barco por todos lados. Estuvimos así hasta que el barco zozobró con todos nosotros. Justo antes de que se hundiera vimos un helicóptero volando sobre nosotros. Una hora después, llegaron los guardacostas italianos y malteses."

"Cuando el barco zozobró, no sé cómo conseguí salir a la superficie. Cuando lo logré, vi que habíamos sido arrojados lejos del barco y las olas nos estaban alejando más. Estuve en el agua unas dos horas hasta que me rescataron. Los guardacostas rescataron primero a los niños. Al final me rescataron las autoridades maltesas, después del atardecer. En ese momento no sabía si mi esposa y mis hijas habían sido rescatadas o no. Un hombre que estaba sentado a mi lado en el barco maltés —a quien conocía del campo donde estuvimos en Libia durante una semana antes de cruzar el mar— me dijo que había visto a una de mis hijas en uno de los barcos de rescate. [La niña] tiene ocho años y le faltan los incisivos y tiene la piel más oscura que sus hermanas. El hombre dijo que la había reconocido. Yo le pregunté: '¿Te refieres a Sherihan?' Él dijo: 'Sí, esa es, la vi en uno de los barcos... Le dije que no se preocupara y que su papá iría a buscarla.' Trató de tranquilizarla, a pesar de que él seguía en el agua y ella estaba en un barco. Alguien más que iba en el mismo barco de rescate que yo me dijo que había visto a mi esposa con vida y que la habían rescatado. Les pregunté si habían visto a alguna de mis hijas con ella, pero dijeron que no."

"El barco de salvamento maltés en el que iba siguió buscando gente hasta alrededor de las 3 de la mañana. Al final nos dormimos y cuando despertamos estábamos en Malta. Busqué a mi esposa. Supe que estaba viva en Italia."

"En Malta, le di a la Cruz Roja Maltesa toda la información sobre mis hijas y mi esposa, nombres, edad... Mi esposa, en Italia, también las estaba buscando frenéticamente. Preguntó una y otra vez por ellas, pero no obtuvo ninguna respuesta."

Amnistía Internacional entrevistó a Hasan Wahid y a Manal Hashash en febrero de 2014.

La obligación de proteger la vida en el mar está consagrada en el derecho internacional marítimo, las leyes internacionales de derechos humanos y en leyes nacionales de Italia y Malta. La muerte de alrededor de 200 personas, en su mayoría refugiados que huían de la guerra, en una zona del mar donde había servicios de salvamento, cuya ayuda se pidió varias veces, exige la rendición de cuentas. Resulta razonable cuestionarse si Italia y Malta actuaron sin dilación y con todos los recursos disponibles para salvar a los refugiados y migrantes y si la demora en acudir en su auxilio contribuyó al naufragio.

Tanto Italia como Malta afirman que actuaron cumpliendo todas sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio SAR. Sin embargo, como mínimo, aparecen los siguientes posibles incumplimientos de dicho Convenio: El capitán del buque de la Armada Italiana *Libra* no se dirigió a toda máquina hacia la embarcación que pedía ayuda, tal como exige el Convenio SOLAS; las autoridades italianas no le ordenaron que así lo hiciera, como exige la Convención UNCLOS; y las autoridades maltesas no facilitaron ayuda a la embarcación hasta después de asumir oficialmente el caso, como exige el Convenio SAR, asegurando la coordinación y la cooperación con otros Estados, Italia en este caso.

5. ¿LAS FRONTERAS DE QUIÉN? EL RETO DE DUBLÍN Y LAS DEFICIENCIAS DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS

En el informe *Lives adrift* se afirma que hasta que no haya rutas seguras y adecuadas para entrar en Europa para las personas refugiadas y migrantes, la prioridad de la UE y de sus Estados Miembros debe ser proteger la vida de estas personas y garantizar el acceso al asilo de quienes lo necesitan, cuando tratan de cruzar el mar.

Hace falta con urgencia un sistema de búsqueda y salvamento reforzado colectivo de la UE.

El 27 de agosto de 2014, la Comisión Europea anunció que Frontex pondría en marcha una nueva operación, llamada Tritón, para complementar la OMN de Italia. No obstante, la capacidad de Frontex para responder a las necesidades SAR en el Mediterráneo central sigue estando en duda. La eficacia de la Operación Tritón dependerá en gran medida de los recursos —económicos y logísticos— que ofrezcan los Estados Miembros. También sigue suscitando preocupación la capacidad de Frontex —organismo creado para controlar las fronteras— para dedicar sus operaciones a rescatar a personas y garantizar su acceso al asilo.

La misión fundamental de Frontex es el control de las fronteras y su despliegue en el Mediterráneo central se ha hecho hasta ahora cerca de las aguas territoriales italianas. Para que la Operación Tritón propuesta funcione efectivamente, ha de articularse con claridad esta función como prioritaria y habrá que desplegar equipos en número suficiente tanto en la región SAR de Italia como en la de Malta y, mientras sea necesario, también en la libia. Por último, los Estados Miembros deben incluir también en su plan operativo un acuerdo sobre el desembarco que garantice la solidaridad y el reparto de responsabilidades entre los Estados Miembros que participen.

Así mismo, hace falta una revisión del sistema de Dublín.

La OMN de Italia ha puesto de manifiesto la inviabilidad de los acuerdos de Dublín, pues un ingente número de personas rescatadas y desembarcadas ha solicitado asilo en otros países europeos donde tienen familia, familiares u otras relaciones. Según los informes, en 2014, hasta el final de agosto, sólo se habían presentado 25.026 solicitudes de asilo en Italia. Tanto Alemania como Suecia recibieron muchas más.

El número de llegadas por barco ha expuesto las lagunas de la protección y los retos que afronta Italia, sobre todo respecto de las condiciones de recepción y la integración local de las personas refugiadas. Las deficiencias del sistema italiano para la recepción y el apoyo

podrían explicar el creciente número de solicitantes de asilo que se niegan a que se les tomen las huellas dactilares para evitar ser sometidos al procedimiento de Dublín y quedarse atrapados en Italia.

Recientemente se han negociado y acordado ciertas revisiones del Reglamento de Dublín. El Reglamento Dublín III, en vigor desde el 1 de enero de 2014, introduce varias reformas significativas, como garantías adicionales para las personas sometidas al procedimiento, que incluyen una entrevista personal e información sobre el proceso; unas opciones más amplias para la reunificación familiar y garantías adicionales para los menores. Sin embargo, en esta última revisión del sistema de Dublín se ha vuelto a perder la oportunidad de considerar un enfoque básicamente diferente a la cuestión de la responsabilidad de estudiar las solicitudes de asilo, que implicara un sistema que no esté basado casi exclusivamente en el principio de que el Estado Miembro responsable de la presencia de una persona en el territorio de la UE sea el responsable de tramitar su solicitud de asilo.

Es evidente que hace falta una reforma fundamental del sistema de Dublín para permitir que los solicitantes de asilo se dirijan a donde tengan lazos familiares más amplios o unos lazos más fuertes y mejores perspectivas de integración y apoyo. También se debería considerar la posibilidad de permitir que las personas a las que se conceda refugio o una condición de protección subsidiaria circulen libremente dentro del territorio de la UE una vez reconocida su condición. Esta reforma serviría para abordar los motivos de preocupación relacionados con la migración de países como Italia y Malta, y que les desincentivan de realizar operaciones SAR.

6. CONCLUSIONES

El gran aumento de personas refugiadas y migrantes dispuestas a correr el riesgo de realizar largos viajes en embarcaciones destartadas y en condiciones de hacinamiento no es sólo consecuencia del aumento de la inestabilidad en Oriente Medio y del deterioro de la situación en Libia en los últimos 12 meses. También es consecuencia del progresivo cierre de las fronteras terrestres de Europa y de la inexistencia de vías seguras y legales de entrada en la UE para estas personas. Mientras los países de la UE sigan empujando a quienes huyen del conflicto o la pobreza a realizar peligrosos trayectos marítimos, deberán estar dispuestos —colectivamente— a cumplir su obligación de salvar vidas.

Las diferencias que enfrentan desde hace tiempo a Italia y Malta sobre el alcance de sus respectivas obligaciones de búsqueda y salvamento han minado históricamente la realización de operaciones de búsqueda y salvamento efectivas en el Mediterráneo central. Es evidente que la escala del desafío supera la capacidad y los recursos de Italia y Malta para responder por sí solas. Hace falta una respuesta colectiva de la UE para asumir una responsabilidad común de la Unión.

El anuncio a finales de agosto de 2014 de que la UE desplegaría una operación de Frontex para complementar los esfuerzos de Italia y Malta es al menos un paso en la dirección correcta. No obstante, siguen suscitando muchas dudas la capacidad de Frontex de realizar operaciones de búsqueda y salvamento en el nivel necesario actualmente y en las zonas donde son necesarias, así como los recursos —que tendrán que ser considerables— que la UE y sus Estados Miembros invertirán en ellas.

Dada la inexistencia de una revisión más amplia de los mecanismos de la UE para compartir la responsabilidad de recibir a las personas migrantes en situación irregular y solicitantes de asilo, y tramitar su situación, es probable que las diferencias sobre el desembarco lastren las operaciones de búsqueda y salvamento de Frontex.

Sin embargo, es evidente que el reto clave es reducir el número de personas que emprenden peligrosos viajes marítimos. Hace falta hacer frente a la red de contrabandistas y traficantes que explotan y maltratan a quienes buscan desesperadamente llegar a las costas europeas, pero eso en sí mismo no es una solución a las fuerzas mayores que están en juego. A largo plazo, la UE y sus Estados Miembros deberán reflexionar sobre cómo abrir más rutas seguras y legales para entrar en la UE tanto para las personas migrantes como, especialmente, para las refugiadas, que representan casi la mitad de todas las personas que llegan de forma irregular por mar.

SELECCIÓN DE RECOMENDACIONES

A ITALIA

- Mantener la OMN hasta que pueda ser sustituida con seguridad y sin lagunas de protección por otra operación viable de escala comparable, que cuente como mínimo con el mismo nivel de recursos y personal adiestrado. La OMN deberá desplegar sus equipos donde sean más necesarios para garantizar una respuesta a tiempo a las peticiones de ayuda.

A MALTA

- Emplear una definición más amplia de peligro en el mar a fin de aumentar al máximo la protección de la vida, lo que incluye aplicar las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) 656/2014 a todas las operaciones SAR coordinadas por el Centro Coordinador de Salvamento de Malta.
- Ratificar y aplicar las enmiendas de 2004 a los Convenios SAR y SOLAS.

A ITALIA Y MALTA

- En relación con el naufragio del 11 de octubre de 2013, abrir una investigación independiente en cada país para investigar los posibles fallos de la actuación de todos los implicados y garantizar que las investigaciones colaboran entre sí. Estas investigaciones deberán ser seguidas de investigaciones judiciales y enjuiciamientos cuando sea pertinente. Garantizar asimismo que las víctimas y sus familias gozan de su derecho a una reparación, lo que incluye el acceso a la verdad y a una garantía de no repetición.

A LAS INSTITUCIONES Y ESTADOS MIEMBROS DE LA UE

- Ofrecer rutas adecuadas y más seguras para que las personas refugiadas tengan acceso a la protección, lo que incluye:
 - Aumentar el número de plazas de reasentamiento y admisión humanitaria de personas refugiadas.
 - Facilitar la reunificación familiar a las personas refugiadas que tengan familiares que vivan en la UE,
 - Aplicar una definición amplia del concepto de familiar, que abarque la familia extensa o no nuclear, y
 - Aplicar la flexibilidad en cuanto a los requisitos documentales y de otra índole.
- Garantizar que las personas refugiadas que llegan a las fronteras terrestres exteriores de la UE pueden acceder a los procedimientos de concesión de asilo.
- Reforzar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar Egeo y en el Mediterráneo, lo que incluye comprometer recursos económicos, navales y aéreos suficientes para Frontex que permitan a esta patrullar el Egeo y el Mediterráneo en un grado proporcional a la escala de las salidas desde las costas del Norte de África.
- Garantizar que cualquier operación dirigida por Frontex en el Mediterráneo central articula con claridad la realización de actividades SAR como prioridad y que se

despliegan medios de Frontex en número suficiente en las regiones SAR de Italia y Malta.

- Adoptar medidas urgentes para garantizar el registro de información sobre las personas refugiadas y migrantes que mueren o desaparecen en el mar, y su identificación, especialmente mediante entrevistas sistemáticas de las personas rescatadas en el mar; y crear una base de datos y un mecanismo de comunicación centralizados de la UE para proporcionar información oficial a las familias.
- Revisar la aplicación del Reglamento de Dublín con el fin de garantizar de un modo coherente en toda la UE que se facilita la reunificación familiar, incluidas las relaciones con las familias extensas, y que a este fin se permiten los viajes a otros Estados Miembros de la UE además del país de entrada.

YA SEA EN UN CONFLICTO DE GRAN REPERCUSIÓN O EN UN RINCÓN PERDIDO DEL PLANETA, **AMNISTÍA INTERNACIONAL** ACTÚA EN FAVOR DE LA JUSTICIA, LA LIBERTAD Y LA DIGNIDAD PARA TODAS LAS PERSONAS Y PERSIGUE EL RESPALDO DE LA OPINIÓN PÚBLICA PARA CONSTRUIR UN MUNDO MEJOR.

¿QUÉ PUEDES HACER?

Activistas de todo el mundo han demostrado que es posible oponer resistencia a las peligrosas fuerzas que socavan los derechos humanos. Súmate a este movimiento. Lucha contra quienes siembran el miedo y el odio.

- Únete a Amnistía Internacional y sé parte de un movimiento formado por personas de todo el mundo que trabajan para poner fin a las violaciones de derechos humanos.
Ayúdanos a hacer que las cosas cambien.
- Haz un donativo en apoyo del trabajo de Amnistía Internacional.

Juntos conseguiremos que se oiga nuestra voz.

Me interesa recibir información sobre cómo unirme a Amnistía Internacional.

Nombre

Dirección

Dirección

Correo-e

Quiero hacer un donativo a Amnistía Internacional (indica la divisa de tu donativo)

Cantidad

Con cargo a mi

Visa

Mastercard

Número

Caduca en

Firma

Envía este formulario a la oficina de Amnistía Internacional de tu país.

Oficinas de Amnistía Internacional en todo el mundo: <http://www.amnesty.org/es/worldwide-sites>
Si en tu país no hay oficina, envía el formulario al Secretariado Internacional en Londres:

Amnesty International, International Secretariat, Peter Benenson House,
1 Easton Street, London WC1X 0DW, Reino Unido



**QUIERO
AYUDAR**

VIDAS A LA DERIVA

PERSONAS REFUGIADAS Y MIGRANTES EN EL MEDITERRÁNEO CENTRAL

Este es el resumen ejecutivo del informe completo,
disponible también en Amnistía Internacional (EUR 05/006/2014).

La UE y sus Estados Miembros están imponiendo una prueba de supervivencia a las personas refugiadas y migrantes. Imposibilitadas de entrar en la UE a través de rutas seguras y adecuadas, decenas de miles de personas, desesperadas por encontrar asilo y una vida mejor, tratan de cruzar el Mediterráneo central cada año. En los primeros nueve meses de 2014, más de 2.500 personas —un nuevo récord— murieron en el intento. Esta situación debe terminar.

A través de testimonios de supervivientes, el informe documenta los peligros del viaje. En este documento se resumen algunos casos. También se analizan las deficiencias de las que desde hace tiempo adolecen los servicios de búsqueda y salvamento que se realizan en el Mediterráneo central y se formulan recomendaciones para su mejora.

La Operación Mare Nostrum de Italia ocultó temporalmente estos problemas, pero no es una solución suficiente ni duradera. Hace falta con urgencia una operación de búsqueda y salvamento dirigida por la UE, dotada de fondos y de un mandato adecuados, para asumir una responsabilidad que comparte la UE.

Septiembre de 2014
Índice: EUR 05/007/2014
amnesty.org

AMNISTÍA
INTERNACIONAL

