



RECOMENDACIÓN 023/1990

México, D.F., 7 de noviembre de 1990

Asunto: Recomendación sobre la desaparición del barco "Tuxpan"

Sr. Lic. Andrés Caso Lombardo
Secretario de Comunicaciones y Transportes

La Comisión Nacional de Derechos Humanos, de acuerdo con los artículos 2º y 5º fracción VII, de Decreto Presidencial que la creó, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 6 de junio del presente año, ha examinado el caso de la desaparición del barco "Tuxpan", y vistos los

I. HECHOS

El 12 de junio de 1990 se presentó ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos escrito de queja dirigido al Lic. Luis Ortiz Monasterio, quien lo envió a la Visitaduría el 28 de junio del presente año. En su escrito, los quejosos señalan como motivo de queja, la supuesta desaparición del barco mercante "Tuxpan", acaecido el 24 de febrero de 1987, y no el hundimiento del navío, tal como lo consideraron la empresa propietaria (Tecomar, S.A.) y las autoridades de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Exponen en la queja que las razones por las cuales rechazan que el barco se haya hundido son, por un lado, que el buque cuenta con magnífico y sofisticado equipo de comunicación y control, además, que la empresa Tecomar había presentado una demanda de deslinde de responsabilidades ante un tribunal de Nueva York y, por otra parte, que la empresa se ha negado sistemáticamente a proporcionar una serie de elementos técnicos relacionados con el caso.

Por estas razones solicitan la reapertura del caso y que se haga una investigación a fondo, pues creen que la tripulación se encuentra detenida en algún sitio por haberse detectado algo ilícito dentro de los contenedores de carga del barco. Plantean esa posibilidad debido a una serie de situaciones anómalas ocurridas a partir de que tuvieron noticia del accidente, como lo es, por ejemplo, que los barcos de la empresa Tecomar no presentan en los puertos de llegada manifiestos de carga ni listas de tripulación o cualquier documento relacionado con sus embarcaciones. Señalan, en ese sentido, la existencia de un informe del Cónsul de México en Hamburgo remitido a la Secretaría de Relaciones Exteriores. Esto es importante porque del puerto de Bremen, en Alemania, salió el barco rumbo a Veracruz.

El 19 de julio de 1990 se celebró una reunión del Visitador de esta Comisión con los quejosos; en ella, al tiempo en que éstos insisten en los motivos de queja, precisan otros datos, entre ellos que la empresa nunca mostró pruebas de que se haya realizado una búsqueda exhaustiva, la cual cuesta mucho dinero. Consideraron, además, sospechosa la actitud asumida por los dueños de la empresa, quienes incurrían en contradicciones al explicar el accidente, además de que insistieron en querer pagar el seguro antes de hacerlo la propia aseguradora. Al parecer, el radioperador Valentín Paredes se retiró de la empresa al enterarse de asuntos turbios dentro de la misma. También se desprende de dicha reunión que, en algún momento, gente relacionada con el medio marítimo, hizo circular la versión de que el "Tuxpan", ante el peligro que le representaba las malas condiciones climatológicas, tuvo que desviar su rumbo y dirigirse a Cuba, donde al no contar con permiso de llegada y tener que pasar una inspección de rutina, le fue encontrado algo ilícito, lo que provocó la detención del barco y sus tripulantes.

Con el mismo propósito de contar con más información, un abogado miembro de la Comisión Nacional de Derechos Humanos mantuvo dos entrevistas, los días 26 de julio y 10 de octubre, con la especialista en derecho marítimo y, al propio tiempo, abogada de la compañía Seguros de México en el juicio que sigue contra la empresa Tecomar, S.A. Como resultado de las entrevistas se obtuvo otro dato; los servicios de búsqueda del navío, que contrató Tecomar, se hizo por 10 horas cuando se requiere por lo menos de 5 o 6 días para realizar una investigación mínima.

II. EVIDENCIAS

1.- El barco "Heicon" de bandera alemana (fletado por la empresa Tecomar), durante un trayecto similar al realizado por el "Tuxpan" y efectuado días después de la desaparición de éste, informó haber encontrado un contenedor; sin embargo, no lo remolcaron y sólo sacaron fotos (en éstas no se aprecia con exactitud el número o señal de identificación y, por ende, no hay certeza de que haya pertenecido al barco "Tuxpan". Existe una serie de inexactitudes en la traducción al español del reporte elaborado en idioma inglés, por el capitán del barco "Heicon", en el que detalla la localización del contenedor mencionado; a pesar de que el capitán señala "fue difícil checar el número... éste pudo ser ICSU 350 312 3 o ICSU 358 512 3... desafortunadamente el número no pudo ser reconocido, en la traducción que se tuvo en cuenta durante la investigación se menciona que "el número que logramos identificar es ICSU 358 512 3... se confundía con el ICSU 350 512 3. El contenedor fue encontrado en un lugar completamente lógico de acuerdo con las condiciones del viento y oleaje registrados en esos días".

En el mapa de ubicación de los contenedores dentro de las bodegas del barco, aparece que el número ICSU 358 512 3, pensando que efectivamente éste fue el que el capitán del "Heicon" divisó en el mar, se encontraba en la parte baja de la

segunda bodega. Parecería extraño que saliera a flote un contenedor del fondo del barco y no alguno de la parte superior.

2.- Hoy en día existe una demanda en contra de Tecomar, S.A., por parte de la compañía Seguros de México, instaurada ante la Juez Tercero de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal; con el fin de allegarse mayores elementos, el 20 de julio de 1990 esta Comisión solicitó a la Juez de Distrito mencionada informes sobre dicho juicio. En su respuesta, recibida el 4 de septiembre, la Juez señaló que de los autos del expediente se desprende que se encuentran pendientes de resolver tres apelaciones dentro de los medios preparatorios, es decir, que aún no se inicia el juicio mercantil correspondiente. Se aprecia una clara dilación del procedimiento en cuanto a que las diversas actuaciones iniciadas desde 1987, ya que no se ha podido resolver ni siquiera los medios preparatorios a juicio.

3.- Existe información emergente, pero no oficial, consistente en diversos telegramas cruzados de tierra a buque en los últimos 15 días anteriores al siniestro; de ello se desprende que a pesar de la existencia de "mal tiempo", la empresa indicó al capitán que extremara la navegación, pero que debía de llegar al puerto de Veracruz en la fecha originalmente señalada y, por ello, que aumentara la máxima potencia de las máquinas.

4.- El día 3 de septiembre del presente año, se envió oficio al Director General de Marina Mercante, Capitán de Altura Antonio Bazán Carballo, pidiéndole documentación e informes del expediente relativo al barco "Tuxpan". La respuesta se recibió el 18 de septiembre. De los documentos recibidos por la Comisión se desprende lo siguiente: a) la existencia de un escrito del Presidente Ejecutivo de Tecomar S.A., fechado el 10 de julio de 1990, dirigido al Director General de Puertos y Marina Mercante, en el que solicita la ratificación y certificación por parte de dicha Dirección de que la empresa sólo le entregó para la investigación correspondiente los reportes del barco de los días 14 al 24 de febrero y no los de los días 26 y 27 del mismo mes, según consta en el acta levantada en las oficinas de la propia Dirección el día 16 de marzo de 1987. El pasado 20 de julio la petición fue contestada favorablemente por parte de la Subdirección de Atención a Usuarios. Es decir, después de 3 años se aclara el contenido del acta. b) El día 4 de marzo de 1987, la Comandancia General de la Zona Naval en Veracruz de la Armada de México recibió un telex procedente de Nueva York, que indicaba que el capitán Peter Wurschy, adscrito a Tecomar, S.A., en esa ciudad, había recibido un reporte de parte de un oficial mexicano, en el sentido de que el "Tuxpan" fue localizado en las coordenadas 36-22-28N 030-48-06W. Sin embargo, no se especificó la fecha del reporte ni el nombre de quien dio el informe.

5.- Del expediente de investigación no aparece constancia de que la búsqueda del buque se haya efectuado acorde al Convenio Internacional sobre Búsqueda y

Salvamento Marítimo, de 1979, adoptado en la ciudad de Hamburgo, ratificado por la Cámara de Senadores el día 9 de diciembre de 1985 y publicado en el Diario Oficial el 20 de junio de 1986, toda vez que no se tienen copias de las comunicaciones mantenidas con otros barcos, ni los planes o instrucciones operacionales, ni la determinación de las áreas de búsqueda. Tampoco se tienen datos sobre quién calificó la búsqueda como infructuosa y las consideraciones para tal determinación.

III. SITUACION JURIDICA

Actualmente se tramitan los medios preparatorios a juicio ante el Juzgado Tercero de Distrito en el Distrito Federal, en contra de la empresa Tecomar, S.A.

IV. OBSERVACIONES

1.- Se tuvo conocimiento del naufragio de un barco filipino (construido en condiciones de más baja calidad que el "Tuxpan", según se desprende de la entrevista celebrada con la abogada de la compañía Seguros de México, dicho buque navegaba en los días del siniestro por la misma zona del "Tuxpan"; sin embargo, la tripulación pudo ser rescatada salvo una persona que se ahogó.

2.- En el presente asunto el acto reclamado corrió a cargo de una empresa particular, lo que podría suponer una causal de incompetencia de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, que sólo conoce de violaciones cometidas por autoridades o servidores públicos (artículo 3o. A, del Reglamento Interno), sin embargo, al estar de por medio la declaratoria oficial por parte de la Dirección General de Marina Mercante, de que el barco "Tuxpan", su tripulación y cargamento se encuentran perdidos, pero sin tener en cuenta aspectos relevantes para la investigación, la Comisión está legitimada para conocer del caso y formular esta recomendación.

3.- No es clara la declaratoria de la Dirección General del Puerto y Marina Mercante de fecha 6 de abril de 1987, en la cual se declaró oficialmente perdido el barco "Tuxpan", pues no se precisa si la causal del siniestro fue el hundimiento del buque o la desaparición del mismo. Dicha resolución se fundó en el artículo 249 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, donde se fijan los supuestos para considerar perdido el buque. Al hacer una interpretación de la expresión "perdido", puede incluirse en ella, tanto el hundimiento del navío, como la desaparición o paradero desconocido. Es decir, en el caso a estudio se requiere establecer cuál de los dos extremos fue el que ocurrió, a efecto de saber si los quejosos están o no en una situación de inseguridad jurídica. Así, pues, puede considerarse que el motivo de queja se funda en la falta de certeza jurídica, ya que en tanto no se determine si el buque realmente se hundió o si se desconoce su paradero, la situación jurídica de los quejosos y agraviados es incierta.

4.- Al parecer, en el presente caso, pudieron haber ocurrido cualquiera de las situaciones siguientes: a) con las instrucciones recibidas de la naviera el capitán se vio forzado a seguir su ruta en forma acelerada, a pesar del mal tiempo (lo que haría más propicia la hipótesis del hundimiento); b) el capitán debió haber cambiado de ruta, desviándose algunos grados de su trayecto original para esquivar el mal tiempo y, por alguna razón, se vio obligado a lo que se llama "arribada forzada".

Sin embargo, toda queja presentada ante la Comisión no puede resolverse sobre la base de conjeturas o suposiciones, sino estar fundada en pruebas y evidencias fehacientes. En el caso existen aspectos oscuros y dudas que requieren aclararse, a través de una investigación a fondo. Los puntos que tienen que esclarecerse, por no haber sido incluidos en la investigación de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante son los siguientes: a) condiciones del contrato celebrado entre Tecomar, S.A., y AMUER (Automated Mutual Vessel Rescue), pues no parecería congruente la búsqueda aérea del buque por tan sólo 10 horas; b) razones de la empresa para no presentar ante las autoridades que realizaron la investigación copia de los telex enviados al buque, los días 26 y 27 de febrero, sobre todo teniendo en cuenta que en su último reporte el capitán del barco "Tuxpan", señalaba estar "navegando con tiempo muy malo"; no parece congruente que ante este reporte la empresa haya requerido al capitán de "su mejor práctica de navegación y al mismo tiempo (solicitar) al jefe de máquinas la máxima potencia"; además llama la atención la aclaración hecha al contenido del acta de investigación, cuando ya habían pasado más de tres años; c) no hay mención al telex del 4 de marzo, procedente de Nueva York, en el que se daba noticia de la localización del buque; ante lo significativo del contenido del documento es importante hacer mayores indagaciones y precisiones sobre el mismo. En este punto se requiere el testimonio del señor Valentín Paredes, quien en ese entonces figuraba como radioperador, aunque tal vez ya no lo sea, pero que en todo caso aparecerá registrado en el control que lleva la Dirección General de Puertos y Marina Mercante sobre la gente del mar.

Resulta también necesario investigar por qué la empresa Tecomar no presenta manifiestos de carga, listas de pasajeros o cualquier otro documento ante el Consulado Mexicano en Hamburgo, según nota del 28 de marzo de 1987, remitida a la Secretaría de Relaciones Exteriores por el Cónsul en aquella ciudad.

Respecto al informe presentado por el capitán del barco "Heicon", en que da cuenta de la localización del supuesto contenedor del "Tuxpan", cabe decir que dicho informe no puede ser determinante en el resultado de la investigación, pues por un lado no se tuvo en cuenta la versión en inglés en donde no hay precisión sobre el número del contenedor y, por otra parte, aunque el contenedor fuere del "Tuxpan", parece ilógico que saliera a flote cuando en el mapa de localización figuraba en el fondo del barco. Además, resulta extraño que con el conocimiento

previo que tenía el capitán del barco fletado por la misma empresa, de que el "Tuxpan" había desaparecido, no haya remolcado el contenedor sabiendo la relevancia que tenía para la investigación. Por si fuera poco, no aparece referencia al cumplimiento de la regla 2 del capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, suscrito en la ciudad de Londres, ratificado por la Cámara de Senadores el 27 de diciembre de 1976 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 1977, que establece la obligación del capitán de todo buque que se encuentre con cualquier cosa o causa que suponga un peligro inmediato para la navegación de transmitir la información que proceda, por todos los medios de que disponga a los buques que se hallen cercanos, así como a las autoridades competentes, utilizando el primer punto de la costa con el que pueda comunicarse.

Entre la documentación que se requiere tener presente se encuentra la certificación anual sobre dotación mínima de seguridad (aparece como vigente hasta el 10 de mayo de 1986); documento adjunto al certificado de seguridad de construcción para buques de carga (no aparece sello anual desde 1985); certificado de tonelaje expedido antes de la salida del puerto; cuaderno de bitácora en poder de la empresa; cuaderno de cálculo de estabilidad y demás necesarios para la investigación.

5. No existe impedimento legal para la reapertura de la investigación, pues al estar de por medio una declaratoria formulada por autoridad administrativa, aquélla no puede caer en el supuesto de las sentencias judiciales que adquieren el carácter de cosa juzgada, al cumplir con determinadas condiciones. No hay, por tanto, verdad legal. Por el contrario, ante la ausencia de preceptos normativos sobre el particular, es preciso recurrir a principios generales de derecho. Así, si en la investigación realizada por la Dirección General de Puertos y Marina Mercante no se valoraron la totalidad de elementos y éstos pueden cambiar el sentido de la declaratoria, por cuestiones de seguridad jurídica debe admitirse el análisis en conjunto del cúmulo de elementos, tanto los no considerados en su momento, como los ya examinados y, por mayoría de razón, los supervenientes con posterioridad al cierre de la mencionada investigación.

Por todo lo antes expuesto y fundado, esta Comisión Nacional de Derechos Humanos formula a usted la siguiente:

V. RECOMENDACION

Encargar a la Dirección General de Puertos y Marina Mercante reabrir la investigación del supuesto hundimiento del barco "Tuxpan", en la que se contemplen, a la par de los datos conocidos, aquellos elementos que hasta ahora permanecen sin aclararse y que han sido expuestos en la presente recomendación.

Del inicio de la investigación y de los resultados de la misma, le pedimos mantenga informada a la Comisión Nacional de Derechos Humanos.

Atentamente

EL PRESIDENTE DE LA COMISION