

LA VERGÜENZA DE EUROPA, A PIQUE

OMISIÓN DE SOCORRO A REFUGIADOS
Y MIGRANTES EN EL MAR

AMNISTÍA
INTERNACIONAL



Amnistía Internacional es un movimiento global de más de 7 millones de personas que trabajan por un mundo en el que todas las personas disfrutan de los derechos humanos.

Nuestra visión es la de un mundo en el que todas las personas disfrutan 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**



Publicado originalmente en 2015 por
Amnesty International Ltd
Peter Benenson House
1 Easton Street
London WC1X 0DW
Reino Unido

© Amnesty International 2015

Índice: EUR 03/1434/2015
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 sus efectos. 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: Dibujo realizado por Leila, refugiada siria de seis años de edad. Junto con su padre, sobrevivió a un naufragio que se cobró la vida de unas 200 personas el 11 de octubre de 2013. La madre (embarazada) y la hermana de Leila desaparecieron en el mar aquel día. Una semana después, Italia emprendió la operación Mare Nostrum para evitar nuevas tragedias en el mar.

© Particular

amnesty.org

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| Resumen | 4 |
| Falta de alternativas | 6 |
| Incidentes mortales en el mar en 2015 | 8 |
| El incidente del 22 de enero de 2015 | 9 |
| El naufragio del 8/9 de febrero de 2015 | 9 |
| El naufragio del 4 de marzo de 2015..... | 11 |
| Salidas previstas, muertes previsibles | 13 |
| El vacío dejado en las operaciones de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central tras la cancelación de Mare Nostrum..... | 15 |
| La presión sobre la marina mercante | 17 |
| Las limitaciones de Tritón | 19 |
| Recomendaciones | 21 |

RESUMEN

Miles de personas que huyen del conflicto, la persecución y la violencia tratan de alcanzar la seguridad en Europa. Otras escapan de la pobreza. Muchas viajan por mar. Pese al riesgo que entraña la travesía del Mediterráneo –que en 2014 se cobró 3.500 vidas–, y pese a las malas condiciones meteorológicas, en los primeros tres meses de 2015 se alcanzaron cifras récord de personas refugiadas y migrantes que intentaban llegar a Europa por mar: a Italia llegaron más de 21.000. La decisión de Italia, de acuerdo con la Unión Europea (UE), de dar por concluida a finales de 2014 la operación Mare Nostrum –operación humanitaria de búsqueda y salvamento a cargo de la Marina italiana que salvó a decenas de miles de personas en el mar– no ha tenido el efecto disuasorio que algunos gobiernos europeos esperaban.

Mientras que el final de Mare Nostrum no ha dado lugar a una reducción del número de personas que emprenden la travesía, sí puede vincularse razonablemente con un aumento de las muertes en el mar. Cuando este informe iba a la imprenta, se recibía la noticia de un naufragio, el 12 de abril de 2015, en el que, según los supervivientes, pudieron ahogarse 400 personas. Este desastre hizo que la cifra estimada de personas muertas en el mar en los primeros tres meses y medio de 2015 ascendiera a hasta 900. Se trata de una cifra 53 veces mayor que la cifra equivalente del mismo periodo de 2014. Durante todo 2014, cuando la operación Mare Nostrum estaba en marcha, la proporción de muertes entre quienes emprendían la travesía era de una entre 50. En los primeros tres meses y medio de 2015, la proporción fue de una entre 23.

La ruta del Mediterráneo hasta Europa sigue siendo la más peligrosa y letal del mundo. Sin embargo, las personas refugiadas y migrantes no van a dejar de tomarla. Las impulsa a hacerlo el peligro al que los refugiados se enfrentan en sus países de origen, las penurias que siguen sufriendo en los países vecinos de acogida, el cierre de las rutas terrestres, la provisión, extremadamente limitada, de plazas de reasentamiento y admisión humanitaria, y la insuficiencia de los canales regulares de migración. Mientras los gobiernos europeos no ofrezcan unas rutas adecuadas, seguras y regulares hacia Europa, la gente seguirá emprendiendo viajes peligrosos.

La comunidad internacional comparte la preocupación por las tragedias que se avecinan en el mar.

El alto comisionado de las Naciones Unidas para los refugiados, en su discurso ante el Consejo de Seguridad de la ONU en febrero de 2015, no pudo ser más claro:

[...] La operación Mare Nostrum de Italia ha concluido, y la iniciativa Tritón emprendida por la UE es limitada, tanto en su mandato como en sus recursos. Europa debe aumentar su capacidad de salvar vidas, con una operación sólida de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central; de lo contrario, miles de personas más, entre ellas muchos, muchos sirios, perecerán.

La opción a la que se enfrentan los gobiernos europeos está muy clara: es una opción de vida o muerte. ¿Qué van a hacer estos gobiernos para reducir el número de muertes?

Desde que se dio por concluida la operación Mare Nostrum, las operaciones de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central han vuelto a su situación habitual, que depende de la capacidad de los guardacostas, con la ayuda de los buques mercantes. Todos los capitanes de buque tienen la obligación –codificada en el derecho internacional del mar– de prestar auxilio a las personas que se encuentren en peligro en el mar, independientemente de su nacionalidad o condición o de las circunstancias en las que las hayan encontrado. Los guardacostas italianos han demostrado su impresionante compromiso de salvar vidas en el mar, desplegando sus recursos y coordinando salvamentos llevados a cabo por buques mercantes. Las Fuerzas Armadas de Malta también han ayudado, dentro de sus posibilidades. Pero hace falta mucho más. Las autoridades italianas y maltesas lo han dicho claramente. También lo han hecho las organizaciones que representan a la marina mercante, cuyos miembros han sufrido pérdidas económicas y riesgos considerables para su tripulación al realizar operaciones de búsqueda y salvamento.

La respuesta de los gobiernos europeos hasta la fecha ha consistido en el despliegue, el 1 de noviembre de 2014, por parte de Frontex –la agencia de control de fronteras de la UE–, de la Operación Conjunta Tritón. Tritón, que es una operación de gestión de fronteras encomendada a patrullas fronterizas, y no una operación de búsqueda y salvamento, cuenta con barcos más pequeños, menos aviones y menos personal que Mare Nostrum. Sus recursos se despliegan mucho más cerca de las costas italianas y maltesas que los de Mare Nostrum, y mucho más lejos de la zona en la que tienen lugar la mayoría de los salvamentos. Esos recursos se pueden enviar, y se han enviado, a operaciones de búsqueda y salvamento a petición de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo pertinentes, de acuerdo con el derecho internacional del mar. Pero la contribución de Tritón a mejorar la capacidad de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central, aunque no es desdeñable, sigue siendo insuficiente para hacer frente tanto a la necesidad actual de operaciones de búsqueda y salvamento como a la que se prevé para las próximas semanas y meses.

Los gobiernos europeos deben desplegar urgentemente más recursos en el contexto de una operación humanitaria multinacional dedicada a auxiliar a las personas refugiadas y migrantes en peligro en el Mediterráneo central, llevarlas a un lugar seguro y garantizarles el acceso a la protección internacional. Al mismo tiempo, los gobiernos de Europa deben proporcionar opciones más seguras, que incluyan plazas de reasentamiento y admisión humanitaria, así como un aumento de los canales regulares de migración, en una escala que ofrezca una alternativa real a quienes están considerando emprender la travesía por mar.

En este informe, Amnistía Internacional ofrece datos que muestran la magnitud de la crisis humanitaria del Mediterráneo central, testimonios de supervivientes que describen su impacto sobre la vida y los derechos de la gente, y un análisis del vacío en cuanto a recursos para búsqueda y salvamento provocado por la finalización de Mare Nostrum y las limitaciones de Tritón.

FALTA DE ALTERNATIVAS

Más del 43 por ciento de las personas que cruzaron el Mediterráneo en 2014 eran refugiadas a primera vista. Según Frontex, el 46 por ciento de las más de 170.000 personas que llegaron a Italia en barco en 2014 eran de Siria o Eritrea. Muchas procedían también de Sudán, Afganistán o Irak.

Los gobiernos europeos apenas les han ofrecido alternativas. Únicamente han prometido unas pocas plazas de reasentamiento y han brindado una admisión humanitaria sumamente limitada a los refugiados sirios que soportan condiciones de vida absolutamente inadecuadas en Líbano, Jordania, Turquía, Irak y Egipto. En los países vecinos de Siria y en Egipto hay inscritos más de 3,9 millones de refugiados. Desde 2013, y hasta el 12 de marzo de 2015, los países de la UE han ofrecido 40.137 plazas de reasentamiento y admisión humanitaria (30.000 de ellas en Alemania). Entre 2012 y 2014, los 28 países de la UE recibieron además 186.305 nuevas solicitudes de asilo de ciudadanos sirios.

Los gobiernos europeos han cerrado también rutas terrestres, y han limitado cada vez más las opciones de entrada a territorio europeo por tierra. Los solicitantes de asilo siguen sin poder acercarse a las zonas fronterizas terrestres entre Turquía y Grecia, y entre Turquía y Bulgaria, a causa del aumento de la seguridad a ambos lados. Continúan también las denuncias de devoluciones "en caliente", a menudo acompañadas de violencia, de personas necesitadas de protección internacional que son enviadas de vuelta a Turquía tanto desde Bulgaria como desde Grecia. Las devoluciones "en caliente" de Macedonia a Grecia son práctica habitual. Para quienes consiguen llegar a Serbia, el acceso a la protección es un proceso tan largo –y que, en la mayoría de los casos, termina en una denegación– que muchos prefieren continuar su viaje hacia Hungría. La entrada en España desde Marruecos a través de los puestos fronterizos oficiales de Ceuta y Melilla es prácticamente imposible para los africanos negros. Quienes consiguen entrar saltando las vallas son a menudo devueltos a Marruecos sin que medien procedimientos formales. Muchos sirios consiguen cruzar utilizando documentos falsos o escondiéndose entre la multitud de trabajadores y comerciantes marroquíes que a diario entran en los enclaves.

En Libia, desde donde partieron la gran mayoría de los que emprendieron la travesía por mar el año pasado, grandes números de refugiados y migrantes se ven cada vez más expuestos al conflicto entre las partes enfrentadas, con miles de desplazados. Meses de feroces combates, a menudo en zonas residenciales, han provocado cientos de víctimas civiles y han dañado hospitales, escuelas, centrales eléctricas, aeropuertos y carreteras. En algunas zonas hay escasez de suministros médicos, combustible, electricidad, agua y alimentos.

En el anárquico entorno resultante, donde todas las partes enfrentadas han cometido abusos graves contra los derechos humanos, los refugiados y migrantes corren especial peligro de sufrir abusos a manos de grupos armados, milicias y traficantes de personas. Han denunciado secuestros a cambio de rescate, agresiones físicas, tortura y otros malos tratos en centros de detención, explotación, abusos sexuales y trabajo forzado. Algunos, como los cristianos coptos, han sido ejecutados sumariamente a causa de su religión. Muchos han perdido sus medios de sustento. A medida que Libia se sume en la violencia, varios países

están evacuando a sus ciudadanos. Sin embargo, muchos refugiados y migrantes, como por ejemplo los procedentes del África subsahariana o los ciudadanos sirios, no pueden contar con la ayuda de sus países ni pedir protección en los países vecinos, que han cerrado progresivamente sus fronteras terrestres con Libia ante el temor que el conflicto se propague.

Egipto ha cerrado sus fronteras a las personas refugiadas y migrantes, y sólo permite la entrada a los ciudadanos libios. Respecto a la frontera tunecina, aunque permanece abierta a los libios, las personas con otras nacionalidades deben tener documentos válidos para poder pasar, y deben abandonar Túnez tras una breve estancia de tránsito. En esa situación, los refugiados y migrantes, especialmente los que carecen de documentos de identidad válidos, se ven en la práctica atrapados y sin más opción que viajar por mar en busca de la seguridad.

La inseguridad que impulsa a la gente a abandonar sus países de origen o los países vecinos de acogida, unida al cierre de las rutas terrestres por parte de los gobiernos europeos y a la falta de voluntad de ofrecer suficientes rutas seguras y regulares, lleva a las personas migrantes y refugiadas a tomar la peligrosa ruta marítima. Los gobiernos europeos, cuya política ha contribuido a esta tendencia, no pueden eludir su responsabilidad de salvar la vida de quienes están lo bastante desesperados como para emprender el viaje.

INCIDENTES MORTALES EN EL MAR EN 2015

Desde que concluyó Mare Nostrum, el actual sistema de búsqueda y salvamento establecido en el Mediterráneo central se ha visto puesto a prueba hasta el límite. Empezando por el salvamento de más de 1.200 personas a bordo de dos cargueros procedentes de Turquía entre el 30 de diciembre de 2014 y el 1 de enero de 2015, las operaciones de búsqueda y salvamento han continuado sin pausa, a menudo con el auxilio de cientos de personas cada vez. Más de 2.800 personas fueron rescatadas de al menos 18 embarcaciones entre el 13 y el 15 de febrero. Tan sólo el 15 de febrero, 2.225 personas fueron rescatadas de una docena de embarcaciones. El 16 de febrero se rescató a otras 1.088 personas. Entre el 4 y el 5 de marzo se auxilió a más de un millar de migrantes. En los primeros días de abril fueron rescatadas un total de 2.700 personas. El 10 de abril, otras 1.000 personas fueron auxiliadas en tres salvamentos diferentes. Entre el 11 y el 14 de abril, casi 10.000 personas fueron rescatadas en operaciones múltiples por las autoridades italianas, buques mercantes y recursos de Tritón. La tarde del 12 de abril, 144 refugiados y migrantes, junto con nueve cadáveres, fueron recogidos del agua por los guardacostas italianos y un buque de la Marina italiana después de que su embarcación de madera volcara a unas 80 millas náuticas de las costas libias. Según los guardacostas italianos, la embarcación ya había volcado cuando fue hallada por los servicios de salvamento que se encontraban en la zona ocupándose de otras operaciones. Cuando este informe iba a la imprenta, los testimonios de supervivientes recopilados por la organización no gubernamental Save the Children y por la Organización Internacional para las Migraciones indicaban que en el naufragio habían muerto hasta 400 personas. Las búsquedas en la zona continuaron durante varios días, pero no se encontraron más supervivientes ni cadáveres.

Pese a los esfuerzos de los guardacostas italianos, la Marina italiana, las Fuerzas Armadas de Malta, los buques mercantes y, en ocasiones, los recursos y tripulaciones de Tritón, se calcula hasta 900 hombres, mujeres, niños y niñas murieron o desaparecieron en el mar Mediterráneo central en los primeros tres meses y medio de 2015.

Amnistía Internacional investigó detenidamente tres incidentes, todos ellos con numerosas muertes. En todos ellos, es probable que el vacío dejado en los recursos para búsqueda y salvamento por Mare Nostrum, no relleno por Tritón, haya contribuido a la pérdida de vidas. En los dos primeros casos, del 22 de enero y el 8/9 de febrero de 2015, las embarcaciones de los refugiados y migrantes podrían haber sido detectadas y auxiliadas antes si hubiera habido más recursos desplegados más al sur, hacia Libia. En el tercero, el 4 de marzo de 2015, el despliegue de servicios de salvamento profesionales en lugar del auxilio de un buque mercante podría haber impedido que una de las embarcaciones en peligro volcara.

EL INCIDENTE DEL 22 DE ENERO DE 2015

ABUBAKER JALLOW, VARÓN DE 21 AÑOS, GAMBIA

“Había un árabe que nos dijo que mantuviéramos el rumbo durante ocho horas, nos explicó cómo llenar el depósito de combustible, y luego saltó al agua y se marchó. Estuvimos en el mar toda la noche, pero no llegamos a Italia [...] La gente empezó a perder la cabeza. Algunos decían que querían ir a por comida o volver a su país, y luego saltaban al agua. No sé cuántos saltaron [...] Perdí la concentración [...] Algunos bebieron agua de mar [...] Muchos murieron [...] Arrojamos los cadáveres al mar, no sé cuántos [...] Cuando llegamos a Malta nos dejaron llamar a nuestras familias. Llamé a mi madre. Se echó a llorar cuando le dije que otros habían muerto.”

JEAN, VARÓN DE COSTA DE MARFIL

“Escapé de mi país porque mi familia me amenazó cuando dije que no quería que a mi hija la cortaran [la sometieran a mutilación genital femenina] [...] Los traficantes iban armados. Algunos teníamos miedo y no queríamos ir, pero nadie podía darse la vuelta. No nos dieron mapas, ni nada. Simplemente nos dijeron: 'id todo derecho, y allí está Italia.'”

De las aproximadamente 122 personas que viajaban en una embarcación rescatada por las Fuerzas Armadas de Malta el 22 de enero de 2015, hasta 34 murieron. Entre los que se salvaron había 88 jóvenes del África subsahariana, pero uno murió en el hospital poco después del salvamento.

Los supervivientes recluidos en el centro para migrantes de Safi, en Malta, dijeron a Amnistía Internacional que habían salido de Garabouli, Libia, el 15 de enero hacia las seis de la tarde. No tenían teléfonos, agua, comida ni chalecos salvavidas. Iban tan apretados en su pequeña lancha neumática que no podían sentarse ni tumbarse para dormir. Al poco tiempo estaban exhaustos, helados y terriblemente sedientos. Al cabo de unos días, el combustible se acabó y la lancha empezó a hacer agua. No tenían cubos con los que achicarla, y algunos sintieron que los pies empezaban a congelárseles después de días sumergidos en agua fría.

Su lancha estuvo a la deriva durante unos ocho días antes de que un barco de pesca los divisara a unas 2,5 millas náuticas de la costa maltesa a las 7 de la mañana. Al cabo de 30 minutos, dos barcos patrulla de las Fuerzas Armadas de Malta, uno de ellos perteneciente a la operación Tritón, llegaron hasta la lancha en peligro. Ni las autoridades maltesas ni los recursos de Tritón la habían visto hasta entonces, pese a que había entrado en aguas territoriales de Malta y casi había llegado a tierra.

EL NAUFRAGIO DEL 8/9 DE FEBRERO DE 2015

LAMIN, VARÓN DE 24 AÑOS, MALÍ

“Tuve que salir de Libia, porque quedarme o volver a mí país era demasiado peligroso [...] En mi barca íbamos 107 personas, los traficantes nos contaron [...] La gente se caía al agua, pero nadie podía ayudarlos. Los que cayeron al mar trataron de alcanzar la barca, pero no lo consiguieron. Vi caer a tres. Otros murieron por otros

motivos, quizá por falta de comida y agua [...] Sólo Dios sabe cómo me sentí cuando vi a los otros morir [...] Sólo quedábamos siete cuando llegó el salvamento."

El 8 de febrero de 2015, cuatro naufragios causaron la muerte de más de 330 personas.

Los guardacostas italianos dijeron a Amnistía Internacional que habían recibido una llamada de auxilio por un teléfono vía satélite a primeras horas de la tarde del 8 de febrero, desde un punto a 120 millas náuticas al sur de Lampedusa y a 40 millas náuticas al norte de Libia. La llamada era casi ininteligible, pero los agentes consiguieron oír las palabras "peligroso, peligroso", dichas en inglés. Los guardacostas italianos enviaron un avión de salvamento y dos barcos patrulla, seguidos de otros dos después de que uno de los barcos iniciales informara de problemas en el motor.

Pese a las terribles condiciones meteorológicas, con vientos excepcionalmente fuertes y olas de varios metros de altura, los guardacostas consiguieron llegar a la barca tras aproximadamente seis horas y media de navegación, y a las nueve de la noche rescataron a 105 personas de una lancha. A los rescatados los subieron a bordo de dos barcos patrulla. Durante las 18 horas que duró el viaje de regreso, las condiciones meteorológicas empeoraron aún más, con lluvia, granizo y olas de hasta ocho metros de altura. A consecuencia de ello, 29 de los rescatados murieron. Sin apenas ropa, debilitados tras dos días de navegar a la deriva con mal tiempo y temperaturas casi bajo cero, no pudieron resistir la nueva exposición a los elementos en los barcos guardacostas, donde no había espacio a cubierto, y murieron de hipotermia.

"Estaban agotados, sedientos, con mucha hambre [...] Cuando empezamos a trasladarlos a nuestros barcos, mientras un buque mercante trataba de protegernos, el mar se embraveció aún más y apenas veíamos. Les dimos mantas térmicas y bolsas calientes, pero no les servían de mucho [...] Hacía mucho frío, quizá cero grados. Algunos estaban tan empapados que se quitaron toda la ropa [...] Para mantenerlos calientes los hacíamos entrar por turnos en la cabina, pero era todo muy difícil. Nos sentíamos todos mal, y asustados. Temíamos por nuestra vida [...] Yo sentía tanta rabia: salvarlos y luego verlos morir así."

Enfermero Salvatore Caputo, que iba a bordo del barco guardacostas italiano CP302

Poco después, dos buques mercantes que estaban en la zona rescataron a otros nueve hombres: dos en una lancha y siete en otra.

Amnistía Internacional entrevistó a algunos de los supervivientes poco después de su llegada a Lampedusa. La historia que revelaron era espantosa. Unos 420 refugiados y migrantes habían salido juntos de la localidad portuaria de Garabouli, a 40 km al oeste de Trípoli, en cuatro lanchas neumáticas. La mayoría eran hombres jóvenes de África occidental, y había varios menores. Los traficantes de personas los habían mantenido en un lugar cercano a Trípoli esperando el viaje, tras cobrarles el equivalente a unos 650 euros. Al atardecer del 7 de febrero, los traficantes, armados, los hicieron subir a bordo de las lanchas, que iban numeradas del 1 al 4. Las lanchas llevaban pequeños motores fueraborda, pero los traficantes no les habían dado gasolina suficiente para el viaje. Los guardacostas italianos, entrevistados posteriormente por Amnistía Internacional, subrayaron que la previsión meteorológica en esa parte del Mediterráneo era mala para toda la semana, y que los refugiados y migrantes navegaban hacia una muerte segura.



© REUTERS/Antonio Parrinello

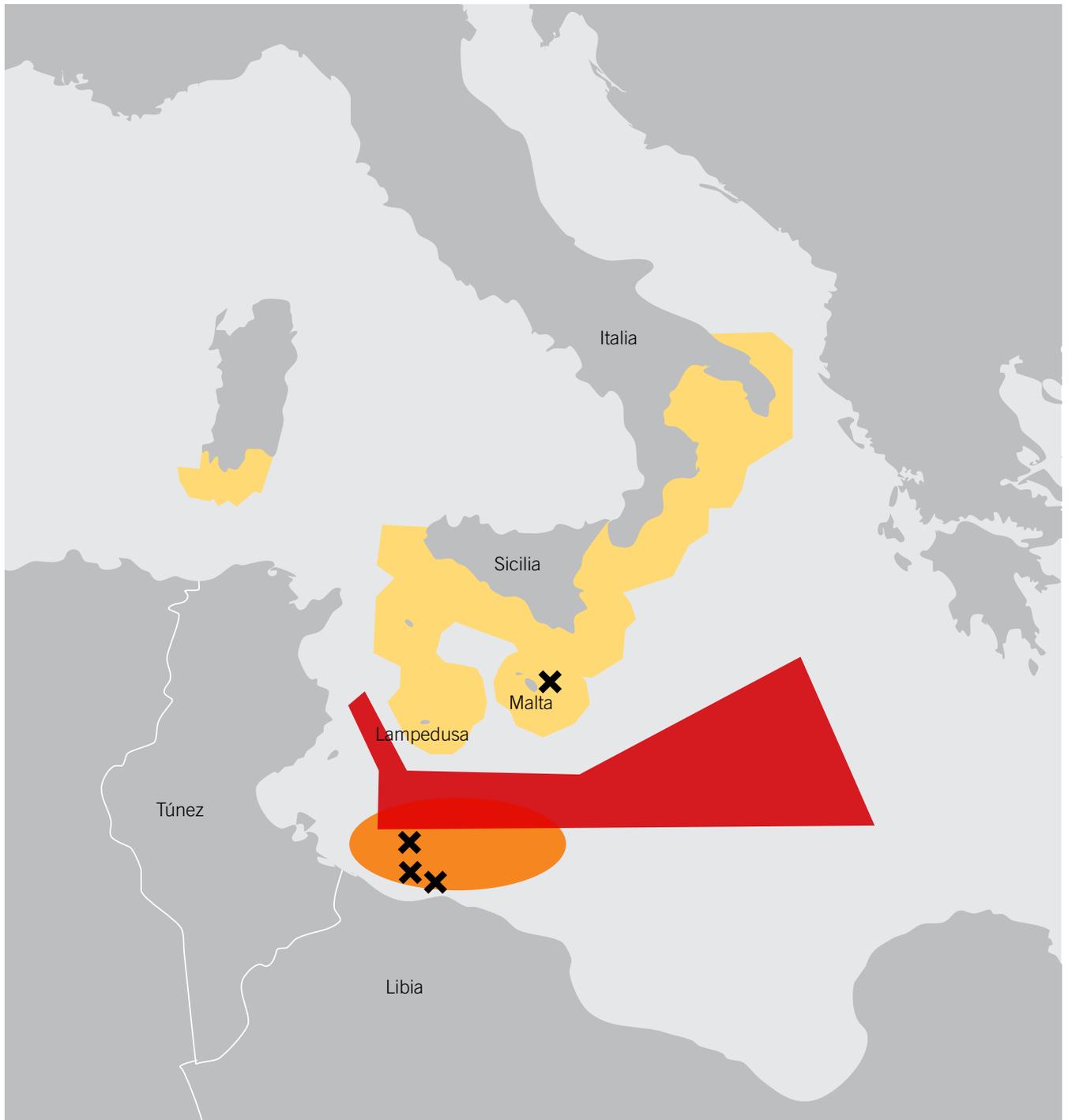
Un superviviente de un naufragio ocurrido el 8 de febrero recibe ayuda al llegar junto con otras personas al puerto de Lampedusa, 11 de febrero de 2015. Había sido rescatado por un buque mercante junto con otras ocho personas dos días antes. Eran los únicos supervivientes de sus dos barcas.



© Amnesty International

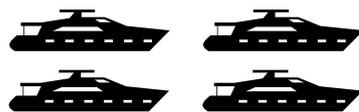
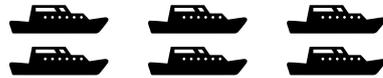
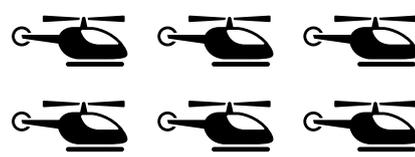
Barcos patrulla de los guardacostas italianos utilizados en misiones de búsqueda y salvamento, atracados en el puerto de Lampedusa, 12 de febrero de 2015. Estos barcos se habían utilizado para rescatar a refugiados y migrantes en peligro en un mar embravecido el 8 de febrero. A medida que las condiciones meteorológicas se fueron deteriorando aún más durante las 18 horas del trayecto de vuelta a Lampedusa, 29 de los rescatados murieron de hipotermia.

Mapa que muestra la comparación entre las operaciones de Mare Nostrum y Tritón, y el lugar de los incidentes en el mar



- Zona patrullada por la operación italiana Mare Nostrum durante 2013/14
- Zona patrullada actualmente por la Operación Conjunta Tritón de Frontex
- Zona en la que tienen lugar la mayoría de los salvamentos
- ✕ Lugar de los incidentes del 22 de enero, 8 de febrero, 4 de marzo y 12 de abril

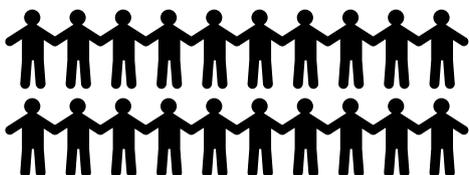
Tabla que muestra los recursos a disposición de las operaciones Mare Nostrum y Tritón

| | Recursos operativos habitualmente en un día normal Mare Nostrum (2013/14) | Recursos operativos habitualmente en un día normal Tritón (en la actualidad) |
|------------------------------------|---|---|
| BUQUES ANFIBIOS | 1  | 0  |
| FRAGATAS | 1 o 2  | 0  |
| BUQUES PATRULLA DE ALTA MAR | 2 (+2 guardacostas)  | 1  |
| BUQUES PATRULLA COSTEROS | 0 (+6 guardacostas)  | 6  |
| AVIONES | 3  | 2  |
| HELICÓPTEROS | 6  | 1  |
| PRESUPUESTO (MENSUAL) | €9,5 millones  | €1,5–2,9 millones  |

Número de personas refugiadas y migrantes que cruzaron el Mediterráneo central

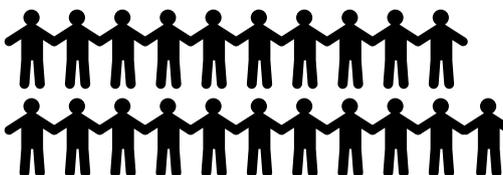
Hasta mediados de abril de 2014:

20.899



Hasta mediados de abril de 2015:

21.385



Número de personas presuntamente muertas o desaparecidas en el mar mientras trataban de cruzar el Mediterráneo central

Hasta mediados de abril de 2014:

17 

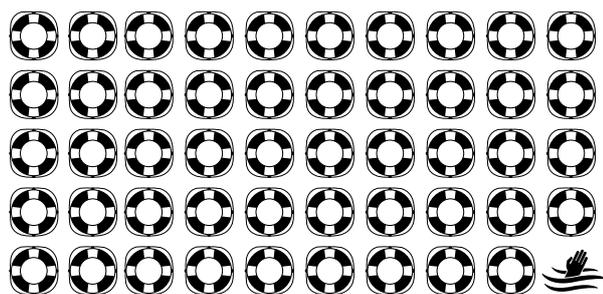

Hasta mediados de abril de 2015:

900 


Número de víctimas mortales por número total de viajeros

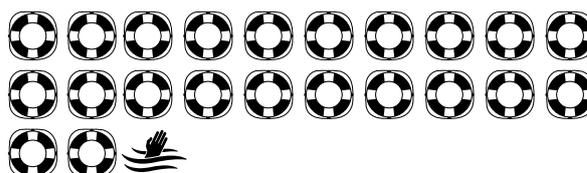
Media de 2014:

1 de cada 50



Hasta mediados de abril de 2015:

1 de cada 23



A primeras horas del 8 de febrero, las lanchas iban a la deriva en el Mediterráneo, al norte de Libia, con un grave peligro. Las altas olas azotaban a quienes viajaban en las lanchas y los arrastraban al mar. La primera lancha se desinfló y empezó a hacer agua, hasta que fue encontrada por los barcos patrulla de los guardacostas italianos. La segunda no se encontró, y no hubo supervivientes. Unos buques mercantes auxiliaron a otras dos lanchas. A bordo de una de ellas sólo había siete personas vivas, y se hundió con numerosos cadáveres mientras los supervivientes trepaban por la cuerda que les habían arrojado los tripulantes del buque mercante. La cuarta lancha fue hallada por otro buque mercante la tarde del 9 de febrero, desinflada y con sólo un costado a flote, al que dos hombres habían conseguido agarrarse.

Los supervivientes creen que más de 330 de sus compañeros de viaje murieron, pues calculaban que en cada lancha viajaban unas 105 personas.

Aparte de dos buques mercantes que se encontraban en la zona, los guardacostas italianos fueron los únicos en prestar auxilio ese día, según dijo el director del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo italiano a Amnistía Internacional.

Hay demasiadas variables para saber cuántas vidas podrían haberse salvado con mejores recursos, pero probablemente la cifra de muertos habría sido más baja. Según guardacostas expertos, sus barcos patrulla eran los únicos que podrían haberse acercado a la lancha en peligro en las condiciones meteorológicas extremas de aquellos momentos. Sin embargo, si se hubieran desplegado otras naves más cerca de las costas de Libia, es posible que pudieran haber llegado antes a las lanchas en peligro, posiblemente incluso antes de que el tiempo empeorase tanto.

EL NAUFRAGIO DEL 4 DE MARZO DE 2015

MOHAMMAD, PALESTINO DE 25 AÑOS PROCEDENTE DE LÍBANO

"A las cinco de la tarde, vimos a un barco estadounidense [liberiano, las banderas son muy similares] acercarse. Se acercó a nuestra barca [...] Nos arrojaron una escalera de cuerda [...] Muchos trataron de llegar hasta ella, y la barca volcó [...] Yo caí al agua, fui el primero. No podía respirar. Cuando estábamos en el agua, era como en la guerra. Había helicópteros y barcos a nuestro alrededor [...] Immirdan, una mujer siria de unos 35 años, murió junto con su hijo de un año. No sabían nadar. Me había pedido pan, chocolate, queso, y yo se lo dí. Veinte minutos después, la barca volcó. Vi a Immirdan. También vi morir a otra mujer, negra. Y vi a miembros de la Armada, en el barco grande, tratando de resucitar a un hombre. Pero no lo consiguieron."

La tarde del 4 de marzo de 2015, una embarcación en la que viajaban unas 150 personas, entre ellas unas 20 mujeres y 10 menores, volcó a unas 50 millas náuticas de la costa de Libia cuando un remolcador de servicio en torno a una plataforma petrolera libia en la zona se acercó a auxiliarla. La embarcación había partido de Trípoli, Libia, la noche anterior. Las personas a bordo de ella, en su mayoría sirias, palestinas, eritreas, sudanesas y somalíes, pedían desesperadamente ayuda, pues la barca hacía agua. Cuando la tripulación del remolcador les arrojó una escalera de cuerda, muchas se amontonaron en un lado de la barca, y la hicieron volcar.

Allí cerca se encontraba un barco guardacostas italiano, el Dattilo, con 381 personas a bordo, rescatadas en una operación anterior. Consiguió salvar a 121 personas del mar. También recuperó 10 cadáveres.

Los guardacostas italianos y malteses dijeron a Amnistía Internacional que, en una operación de salvamento, el evitar que la embarcación en peligro vuelque es una cuestión primordial. Saben que la gente que se encuentra en una embarcación en peligro tiende a ponerse en pie de golpe cuando ve acercarse a los barcos de salvamento, y a moverse de un lado a otro cuando ve que llega ayuda. Para evitar ese peligro, los profesionales del salvamento se acercan a la embarcación con una nave más pequeña, como por ejemplo un bote inflable rígido (conocidos como RIB, por sus siglas en inglés) desde el frente, o dos RIB, uno por cada lado. La tripulación del remolcador que acudió en auxilio en este caso no tenía esa posibilidad. Este caso ilustra no sólo los esfuerzos de los buques mercantes por ayudar, sino también sus limitaciones. Los buques mercantes suelen tener bordas muy altas, no están diseñados ni equipados para operaciones de salvamento, y no pueden acercarse a barcos más pequeños en peligro sin correr riesgos.

SALIDAS PREVISTAS, MUERTES PREVISIBLES

“Cuando aumenten las salidas después del invierno, no podremos hacernos cargo de todas, si seguimos siendo los únicos que estamos ahí.”

Almirante Giovanni Pettorino, director del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo del servicio de guardacostas italiano

Nadie pone en duda la magnitud y la urgencia de la crisis humanitaria que se está desarrollando en el Mediterráneo. Las organizaciones internacionales, agencias como Frontex y el gobierno italiano coinciden todos en que el número de refugiados y migrantes que saldrán de las costas del norte de África para llegar a Europa en 2015 probablemente igualará, o incluso superará, las cifras récord de 2014.

En 2014, Frontex contó 278.000 cruces fronterizos irregulares para entrar en el territorio de la UE: aproximadamente dos veces y media más que en 2013 (107.000), y el doble que en 2011 (141.000), durante la Primavera Árabe. La mayoría de esos cruces en 2014 se produjeron a través del Mediterráneo: 218.000 según el ACNUR, de los que aproximadamente 170.000 tuvieron lugar en Italia.

En los dos primeros meses de 2015 se produjo un incremento del 42 por ciento en los cruces fronterizos irregulares a través del Mediterráneo central –en su mayoría procedentes de Libia–, en comparación con los dos primeros meses de 2014 (de 5.506 a 7.834). Estas cifras, según ha declarado Frontex, "no se ajustan a las cifras estacionalmente bajas típicas del invierno, la época más peligrosa para cruzar el Mediterráneo".

En marzo hubo un descenso leve y temporal de las llegadas. Los datos del Ministerio del Interior italiano relativos a los tres primeros meses del año mostraron un leve descenso respecto al mismo periodo de 2014 (10.132 llegadas frente a 10.744). El número de llegadas volvió a aumentar a principios de abril: hasta el 15 de abril se habían producido 21.385 llegadas, frente a las 20.899 registradas hasta el 15 de abril de 2014. La tendencia a igualar el índice excepcionalmente alto de llegadas de 2014 parece mantenerse.

No debe interpretarse que estas cifras representan flujos de una escala inabarcable para los Estados europeos. Son bajas comparadas, por ejemplo, con las que reciben los países vecinos a Siria, que han dado cobijo a 3,9 millones de refugiados sirios.

No obstante, las operaciones de búsqueda y salvamento para esas cantidades de personas que viajan en embarcaciones no aptas para la navegación podrían convertirse pronto en inabarcables si no existe un esfuerzo concertado de los gobiernos europeos. El riesgo y el sufrimiento de las personas que se echan a la mar, y las dificultades con las que se encuentran los Estados costeros europeos y el sector naval para rescatar y recibir a estas personas, no pueden subestimarse, y necesitan una asunción colectiva de responsabilidad por parte de los gobiernos europeos.

Según el ACNUR, en los primeros tres meses y medio de 2015, hasta 900 personas murieron o desaparecieron en el mar, frente a las 17 del mismo periodo de 2014. Es decir, este año una persona de cada 23 que han tratado de cruzar se ha ahogado en el intento, mientras que en el mismo periodo de 2014 se ahogó una de cada 53, y eso pese a que la cifra total de personas que cruzaban era más o menos la misma.

EL VACÍO DEJADO EN LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN EL MEDITERRÁNEO CENTRAL TRAS LA CANCELACIÓN DE MARE NOSTRUM

“Nos llevó poco más de un fin de semana organizarla [la operación Mare Nostrum]. La Marina italiana está preparada. Tenemos procedimientos bien ensayados. Hemos adquirido experiencia. Si nos lo piden, podemos reanudar la operación humanitaria en un plazo muy breve, 48-72 horas, más o menos.”

Comandante Massimiliano Laurettil, Capitano di Vascello, Stato Maggiore Marina, 3° Reparto Piani, Operazioni e Strategia Marittima

Para auxiliar a quienes huyen del norte de África en embarcaciones no aptas para navegar, entre el 18 de octubre de 2013 y el 31 de octubre de 2014 Italia desplegó una gran operación humanitaria, Mare Nostrum, cuyo objetivo era también combatir el tráfico y la trata de seres humanos.

Dentro del marco creado por Mare Nostrum, en 2014 las autoridades rescataron a más de 166.000 personas (el número total de llegadas fue de más de 170.000, contando a quienes consiguieron llegar a la costa por sí mismos). De ellas, casi 83.000 fueron rescatadas por naves de Mare Nostrum o la Marina italiana; más de 38.000 por los guardacostas italianos; más de 42.000 por buques mercantes, coordinados por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Roma; y 1.700 por la policía de aduanas italiana, individuos particulares y miembros de Frontex.

Estos datos muestran que, aunque el sistema ordinario de búsqueda y salvamento, basado en los servicios de guardacostas y buques mercantes, puede salvar a decenas de miles de personas, el impulso a la capacidad proporcionado por la Marina italiana en 2014 permitió al sistema en su conjunto rescatar a 83.000 personas más con procedimientos adecuados y seguros.

Mare Nostrum tenía un presupuesto de nueve millones de euros al mes, y en un momento dado tenía desplegados cinco buques de la Marina italiana con sus unidades aéreas y unos 900 empleados. Sus recursos se elegían y sus procedimientos se diseñaban para maximizar su capacidad de ayudar a embarcaciones en peligro, acoger de forma segura a personas en el mar, y minimizar el tiempo en puerto para desembarcar a las personas rescatadas, con el fin de poder regresar rápidamente al mar para salvar a otras.

Y un elemento crucial: el área de operaciones de Mare Nostrum se extendía unas 100 millas náuticas al sur de Lampedusa. Tal como confirma Frontex, la mayoría de las operaciones de búsqueda y salvamento de embarcaciones de migrantes y refugiados tiene lugar a unas 40 millas náuticas de la costa libia, o unas 155 millas náuticas de Lampedusa.

Pese a su éxito en salvar vidas en el mar, Italia, de acuerdo con otros gobiernos europeos preocupados por la afluencia de personas que llegaban por mar, clausuró Mare Nostrum. Tras un periodo de retirada gradual de dos meses, durante el cual la Marina italiana siguió proporcionando recursos extra para operaciones de búsqueda y salvamento, desde el 1 de enero de 2015 el régimen de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central ha vuelto a su capacidad ordinaria, dependiendo principalmente de los recursos de los guardacostas y de los buques mercantes. Sin embargo, la necesidad de auxilio no ha disminuido.

LA PRESIÓN SOBRE LA MARINA MERCANTE

El final de Mare Nostrum ha incrementado la presión sobre los buques mercantes para rescatar a refugiados y migrantes. El 31 de marzo de 2015, los representantes de la principal asociación del sector naval y de los sindicatos de marinos expresaron de manera inequívoca su preocupación:

"[...] es inaceptable que la comunidad internacional dependa cada vez más de los buques mercantes y los marinos para llevar a cabo cada vez más salvamentos y a mayor escala, en una situación en la que un solo buque tiene que rescatar a hasta 500 personas de una sola vez. Los buques mercantes no están equipados para llevar a cabo operaciones de salvamento en tan gran escala, y eso genera además graves riesgos para la seguridad, la salud y el bienestar de los tripulantes, de quienes no debería esperarse que tuvieran que hacer frente a tales situaciones [...] [L]a prioridad inmediata debe ser que los Estados miembros de la UE y la AEE incrementen los recursos y el apoyo a las operaciones de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo, habida cuenta de la gran cantidad de salvamentos potencialmente peligrosos que actualmente están llevando a cabo los buques mercantes, en una situación que consideramos que se está haciendo insostenible".

Thomas Rehder, presidente, Asociación de Armadores de la Comunidad Europea; Eduardo Chagas, secretario general, Federación Europea de Trabajadores del Transporte; Masamichi Morooka, presidente, Cámara Naviera Internacional; Dave Heindel, presidente (Sección de Gente del Mar), Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

Según los guardacostas italianos, en 2014, con Mare Nostrum en vigor, 822 buques mercantes fueron redirigidos por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Roma hacia lugares donde se desarrollaban operaciones de búsqueda y salvamento. De ellos, 254 subieron a refugiados y migrantes a bordo, y rescataron a un total de 42.061 personas. Según la Cámara Naviera Internacional, en 2015, hasta principios de abril, se había desviado a 111 buques mercantes a llamadas de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central. Cuarenta y uno de esos buques rescataron a 3.809 personas.

En marzo de 2015, el ACNUR señaló que, a consecuencia de las fuertes pérdidas económicas que les suponían las operaciones de búsqueda y salvamento, las navieras habían empezado a modificar sus rutas para evitar las zonas con fuerte tráfico de embarcaciones de migrantes. Los barcos privados también han empezado a mostrarse reacios a revelar su posición en el mar.

Los salvamentos en gran escala en el mar, de en ocasiones cientos de personas de una sola vez, plantean importantes dificultades a los buques mercantes y sus tripulaciones. Incluso los buques más grandes tienen a menudo tripulaciones pequeñas, de unas 20 personas, y sólo tienen provisiones y acomodo para ellas. Para los tripulantes, el atender las necesidades inmediatas de decenas de personas angustiadas resulta agotador y significa muchas horas extra, falta de sueño, y una preocupación notable por la salud y la seguridad.

También para las personas refugiadas y migrantes el salvamento por parte de buques mercantes supone riesgos considerables. El tamaño de los buques, las altas bordas, la falta de dispositivos adecuados para trasladar a las personas, y la ausencia de formación específica por parte de la tripulación son factores que incrementan el riesgo de que las embarcaciones vuelquen o se hundan durante el salvamento.

Aunque para el funcionamiento efectivo del sistema de búsqueda y salvamento es fundamental que los buques mercantes sigan cumpliendo con su obligación de socorrer a quienes se encuentran en peligro, los gobiernos europeos tienen la responsabilidad de garantizar que los buques mercantes no cargan con riesgos y costes innecesarios. Los gobiernos europeos deben, en particular, garantizar el desembarco predecible y rápido, en un lugar seguro, de las personas rescatadas, con una desviación mínima de la ruta prevista del buque. Sobre todo, los gobiernos europeos deben asumir su responsabilidad y establecer un sistema de búsqueda y salvamento en el que barcos y aviones nacionales adecuados puedan realizar la gran mayoría de las operaciones.

LAS LIMITACIONES DE TRITÓN

“No se puede esperar de la Operación Tritón [...] que se encargue del problema de la migración ella sola. Tiene a su disposición dos aviones y un helicóptero, dos barcos patrulla de mar abierto y cuatro barcos costeros: una flota acorde con su mandato, que es controlar las fronteras de la UE, no realizar patrullas policiales en 2,5 millones de kilómetros cuadrados del Mediterráneo. El presupuesto de Tritón, de 2,9 millones de euros al mes, es un tercio del que Italia estaba dedicando a la Operación Mare Nostrum.”

Frontex, Operation Triton - Winter developments, 24 de diciembre de 2014

Tras el final de Mare Nostrum, los gobiernos europeos aceptaron compartir la responsabilidad de patrullar la frontera sur de Europa a lo largo de las costas de Italia y Malta. Para ello, el 1 de noviembre de 2014, Frontex, la agencia de control de fronteras de la UE, desplegó la "Operación Conjunta Tritón".

El propósito de Tritón es vigilar las fronteras "para controlar el flujo de migración irregular hacia el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea y abordar la delincuencia transfronteriza" al este y sur de Italia y Malta. Una gran parte de esta zona está cubierta únicamente por vigilancia aérea, y los barcos de Tritón se mantienen dentro de una distancia de 30 millas náuticas de las costas italianas y maltesas. Frontex y otros expertos consideran que el presupuesto de Tritón, 2,9 millones de euros al mes, y sus recursos son adecuados para sus objetivos operativos: es decir, el control de fronteras. Según escribió Frontex a Amnistía Internacional, entre el 1 de noviembre de 2014 y el 29 de marzo de 2015, aparte de los cruces fronterizos irregulares, sólo se había informado de un caso de contrabando de mercancías, en el que se había detectado un barco pesquero que llevaba 1.600 kg de drogas y se había detenido a seis contrabandistas.

Aunque no sustituye explícitamente a Mare Nostrum, los recursos de Tritón llevan a cabo operaciones de búsqueda y salvamento. En su comunicación escrita a Amnistía Internacional, Frontex manifestó que los planes operativos para operaciones conjuntas en curso contienen información operativa confidencial y no pueden revelarse. Sin embargo, funcionarios del Centro de Coordinación Internacional (ICC) de Tritón en Pratica di Mare, Italia, dijeron a Amnistía Internacional que el plan operativo de Tritón establece de manera inequívoca que, si el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo correspondiente pide a Tritón que responda a una petición de socorro, éste debe hacerlo de inmediato, de acuerdo con el derecho del mar.

Por tanto, aunque Tritón no complementa explícitamente la capacidad de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central, sus recursos podrían estar disponibles en caso de necesidad.

Según Frontex, recursos cofinanciados por la agencia de fronteras han participado en el salvamento de 8.108 de las 24.434 personas rescatadas en el Mediterráneo central entre el 1 de noviembre de 2014 y el 29 de marzo de 2015, desde que Tritón entró en funcionamiento.

Esta contribución es importante. No obstante, la financiación por parte de la UE de parte de la capacidad de búsqueda y salvamento mediante Tritón no significa automáticamente que la operación haya incrementado la capacidad existente en la zona. Por ejemplo, las Fuerzas Armadas de Malta han asignado la totalidad de sus recursos a Tritón y a menudo llevan a cabo actividades de búsqueda y salvamento bajo la bandera de Tritón. Aunque esto se traduce en que Tritón contribuye a operaciones de búsqueda y salvamento, es probable que Malta, en cualquier caso, utilizara esos mismos recursos para responder a una llamada de socorro, si Tritón no existiera. Lo mismo se aplica a los recursos italianos.

Si se comparan los recursos de Tritón con los de Mare Nostrum, se aprecia claramente la actual falta de recursos para búsqueda y salvamento. El Centro de Coordinación Internacional de Tritón se negó a proporcionar a Amnistía Internacional una lista de los recursos exactos de los que dispone. Sin embargo, en una carta, Frontex sí proporcionó datos sobre los recursos mínimos y máximos desplegados. Frontex confirmó que la mayoría de los barcos actualmente desplegados por Tritón son patrulleros guardacostas, es decir, barcos pequeños, además de un patrullero de mayor tamaño (según Frontex, este es el "despliegue mínimo en 'temporada baja'"). Por el contrario, Mare Nostrum tenía a su disposición no sólo dos patrulleros grandes sino también una o dos fragatas de mayor tamaño e incluso un buque de guerra muy grande, y todos ellos llevaban a bordo botes inflables rígidos para facilitar las operaciones de salvamento, así como recursos para prestar atención médica.

En cuanto a los recursos aéreos, los funcionarios de Tritón señalaron que habitualmente estaban operativos un helicóptero y dos aviones, mientras que Mare Nostrum contaba con tres aviones, varios drones y seis helicópteros (estacionados en buques o en tierra).

La comparación muestra que los recursos con los que cuenta Tritón son muy inferiores a los que Mare Nostrum tenía a su disposición.

Mare Nostrum desplegaba sus recursos a unas 95 millas náuticas de las costas de Libia, por lo que tenía que recorrer unas 55 millas náuticas para llegar a la zona en la que tiene lugar el salvamento de la mayoría de las embarcaciones en peligro (a unas 40 millas náuticas de las costas de Libia). Los recursos navales de Tritón, más escasos y de menor tamaño, tienen que recorrer unas 125 millas náuticas para llegar a esa misma zona.

Por tanto, Tritón no es la respuesta adecuada a la crisis de refugiados y migrantes del Mediterráneo central. Su capacidad de complementar operaciones de búsqueda y salvamento es limitada.

Se necesita una operación diferente, una operación humanitaria, de un tamaño acorde a la magnitud de la necesidad de búsqueda y salvamento. El punto de referencia de lo que se necesita como mínimo sigue siendo Mare Nostrum.

RECOMENDACIONES

- Los gobiernos europeos deben desplegar con urgencia una operación humanitaria plurinacional que tenga como cometido salvar vidas en el mar Mediterráneo, que despliegue recursos navales y aéreos de una magnitud acorde con las tendencias previsibles de salida y que patrulle en alta mar a lo largo de las principales rutas de migración.
- Hasta que esta operación humanitaria esté en marcha, los gobiernos europeos deben proporcionar a Italia y Malta apoyo económico y/o logístico para que puedan aumentar su capacidad de búsqueda y salvamento.
- La Comisión Europea debe respaldar, y pedir a los gobiernos europeos que la emprendan, una operación humanitaria concertada para salvar vidas en el mar. La Agenda Europea de Migración, que se lanzará en mayo de 2015 para garantizar un "enfoque holístico" de la migración en Europa, debe incluir esa petición y debe establecer rutas seguras y regulares para las personas refugiadas.
- Para reducir las cifras de quienes emprenden la travesía por mar, los gobiernos europeos deben aumentar el número de plazas de reasentamiento, las admisiones humanitarias y los visados para las personas necesitadas de protección internacional, y deben garantizar que las personas refugiadas tienen acceso efectivo al asilo en las fronteras terrestres.

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 quienes socavan los derechos humanos. Intégrate en este movimiento. Haz que las cosas cambien. Pide responsabilidades a quienes están en el poder.

- 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 nos oiga..

Me interesa recibir información sobre cómo unirme a Amnistía Internacional.

Nombre y apellidos

Domicilio

País

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/worldwidesites>

Si en tu país no hay oficina, envía el formulario al Secretariado Internacional en Londres:
Amnistía Internacional, Secretariado Internacional, Peter Benenson House,
1 Easton Street, London WC1X 0DW, Reino Unido.

**QUIERO
AYUDAR**





© Giles Clarke/Getty Images Reportage

Un norteafricano se lava con una botella de agua que le han dado en el puerto de Augusta, Sicilia. El puerto de Augusta era el lugar habitual de desembarco de las personas refugiadas y migrantes rescatadas en el mar por la Marina italiana durante la operación Mare Nostrum, hasta que ésta concluyó en octubre de 2014.

Recomendaciones

- Los gobiernos europeos deben desplegar con urgencia una operación humanitaria plurinacional que tenga como cometido salvar vidas en el mar Mediterráneo, que despliegue recursos navales y aéreos de una magnitud acorde con las tendencias previsibles de salida y que patrulle en alta mar a lo largo de las principales rutas de migración.
- Hasta que esta operación humanitaria esté en marcha, los gobiernos europeos deben proporcionar a Italia y Malta apoyo económico y/o logístico para que puedan aumentar su capacidad de búsqueda y salvamento.
- La Comisión Europea debe respaldar, y pedir a los gobiernos europeos que la emprendan, una operación humanitaria concertada para salvar vidas en el mar. La Agenda Europea de Migración, que se lanzará en mayo de 2015 para garantizar un "enfoque holístico" de la migración en Europa, debe incluir esa petición y debe establecer rutas seguras y regulares para las personas refugiadas.
- Para reducir las cifras de quienes emprenden la travesía por mar, los gobiernos europeos deben aumentar el número de plazas de reasentamiento, las admisiones humanitarias y los visados para las personas necesitadas de protección internacional, y deben garantizar que las personas refugiadas tienen acceso efectivo al asilo en las fronteras terrestres.

Amnistía Internacional es un movimiento global de más de 7 millones de personas que trabajan por un mundo en el que todas las personas disfrutan de los derechos humanos.

Nuestra visión es la de un mundo en el que todas las personas disfrutan 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.

Índice: EUR 03/1434/2015 Spanish abril de 2015
Amnesty International, International Secretariat,
Peter Benenson House,
1 Easton Street, London WC1X 0DW, Reino Unido

amnesty.org

