



Investigación de

accidentes marítimos

límites de los derechos humanos

y algunos factores técnicos

Hugo Sergio Gómez

**En tiempos pasados en el ámbito marítimo se vivía una verdadera anarquía.*

Una tarea en extremo delicada es la investigación de un accidente cuando se suscitan bajo causas y efectos inmersos en la incertidumbre. Ante un fenómeno de esta naturaleza, cuyo origen muchas veces es atribuidas a fallas en el factor humano, surgen interrogantes: si fue por omisiones de la empresa, por un acto de Dios como el del accidente del buque taque Burgos de Pemex que se lo atribuyeron a un supuesto rayo y lo más frecuente es la falta de mantenimiento por carencia de recursos o falta de inversión.

Pero se agrava cuando hay un número determinado de muertos pues las demandas de justicia por parte de los deudos son enormes y de gran difusión. Si se tratase de un incidente no habría

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Lunes, 16 de Mayo de 2022 17:41

gran problema, pues a diferencia del primero se infiere que los daños son materiales y no hubo pérdidas humanas.

De ahí que si se contrata un grupo de expertos para emitir un análisis causal su tarea su análisis se concretará solo a establecer actos y condiciones inseguras que llevaron al accidente. Rendir un reporte amplio a los mandantes pues la finalidad es que los errores que de ahí surjan se trasladen en lecciones aprendidas y a un programa o una nueva política de inversión o capacitación.

Bueno ese es el mundo ideal. Lo que no se vale es involucrar a los responsables y posibles implicados como parte de los investigadores del accidente, porque por más honesto que sea, es más fuerte el instinto de sobrevivencia. De ahí que haya código y normas muy estrictas a seguir en este proceso a veces controvertido como el reciente reporte que emitió DNV ante el accidente de la línea 12 del Metro, que no se conoce, pero del cual se presumen responsabilidades por omisiones.

Derechos de la gente... del mar

Pero mire, esa es una práctica en la cual nuestro país presente un notable atraso, y una lenta evolución obedece al sistema de castigos establecido, pero también al miedo y autoprotección de los funcionarios públicos. En tiempos pasados en el ámbito marítimo se vivía una verdadera anarquía.

Pemex, la industria mexicana que tiene más marinos mercantes tiene a su servicio impuso un verdadero régimen de terror mediante sus llamados Agentes de Trabajo, abogados que se dedicaban o dedican a llamar a investigación a los supuestos involucrados a los accidentes y ejercer acciones propias de un ministerio Público con la diferencia de que los trabajadores comparecen sin la asistencia de un abogado.

O bien forman comisiones de “notables” de la empresa para culpar a ciertos trabajadores ya señalados, e incluso justificar salvar la responsabilidad de la alta dirección mediante consideraciones exculpatorias dentro del reporte Quetzalcóatl elaboradas desde adentro:

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Lunes, 16 de Mayo de 2022 17:41

Ni de parte de la embarcación ni de las áreas de Seguridad, Operaciones y Mantenimiento Naval de la Terminal Marítima de Pajaritos, informaron a la Gerencia, ni a la Subgerencia de Seguridad Industrial y Protección ambiental de la GOMM sobre los trabajos que se iban a realizar a bordo de la embarcación.

¿Cómo la ve? O sea, los altos mandos no supieron nada. ¿Por qué no contrataron un análisis de accidentes de manera independiente? A Det Norske Veritas (DNV) por ejemplo Ah no es más fácil exculparse desde adentro ¿Y los muertos?, ¿quién responde?

Dentro de Pemex, a un capitán y su primer oficial les consideran servidores públicos y en caso de accidente, sin aplicar los lineamientos internacionales los inhabilitan hasta por diez años: prevalece la cacería de culpables sobre la legalidad. Ahí está el Primer Oficial del buque Chicontepec, al que se le aplicaron diez años de inhabilitación, 4 años después de la investigación. O sea, ajustándose, la desacreditada Secretaría de la Función Pública puntualmente el mandato del Artículo 17 de la Constitución, justicia rápida expedita e imparcial. Aguas. Si quiere otro caso local ahí están el buque Mariachi Abandonado en puerto, sin responsabilidad pese a que la Cumbre de Manila se acordó que se les solicitaría garantía financiera a los armadores para compensar un posible abandono de las naves.

Busque usted algún capítulo en las Ley de Navegación de México y su reglamento que se dedique a los derechos de la gente del mar, si lo encuentra me avisa para publicarlo. Lo que si hay es un rosario de multas y sanciones en el artículo 327 de la primera, que fue redactada en tiempos de Fox, con visión netamente empresarial. ¿Y las embarcaciones amarradas en puerto cuando salen de contrato? ¿Se habrán revisado ya la situación laboral que prevalece en estas naves? Sin duda alguna hay mucho trabajo legal para revertir los vacíos Aquí el asunto es cuando iniciar y por dónde. No hay lagunas, sino océanos.

Pero no se asombre, en el caso marítimo es explicable desde la suprema Ley que es la Convención sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) que pasó por alto el tema, pues data de los años 60 y 70, cuando el concepto de derechos humanos valía gorro. Además, tampoco era su intención abordar cuestiones de derechos humanos. El objetivo de la Convención era promover el uso pacífico de los océanos.

Para lograr esto, solo abordó los problemas de delimitación marítima y buscó asegurar que todos los Estados sepan qué derechos y deberes tienen dentro de las diferentes zonas marítimas. Bajo UNCLOS, los estados ahora pueden tener su mar territorial, zona contigua y

zona económica exclusiva.

Accidentes por malas prácticas

Pero el tema de los derechos humanos ha llevado a un grupo de internacionalistas a formar en Londres, El Centro de Estudios Avanzados para Asesoría de la Protección de la Gente de Mar, una organización <http://seafarersrights.org> se ocupa de la difusión de la protección legal de la gente de mar (que de aquí en adelante abreviaremos como SRI), donde más de 100 abogados expertos han suscrito una carta de buenas prácticas en defensa de la atrocidades que sufren los marinos, muchas de ellas por autoridades, que no conocen la legislación.

Esta organización, que cuenta con todo el aval de la Industria naviera, de la Organización Marítima Internacional y de instancias como la Corte Internacional de Justicia, y de las del Derecho del Mar, cuya finalidad es difundir y potenciar los derechos de la gente de Mar. Fue lanzada en 2010. Ya para 2013 había hecho su primer estudio o diagnóstico que puso los pelos de punta a la junta asesora, le doy datos:

De 3 mil 840 entrevistados en 18 países, 8 por ciento había enfrentado cargos criminales, 4 por ciento había sido testigos en juicios, 33 por ciento sabía de colegas que había sido sometidos a juicios, 24 por ciento de los capitanes había enfrentado cargos penales, 44 por ciento sometidos a registros corporales, 87 por ciento había enfrentado cargos relacionados con su función, 91 por ciento que necesitaron asistencia de un traductor no se les proporcionó, 80 por ciento se sintió amenazado e intimidado es más de 81 por ciento respondió que no había recibido un trato justo ¿Como la ve? De pena ajena.

Pero la cosa es aún más complicada para países que violentan uno de los principios básicos del derecho marítimo: su autonomía procesal. Nuestro país y muchos otros en el mundo carecen de tribunales marítimos y caen bajo el arbitrio del derecho común donde se pervierte y criminalizan los accidentes.

Así que cuando se suscita un accidente si los trabajadores del mar no son debidamente asesorados caen en garras de las malas prácticas y en flagrantes violaciones a los derechos humanos, de ahí la necesidad de crear un organismo independiente que realice investigaciones y no caer en este tipo de descalificaciones a reputadas organismos expertos como DNV como

Investigación de accidentes marítimos límites de los derechos humanos y algunos factores técnicos

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Lunes, 16 de Mayo de 2022 17:41

muchos años de experiencia cuyos códigos éticos son inviolables.