



COMISIÓN INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS

Organización de los Estados Americanos

INFORME Nº 47/96

CASO 11.436

VÍCTIMAS DEL BARCO REMOLCADOR "13 DE MARZO" vs. CUBA

16 de octubre de 1996

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 19 de julio de 1994, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos recibió una denuncia según la cual en horas de la madrugada del 13 de julio de 1994, cuatro barcos pertenecientes al Estado cubano y equipados con mangueras de agua embistieron un viejo barco remolcador que huía de Cuba con 72 personas a bordo. Los hechos ocurrieron a siete millas de distancia de las costas cubanas, frente al puerto de la ciudad de La Habana. La mencionada denuncia señala, asimismo, que las embarcaciones del Estado cubano embistieron con sus respectivas proas al remolcador fugitivo con la intención de hundirlo, al mismo tiempo que les lanzaban agua a presión a todas las personas que se encontraban en la cubierta del mencionado barco, incluyendo mujeres y niños. La súplica de las mujeres y niños para que el ataque cesara fue en vano, ya que la vieja embarcación denominada "13 de Marzo" se hundió con un saldo de 41 muertos, de los cuales 10 eran menores de edad. 31 personas sobrevivieron a los sucesos del 13 de julio de 1994.

2. El 28 de febrero de 1995, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos recibió otra denuncia sobre los mismos hechos, la cual se acumuló al expediente N1 11.436, de conformidad con el artículo 53 de su Reglamento.

II. TRÁMITE ANTE LA COMISIÓN

3. La Comisión, mediante nota del 7 de marzo de 1995, inició la tramitación del caso y solicitó al Gobierno de Cuba la información pertinente sobre los hechos materia de dicha comunicación, así como cualquier elemento de juicio que le permitiera apreciar si en el caso se habían agotado los recursos de la jurisdicción interna.

4. En nota de 23 de marzo de 1995, la Sección de Intereses del Gobierno de Cuba remitió a la Comisión una copia de la intervención del Presidente Fidel Castro ante los medios de comunicación cubanos y un comunicado oficial del Ministerio del Interior en el cual se hace alusión a los hechos ocurridos el 13 de julio de 1994.

5. Los documentos antes señalados fueron remitidos a los peticionarios el 30 de marzo de 1995. Por su parte, los peticionarios enviaron sus observaciones el 4 de mayo de 1995, las mismas que fueron transmitidas a la Sección de Intereses de Cuba el 10 de mayo del mismo año.

6. Los peticionarios solicitaron ser escuchados por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos durante su 901 Período Ordinario de Sesiones. Por consiguiente, la Comisión les cursó una invitación a los peticionarios y a los representantes de la Sección de Intereses del Gobierno de Cuba, a fin de que expusieran sus alegatos con respecto a los hechos del presente caso. La mencionada audiencia tuvo lugar el 7 de septiembre de 1995. Por parte de los peticionarios --Movimiento Cuba 21-- asistieron, los Licenciados Sergio

Ramos y Guillermo Toledo, la Dra. Belquis Rodríguez y el Sr. Jay Fernández. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos también escuchó los testimonios de dos de los sobrevivientes, Arquímedes Lebrigio y José Alberto Hernández. La Sección de Intereses de Cuba no envió a ningún representante.

7. Los alegatos de los peticionarios que fueron expuestos durante dicha audiencia fueron transmitidos por escrito a la Comisión con fecha 31 de agosto de 1995. Por su parte, la Comisión mediante nota del 20 de septiembre del mismo año, dio traslado de dicha documentación a la Sección de Intereses del Gobierno cubano, con un plazo de 60 días para que remitiera sus observaciones al respecto.

8. El 2 de febrero de 1996, los peticionarios solicitaron un informe de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos con las conclusiones respectivas, de conformidad con el artículo 53 de su Reglamento.

9. La Comisión, en comunicación del 27 de marzo de 1996, reiteró al Gobierno de Cuba su solicitud de información, otorgándole un plazo de 30 días.

10. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos aprobó el Informe Confidencial N1 16/96 en el curso de su 921 Período Ordinario de Sesiones, el cual fue remitido al Gobierno de Cuba el 3 de mayo de 1996, para que formulara las observaciones que estimara pertinentes, en el plazo de tres meses a partir de la fecha de remisión.

11. El Gobierno cubano no dio respuesta al Informe Confidencial N1 16/96 aprobado por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en su 921 Período Ordinario de Sesiones.

III. HECHOS DENUNCIADOS

De acuerdo con la información proporcionada a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, los hechos ocurridos serían los siguientes:

A. Hundimiento del Remolcador "13 de MARZO"

12. El día 13 de julio de 1994 a las 3:00 a.m. aproximadamente, 72 personas de nacionalidad cubana que intentaban salir de la isla con dirección a los Estados Unidos se hicieron a la mar en un viejo barco remolcador denominado "13 de Marzo", desde el puerto ubicado en la ciudad de La Habana. La embarcación utilizada para la huída pertenecía a la Empresa de Servicios Marítimos del Ministerio de Transportes.

13. Según testigos presenciales que sobrevivieron al naufragio, apenas zarpó el remolcador "13 de Marzo" del puerto cubano, comenzaron a ser perseguidos por dos barcos de la misma empresa estatal. A unos 45 minutos del viaje, cuando el remolcador se encontraba a siete millas de distancia de las costas cubanas --en un lugar conocido como "La Poceta"--, otras dos embarcaciones pertenecientes a la mencionada empresa, equipadas con tanques y mangueras de agua, aparecieron y embistieron al viejo remolcador. La embarcación de la empresa estatal cubana denominada "Polargo 2" bloqueó por delante al viejo remolcador "13 de Marzo", mientras la otra embarcación denominada "Polargo 5" la embistió por detrás, partiéndole la popa. Las otras dos embarcaciones estatales se ubicaron en los lados laterales lanzándoles agua a presión --a todas las personas que se encontraban en la cubierta-- mediante las mangueras que poseían.

14. El clamor de las mujeres y niños que se encontraban a bordo en la cubierta del remolcador "13 de marzo" no impidió que cesara el ataque. Dicha embarcación se hundió

con un saldo de 41 personas muertas. Muchas de las personas perecieron en el naufragio debido a que se vieron obligadas a refugiarse en el cuarto de máquinas por la alta presión de los chorros de agua que les lanzaban a todos los que se encontraban en la cubierta. Los sobrevivientes también afirman que los tripulantes de los cuatro barcos estatales cubanos estaban vestidos de civil y que no les prestaron auxilio cuando se estaban hundiendo.

15. Posteriormente, llegaron lanchas de la Guardia Fronteriza de Cuba quienes rescataron a 31 sobrevivientes. Una vez rescatados, los mismos fueron trasladados al puesto de guardacostas cubano de Jaimanitas, ubicado al oeste de La Habana. De allí, fueron trasladados al Centro de Detención de Villa Marista que también funciona como Cuartel General de la Seguridad del Estado. Las mujeres y los niños fueron liberados y los hombres permanecieron detenidos.

16. Las víctimas que perecieron en los sucesos del 13 de julio de 1994 son las siguientes: Leonardo Notario Góngora (27), Marta Tacoronte Vega (36), Caridad Leyva Tacoronte (36), Yausel Eugenio Pérez Tacoronte (11), Mayulis Méndez Tacoronte (17), Odalys Muñoz García (21), Pilar Almanza Romero (30), Yaser Perodín Almanza (11), Manuel Sánchez Callol (58), Juliana Enriquez Carrasana (23), Helen Martínez Enríquez (6 meses), Reynaldo Marrero (45), Joel García Suárez (24), Juan Mario Gutiérrez García (10), Ernesto Alfonso Joureiro (25), Amado Gonzáles Raíces (50), Lázaro Borges Priel (34), Liset Alvarez Guerra (24), Yisel Borges Alvarez (4), Guillermo Cruz Martínez (46), Fidelio Ramel Prieto-Hernández (51), Rosa María Alcalde Preig (47), Yaltamira Anaya Carrasco (22), José Carlos Nicole Anaya (3), María Carrasco Anaya (44), Julia Caridad Ruiz Blanco (35), Angel René Abreu Ruiz (3), Jorge Arquímedes Lebríjio Flores (28), Eduardo Suárez Esquivel (39), Elicer Suárez Plascencia, Omar Rodríguez Suárez (33), Miralis Fernández Rodríguez (28), Cindy Rodríguez Fernández (2), José Gregorio Balmaceda Castillo (24), Rigoberto Feut Gonzáles (31), Midalis Sanabria Cabrera (19), y cuatro víctimas más que no pudieron ser identificadas.

17. Las víctimas sobrevivientes son las siguientes: Mayda Tacoronte Verga (28), Milena Labrada Tacoronte (3), Román Lugo Martínez (30), Daysi Martínez Findore (26), Tacney Estévez Martínez (3), Susana Rojas Martínez (8), Raúl Muñoz García (23), Janette Hernández Gutiérrez (19), Modesto Almanza Romero (28), Fran Gonzáles Vásquez (21), Daniel Gonzáles Hernández (21), Sergio Perodín Pérez (38), Sergio Perodín Almanza (7), Gustavo Guillermo Martínez Gutiérrez (38), Yandi Gustavo Martínez Hidalgo (9), José Fabián Valdés (17), Eugenio Fuentes Díaz (36), Juan Gustavo Bargaza del Pino (42), Juan Fidel Gonzáles Salinas (42), Reynaldo Marrero Canarana (16), Daniel Prieto Suárez (22), Iván Prieto Suárez (26), Jorge Luis Cuba Suárez (23), María Victoria García Suárez (28), Arquímedes Venancio Lebríjio Gamboa (52), Yaussany Tuero Sierra (20), Pedro Francisco Garijo Galego (31), Julio César Domínguez Alcalde (33), Armando Morales Piloto (38), Juan Bernardo Varela Amaro, y Jorge Alberto Hernández Avila (33).

B. Negativa del Estado cubano a recuperar los cadáveres de las víctimas

18. En los días posteriores al naufragio, familiares de las víctimas que perecieron ahogadas se dirigieron a las autoridades cubanas a fin de rescatar los cuerpos que se encontraban en el fondo del mar. La respuesta oficial fue que no contaban con buzos especializados para rescatar los cadáveres.

19. La organización sin fines de lucro "Hermanos al Rescate" --que se dedica a rescatar a los balseros cubanos que intentan escapar de la isla-- solicitó autorización al Gobierno cubano para sobrevolar el lugar de los hechos, a fin de ayudar a rescatar los cadáveres, pero la petición fue rechazada de inmediato. Ninguno de los cuerpos de los ahogados ha sido rescatado por las autoridades cubanas hasta la fecha, a pesar de que el

hundimiento del barco remolcador "13 de Marzo" tuvo lugar en aguas territoriales cubanas.

IV. ACCIONES EJECUTADAS POR EL ESTADO CUBANO

20. Con fecha 23 de marzo de 1995, la Sección de Intereses del Gobierno de Cuba remitió a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos copia en inglés del Comunicado Oficial del Ministerio del Interior, en el cual se daba cuenta de las investigaciones realizadas por el Estado cubano. El título de dicho comunicado señalaba que el "Ministerio del Interior informa sobre el accidente ocurrido a raíz del intento de salida ilegal del país".

21. El mencionado comunicado señala que "Las investigaciones realizadas por las autoridades [cubanas] correspondientes con relación a los hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio [de 1994], en los cuales un barco-remolcador perteneciente a la Empresa de Servicios Marítimos del Ministerio de Transporte se hundió siete millas al norte del puerto de 'La Habana', han revelado que el naufragio tuvo lugar debido a una colisión entre dicho remolcador y otro de la misma empresa que trataba de capturarlo".

22. "El remolcador '13 de Marzo' fue sustraído por un grupo de personas del muelle donde se encontraba atracado. Antes de llevarse el remolcador, los líderes del grupo que intentaban dejar el país ilegalmente, inutilizaron el sistema de comunicaciones ubicado en el puerto. Existía un reporte sobre el remolcador que indicaba la presencia de agujeros. Los autores de las acciones tenían conocimiento de ello e irresponsablemente no repararon la embarcación antes de continuar con el escape".

23. "En el intento de detener el robo, tres embarcaciones de la Empresa de Servicios Marítimos del Ministerio de Transportes (MITRANS) trataron de interceptar el remolcador. Así fue como tuvo lugar el desafortunado accidente que causó el hundimiento del barco-remolcador [13 de Marzo]. Dos unidades de los guardacostas que se encontraban patrullando la zona cerca del lugar de los hechos, acudieron inmediatamente junto a las tres embarcaciones MITRANS en una operación de rescate para salvar a las víctimas del naufragio".

24. "Debido a las condiciones de navegación y a la fuerza del mar (Fuerza 3) durante las tempranas horas de la mañana, sólo 31 personas fueron rescatadas con vida. Los sobrevivientes del naufragio fueron trasladados a la orilla del puerto, donde recibieron tratamiento médico. Los miembros restantes del grupo han desaparecido. El principal líder ha sido encarcelado".

25. "Una vez más, este desafortunado incidente demuestra como elementos inescrupulosos arriesgan las vidas de muchas personas, incluyendo mujeres y niños, en el deseo de emigrar ilegalmente de nuestro país para ser recibidos en calidad de héroes por los Estados Unidos, a pesar de que las autoridades americanas --como todos sabemos-- les niegan las visas para viajar de una manera normal".

V. POSICIÓN DE LAS PARTES

A. El Gobierno de Cuba

26. En nota del 23 de marzo de 1995, el Gobierno de Cuba remitió a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos una copia de la intervención del Presidente Fidel Castro ante los medios de comunicación cubanos de fecha 5 de agosto de 1994. En dicha intervención, el Jefe de Estado cubano hizo alusión a los hechos ocurridos el 13 de julio de 1994, de la siguiente forma: "...ellos [Estados Unidos] quieren hacer fracasar a toda costa el

esfuerzo económico del país, como parte de su plan integral para destruir a la Revolución. Las horas de radio, la propaganda subversiva, todo esto está dirigido desde fuera y es estimulado desde el exterior. Pero claro, ya este hecho concreto, este fenómeno quizás se haya manifestado con mucha más claridad en las últimas semanas; es a partir del accidente del remolcador 13 de Marzo. Creo que una de las conductas más infames y más groseramente cínicas del gobierno de Estados Unidos se manifestó a raíz de ese accidente".

27. "(...) Tan pronto llegaron las noticias del accidente del remolcador, se realizó de inmediato una investigación profunda y exhaustiva, a través de la información que daban los sobrevivientes, los que habían sido rescatados, lo que informaba cada uno de ellos; a través de la información que daban algunos de los responsables del secuestro del barco; la información minuciosa y detallada que daba cada uno de los que estaban en los remolcadores de cada uno de los hechos que habían ocurrido, y a medida que se conocían se informaba. Tres informaciones se dieron, a medida que se recogían más datos, exactamente sobre lo que había ocurrido. (...) y fueron ellos, los trabajadores de los remolcadores, los que tan pronto se dieron cuenta de que se había producido el secuestro del remolcador --en este caso el hurto, el robo del remolcador--, se movilizaron a toda velocidad para impedir que se llevaran el remolcador.

28. "Los que se llevaron el remolcador tenían cómplices, entre ellos el que tenía la llave del candado, y tenían el patrón de otro remolcador. Destruyeron las comunicaciones, y los obreros de los remolcadores ni siquiera tuvieron oportunidad de comunicarse con los guardafronteras; los guardafronteras se enteraron después. Todo esto ocurrió en una hora y 20 minutos, aproximadamente, desde que se llevaron el barco hasta que se hundió el barco. Ellos hicieron esfuerzos por tratar de impedir la salida, incluso el barco secuestrado, el barco robado chocó con uno de los barcos que trataba de impedirle la salida allí a la entrada de la bahía, y ese remolcador y los otros continuaron tratando de parar, de alguna manera, el remolcador, de impedir que se lo robaran. Los guardafronteras, informados después, recibieron instrucciones de ir hacia el lugar donde se estaban produciendo los hechos pero todo eso ocurrió bastante rápido".

29. "Se conoce perfectamente lo ocurrido: un barco se situó delante para tratar de reducir la velocidad, otro barco se situó detrás, otro barco iba al costado, pero ninguno de los tripulantes tenía la intención de hundir el barco aquel. Estaban tratando algo muy difícil, realmente, que es retener un barco. Todo esto ocurre de noche, en una noche oscura, mar fuerte, en esas condiciones estaban tratando de evitarlo mientras llegaban las patrullas de Guardafronteras. Es así como se produce el accidente, el que va detrás choca con la popa -- y los marineros y todos los que andan en cuestiones de mar saben que eso es perfectamente posible--, y así es como se produce el choque que da lugar al hundimiento; fue así, fue un accidente realmente, y eso lo indagaron profundamente las autoridades, el Ministerio de Interior indagó y no hubo la menor intencionalidad de hundir el barco.)Qué vamos a hacer con esos trabajadores que no querían que les robaran su barco, que hicieron un esfuerzo verdaderamente patriótico, pudiéramos decir, para que no les robaran el barco?)Qué les vamos a decir? Oigan, dejen que se roben el barco, no se preocupen por el barco, y salen a tratar --que no es su tarea-- de que no les roben el barco".

30. "Los guardafronteras no tuvieron nada que ver, llegaron allí unos minutos después que se produce el accidente. Los remolcadores que trataban de impedir el robo les tiraron los salvavidas de que disponían, unos pocos salvavidas. Aquellos se habían montado en un remolcador que tenía hasta una vía de agua, en muy malas condiciones para hacer eso; fue una irresponsabilidad tremenda, ese remolcador se hundía solo aunque no hubiesen chocado con él".

31. "Ellos tenían unos pocos salvavidas --esos remolcadores son pequeños, tienen pocos tripulantes--, les tiran los salvavidas que tienen y sacan, incluso alguna gente y

con algún peligro, porque tenían el peligro de que les secuestraran sus propios remolcadores. Llegaron las patrulleras Griffing, con muchos más recursos, muchos más salvavidas, mucha más experiencia, y sacaron 25 personas del agua; entre remolcadores y patrulleras sacaron a 31 personas del agua. Pero se produce un lamentable, un desagradable, un desgraciado accidente en todo aquello. A todos nos dolía que eso ocurriera".

32. "El comportamiento de los obreros fue ejemplar, no se puede decir que no, porque trataron que no les robaron su barco. ¿Que le vamos a decir ahora, dejen que les roben los barcos, sus medios de trabajo?. El comportamiento de los guardafronteras fue intachable, salvaron 25 vidas. Bien, eso fue lo que ocurrió y tan pronto se tuvo la información se dieron más detalles. Tres informaciones se han dado de lo ocurrido. Sin embargo, el accidente del remolcador se convirtió en materia prima para una campaña terrible contra nuestro país; se convirtió en la materia prima para una campaña de calumnias repugnante, verdaderamente repugnante, y en eso participó el gobierno de Estados Unidos de manera deliberada, porque entonces, sin averiguar más de lo que pasó y como pasó, culpaba a las autoridades cubanas del hundimiento del barco. Con una perfidia increíble, decían: "Embarcaciones gubernamentales" En el Estado socialista todo es del Estado: los ómnibus, los trenes, los barcos, los mercantes, los remolcadores, pero son manejados por los civiles, y las autoridades estaban representadas allí, fundamentalmente, con las patrullas guardafronteras".

33. "Pero yo veía muy pérfido el propósito de llamar `gubernamentales' a las embarcaciones, porque lo que querían decir con eso es que era una responsabilidad gubernamental el hundimiento del barco. Además, hacían declaraciones, agitaciones en el Senado, advertencias de que no se hicieran esos actos de fuerza brutales, llamaban `brutales', todo eso gratis, cuando las autoridades, realmente, habían salvado 25 vidas. ¿Por qué se hacía todo eso? Fue divulgado, han hecho no sólo una campaña difamatoria sino han de querer llevar a Naciones Unidas el problema, dentro del esquema y del modelaje que están haciendo, para querer intervenir en los países con la utilización de estos organismos internacionales. Está clara la idea, las intenciones, empezando por ahí, y seguir estimulando".

34. "Los guardafronteras han recibido, por parte del Ministerio del Interior, toda la advertencia acerca de la forma en que deben actuar para evitar incidentes, evitar en lo posible el uso de armas; realmente se les ha dicho: "No usen las armas". Pero, realmente, retener a un barco de noche, cuando ya tiene una dimensión determinada, por parte de una patrullera, es prácticamente una cosa imposible". "La gente de Guardafronteras han recibido numerosas instrucciones sobre cómo abordar este problema, y, además por qué, porque nosotros no tenemos especial necesidad de impedir que un barco se vaya".

35. "(...) Siempre habrá tiempo en la historia para exigirle las responsabilidades que les correspondan a cada cual. A exigírnos investigaciones!, si los primeros que investigamos fuimos nosotros, sin que nadie nos lo exigiera, y nadie nos lo puede exigir, porque sólo nuestra conciencia, nuestro deber y nuestro sentido de responsabilidad nos puede exigir y nos exige hacer una investigación en cualquier caso de este tipo que se produzca; pero entonces, a exigir investigaciones!".

36. "¿Cómo pagan nuestro esfuerzo por estar cuidando las leyes, cada vez que se produce un accidente, acusándonos de asesinos, acusándonos, incluso, de almacenar cadáveres? Regaron bolas, rumores de que había cadáveres almacenados, nos acusan de almacenadores de cadáveres". "Con lo que hicieron a raíz del incidente del remolcador 13 de Marzo, fue dar la consigna de robarse aquí cuanto barco se pudieran robar. Efectivamente, creo que ese remolcador se lo roban el 13 de julio. Pero ya el 26 de julio se roban una lancha, de las que realizan el transporte de pasajeros de Casablanca a Regla, que transporta

unas 10.000 a 12.000 personas todos los días".

B. Los Peticionarios

37. En su respuesta del 4 de mayo de 1995, los peticionarios manifiestan inter-alia que "Las personas [que intentaban salir de Cuba] se dirigieron directamente al Remolcador `13 de Marzo' sin hacer ningún otro tipo de acto. Es incierto el alegado daño a los sistemas de comunicaciones de la estatal Empresa Mambisa de Navegación. Todos los sistemas de comunicación de la Empresa estaban intactos. Más aún, los restantes remolcadores tenían sus sistemas de radio-comunicación intactos y estaban bajo el control de los elementos gubernamentales que los operaban. Esto implica que bien pudieron informar a las autoridades y recibir instrucciones de sus centros de mando o, de los cuerpos de vigilancia costera y naval de Cuba".

38. "Justo al salir los que viajaban en el barco `13 de Marzo' observaron a dos de los remolcadores, a oscuras, a ambos lados de la salida de la Bahía de La Habana. Señalan los sobrevivientes que tan pronto pasaron por el lado de ellos, salieron en su persecución tirándoles agua con sus mangueras para anegarlos y hundirlos. Cabe notar la rapidez de la reacción de parte de los restantes remolcadores. Esto implica que su tripulación básica ya estaba a bordo y preparada para zarpar. Fíjense que el propio Castro reconoce y admite que a la boca de la bahía hay un remolcador que trata de impedirle la salida y que los otros continuaron tratando de parar. El propio Castro habla de que todo el incidente, desde la salida hasta el rescate de las víctimas a 7 millas de las costas cubanas tomó una (1) hora con veinte (20) minutos. Esto apoya la teoría de la preparación previa de las otras naves, o sea, que hubo acecho y que el estado cubano sabía previamente del plan de escape y quiso dar un escarmiento para evitar la costumbre de que el pueblo siguiera tomando embarcaciones para fugarse del país en busca de libertad. La masacre fue premeditada".

39. "Uno de los actos denunciados por todos los sobrevivientes fue el hecho de que casi de inmediato que salen por la boca de la Bahía de la Habana, los dos remolcadores de fabricación Polaca, de mayor calado y construcción de hierro, comenzaron a lanzar agua contra el viejo Remolcador "13 de Marzo" para tratar de anegarlo y hundirlo. Castro alega que este último hacía agua. De ser esto cierto, era de conocimiento de operadores de los otros remolcadores, entonces ¿Por qué le echaron agua sino para hundirlo más rápido? No es esta la forma de detener una nave en fuga como alega Castro, sino de hundirla".

40. "Los remolcadores perseguidores eran nuevos, más grandes, construidos de hierro, y más rápidos. El Remolcador en fuga, el "13 de Marzo", era viejo, construido en la década del 40, más lento, más pequeño y hecho de madera. Era lógico que tenía todo que perder en una colisión provocada e intencional ante los remolcadores que lo perseguían". "Castro habla de un `choque' a la salida de la bahía y otro en alta mar. Sin embargo, el relato de los sobrevivientes señala que el `13 de Marzo' recibió varios impactos por varios remolcadores que los perseguían. La sobreviviente Janet Hernández nos relata en su testimonio que los remolcadores del MININT comenzaron a darles bandazos laterales. Fue a las siete millas de las costas cubanas que, tras perder al capitán al ser éste lanzado al mar por el impacto de los chorros de agua, uno de los fugitivos paró los motores de la nave. Fue entonces que el mayor de los remolcadores que los perseguían impactó al '13 de Marzo' por la popa partiéndole la misma; y después vuelve a la carga y lo impacta por la proa causando su hundimiento. Si hubiera sido un accidente casual, hubiera recibido un solo impacto, pero no dos graves y varios bandazos, a intervalos de tiempo entre uno y otro. Además, cualquiera que tenga un poco de nociones de navegación y de lógica se dará cuenta que los objetos en el agua no paran abruptamente, sino se van deteniendo paulatinamente. Luego este fue un `choque' que pudo ser esquivado. Esta multiplicidad de golpes y barcos golpeadores apuntala la veracidad de la intencionabilidad del hundimiento".

41. "Es notorio y de público conocimiento que las costas frente a la Bahía de La Habana son constantemente patrulladas por lanchas torpederas rápidas de fabricación soviéticas tipo p-4, p-6 o cañoneras tipo "TURYA" (vulgarmente llamadas Griffing). Éstas son capaces de alcanzar velocidades de hasta 40 a 50 nudos. Si como dice Castro, éstas aparecieron en la escena y se mantuvieron a distancia, por qué no actuaron rápidamente para parar la acción de los remolcadores agresores. Esto surge de los relatos de los sobrevivientes y demuestra la complicidad de las autoridades militares en estos macabros actos".

42. "Del relato de los sobrevivientes se destaca el hecho de que a pesar del ruego de las víctimas para que cesaran en su empeño por hundirlo, mostrándoles los niños abordo, éstos continuaron su macabra persecución echando agua sobre la cubierta, al punto que los obligó a refugiarse en los camarotes a las mujeres y niños por el peligro de ser arrastrados al mar por la presión de los chorros de agua. Al hundirse tras los impactos, allí quedaron atrapadas 40 personas, de ellos 23 niños. De haber éstos podido estar en cubierta, muchos se hubieran salvado".

43. "También describen los sobrevivientes que aquellos que pudieron lanzarse al mar no recibieron ayuda de parte de los remolcadores. Por el contrario, éstos comenzaron a girar a velocidad alrededor de los naufragos para crear remolinos y así ahogarlos. Expresan los sobrevivientes que no fue hasta que llegó la patrullera "Griffing" y otra lanchita más que no fueron sacados del mar. Los remolcadores quedaron impasibles ante los que se ahogaban contemplando y recreándose del dantesco espectáculo, obra de su villanía".

44. "Cabe señalar que los rescatados y/o sobrevivientes fueron trasladados a los cuarteles de la policía política de Castro, el Departamento de la Seguridad del Estado, en el tenebroso centro de torturas de 'Villa Marista'. Sin embargo, ningún agresor fue castigado o procesado ante los tribunales de justicia a pesar del crimen cometido. Al día siguiente, las mujeres fueron liberadas no así los hombres. Aquellas denunciaron a la prensa internacional lo acontecido, según expresado en nuestros informes a ustedes".

45. "Días después el Gobierno cubano alegó que no podía bajar a investigar los golpes del barco hundido, ni rescatar los cadáveres por carecer de equipos y personal para ello. Cosa que refutamos pues los cuerpos armados de Cuba cuentan con unidades de hombres ranas muy bien entrenados por la ex Unión Soviética. También denegó el ofrecimiento de exiliados cubanos calificados para ello e inclusive, impidió al grupo de auxilio Hermanos al Rescate acercarse al lugar de los hechos para ayudar en el rescate de las víctimas y cadáveres".

46. "En su comparecencia pública el propio Castro encubre a los asesinos al aplaudir tal acto como un esfuerzo verdaderamente patriótico e indicar que ninguno de los tripulantes tenía la intención de hundir el barco. Cabe plantearse que si no fue asesinato, entonces hubo negligencia; sin embargo, ningún agresor fue procesado judicialmente; más bien justificado y aplaudido por el jefe del Estado cubano. El Código Penal de Cuba reconoce que la imprudencia no es excusa para la comisión de un delito (artículo 48), sancionándose éste con sentencias de 5 días a 8 años".

47. "Haciendo una evaluación de los hechos y a tenor del Código Penal de Cuba vigente, los autores de estos actos incurrieron en los delitos de estragos (Artículo 195), Incumplimiento de las Reglas de Navegación o Tránsito Marítimo (Artículo 209), Asesinato (Artículo 316), Delitos Contra el Derecho Internacional (Artículo 123), y sobre todo el de Genocidio (Artículo 124, inciso 2)".

48. "En su comparecencia Castro afirma que resulta muy pérfido el propósito de llamar gubernamentales a las embarcaciones, porque lo que querían decir con eso es que era

una responsabilidad gubernamental el hundimiento del barco y señala que éstos son manejados por civiles. Con este argumento el jefe de Estado cubano pretende exculpar a su Gobierno. Sin embargo, es preciso tomar en cuenta cómo son las estructuras internas del Estado para percatarnos que toda actividad está bajo el control estatal centralizado".

49. "A tenor de la Constitución Política socialista del 1976, los medios de producción son estatales (Artículos 15, 16 y 17) y la economía es centralizada. Todo el que trabaja en las empresas estatales es empleado del Gobierno. Dentro de cada empresa estatal existen dos tipos de controles: (a) El gerencial, que responde al administrador y, (b) El Político, que es responsabilidad del Secretario del Partido Comunista de dicha empresa. El Partido Comunista es el único partido legal en el país (Artículo 5 de la constitución). Un tercer elemento de importancia en las empresas es la presencia de elementos de la policía de seguridad que corre a cargo del Partido. Éste es un agente o informante del Departamento de la Seguridad del Estado".

50. "Otros aspectos que Castro no dice es que hay ciertas empresas que están catalogadas como de carácter estratégico y por ende son reservas militares de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, como por ejemplo la Aviación Civil y el Transporte Marítimo. Las Empresas Marítimas de Navegación son reservas de las Fuerzas Armadas y tienen una mayor coordinación y dependencia de los organismos de seguridad y de las fuerzas armadas del Estado Cubano".

51. "Un dato interesante es que los sobrevivientes identifican a los remolcadores agresores como del MININT (Ministerio del Interior). Este Ministerio tiene como función los asuntos de la policía, seguridad del estado y los organismos de represión del Estado Cubano. Esto evidencia que el crimen fue cometido por las fuerzas represivas de la dictadura. Más aún, el centralismo es una de las características del sistema. Ninguna gran decisión puede tomarse sin la aprobación de Castro o de un alto organismo estatal. Este caso no es una excepción, visto el hecho de la presencia del elemento acecho y el tipo de organismo envuelto. En este acto tuvo que haber planificación y dirección por parte de organismos estatales superiores".

52. "Hay elementos de conducta que evidencian este argumento. Es costumbre del Estado cubano, cuando se realizan actos de repudio y agresión a los opositores (Vean el caso de la poetisa María Elena Cruz Varela) usar agentes del Departamento de Seguridad del Estado vestidos de civil, conjuntamente con cuadros del Partido Comunista y de la Unión de Jóvenes Comunistas. Este ataque contra civiles indefensos fue planeado, orquestado y dirigido por el Partido Comunista y la Seguridad del Estado y contó con la participación directa de ambos elementos".

53. En la audiencia ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos de fecha 7 de septiembre de 1995, los peticionarios manifestaron inter-alia que "Nosotros no tenemos duda alguna que en la madrugada del 13 de julio de 1994 las 72 personas que salieron de la bahía de La Habana apoderándose del viejo remolcador de madera y que huían de Cuba en busca de la libertad que allí se les niega fueron perseguidos, y su embarcación golpeada por otros tres remolcadores más modernos del Gobierno cubano; y esto ocurrió desde que salieron de la bahía. A la vez que hacían estas maniobras también arrojaban potentes chorros de agua contra las personas que estaban en la cubierta del Remolcador `13 de Marzo', quienes suplicaban que habían niños a bordo, que no siguieran arrojándoles agua ni golpeando su barco, que se rendían y regresaban a Cuba. Al final, a 7 millas de la costa cubana una embestida por la popa hizo que el remolcador `13 de Marzo' se hundiera".

54. "Para completar el espectáculo los remolcadores del Gobierno cubano giraban en torno a las personas que quedaron a flote haciendo remolinos para que se hundieran y continuaron arrojando sobre ellos chorros de agua a presión. El saldo de este

abominable crimen, de este genocidio, fue de 41 personas muertas entre ellos varios niños. Tres días después de los hechos algunos de los 31 sobrevivientes fueron rescatados por otras embarcaciones del Gobierno cubano, y no por los remolcadores. Lo primero que hizo el gobierno cubano fue tomar preso a estos sobrevivientes y a los dos días soltar a las mujeres y a los niños. Es de notar el testimonio que brindó desde La Habana una vez que estuvo en la calle la sobreviviente María Victoria García Suárez. La entrevista la logró sacar de Cuba WSCV Canal 51. Las imágenes televisivas de esa mujer llorando y acusando al gobierno de Cuba conmovieron a la opinión pública. María Victoria García Suárez que aún se encuentra en Cuba narró como perdió a su esposo, hijo de 10 años, hermano y a tres tíos y dos primos".

55. "Luego, otros testigos presenciales como Janet Hernández desde dentro de Cuba perdieron el miedo a la represión gubernamental y relataron para el exterior la verdad de los hechos. Es importante señalar a esta Ilustre Comisión que los testimonios de los sobrevivientes dados en diferentes fechas y lugares son coincidentes lo que comprueba la veracidad absoluta del crimen cometido por el gobierno cubano".

56. "La primera reacción del Gobierno de Cuba a través de su representante en la Sección de Intereses en Washington, D.C., Sr. Rafael Dausá, fue de calificar como 'ciencia ficción' los testimonios de los sobrevivientes. El día 15 de julio de 1994 el Gobierno de Cuba por medio del Sr. Dausá decía que el remolcador '13 de Marzo' hacía '9 años que no navegaba dadas sus pésimas condiciones'. 'No podía hacer un milagro' dijo Dausá. 'Se hundió por las malas condiciones técnicas. La irresponsable actitud de estos piratas causó el incidente'". (Véase artículo del periódico El Nuevo Herald de Florida del sábado 16 de julio de 1994).

57. "Ese mismo día 16 de julio de 1994 el Gobierno cubano cambiaba su versión del día anterior dando a la publicidad una nota del Ministerio del Interior en la cual informaba que se había llevado a cabo una investigación que revelaba que el naufragio del remolcador '13 de Marzo' ocurrió debido a una colisión con otro remolcador que trataba de darle alcance. Señalaba, además, el comunicado que los líderes del grupo que trataban de huir de Cuba ilegalmente, habían destruido las comunicaciones que en el puerto tenía la Empresa de Servicios Marítimos del Ministerio de Transporte, a la cual pertenecía el remolcador '13 de Marzo'. Que el remolcador tenía una entrada de agua, y que los autores del hecho lo sabían por lo que fueron unos irresponsables al no reparar esa falla antes de proseguir con la fuga. Decían además que en un intento por evitar el robo, tres remolcadores trataron de interceptar al '13 de Marzo' y allí fue cuando se produjo el desafortunado accidente que causó el hundimiento de éste último".

58. "Según el comunicado del Ministerio del Interior dos embarcaciones guardafronteras que estaban en misión de patrullaje por los alrededores se unieron a los tres remolcadores en una operación de rescate para salvar a las personas del naufragio. Termina el comunicado culpando a los que huían de Cuba en el remolcador '13 de Marzo' por el 'alegado' accidente".

59. "Luego de ese comunicado que exponía la investigación que hizo el Ministerio del Interior de Cuba sobre los hechos, el Gobierno cubano mantuvo silencio oficial sobre el asunto, salvo unas declaraciones del Jefe del Ejército, Raúl Castro, el 26 de julio de 1994, en las cuales repetía la versión oficial a los efectos de demostrar que el hundimiento fue accidental. El 5 de agosto de 1995, el gobernante cubano, Fidel Castro Ruiz efectuó una conferencia de prensa como consecuencia de los disturbios que contra su gobierno protagonizaron ese día en La Habana más de 30 mil cubanos. En esa entrevista abundó más sobre los hechos del remolcador hundido y ratificó la versión gubernamental. La transcripción de esa entrevista es la que el Gobierno de Cuba somete ante ésta Ilustre Comisión junto con la sucinta nota de la investigación de los hechos realizados por el

Ministerio del Interior cubano".

60. "En la referida entrevista, Fidel Castro, expone con más detalles la versión del Gobierno cubano sobre lo que ocurrió con el remolcador '13 de Marzo'. En ella tergiversa algunos hechos, esconde otros y en términos generales miente sobre lo que verdaderamente ocurrió. Lo primero que salta a la vista es su afirmación, a todas luces increíble, de que su Gobierno hizo una investigación profunda y exhaustiva. ¿Cómo es posible que se pueda creer que dos días después de haberse producido los hechos; o sea, en tan corto tiempo, se pueda haber producido por su Gobierno una investigación profunda y exhaustiva? ¿Es que la escueta nota que dio a la publicidad el Ministerio del Interior sobre la investigación que llevó a cabo, se puede considerar por cualquier persona sensata como producto de una investigación exhaustiva y profunda?

61. "Es más, el 5 de agosto de 1994 cuando Fidel Castro habló nuevamente sobre los hechos del remolcador '13 de Marzo' habían transcurrido 23 días desde su hundimiento. ¿Es posible que en 23 días se pueda hacer una investigación exhaustiva y profunda sobre un hecho de tal magnitud como fue el hundimiento de dicho remolcador a 7 millas de las costas cubanas?. ¿Dónde está la seriedad, la responsabilidad y la sensibilidad de un Gobierno y de un gobernante que se atreve públicamente a mentir de esa manera, en un caso donde 41 personas inocentes yacen muertos en el fondo del mar?". "Hasta la fecha no hemos visto esa investigación profunda y exhaustiva por parte del Gobierno cubano. No sabemos que haya dado más nada a la publicidad".

62. "Una investigación profunda y exhaustiva hubiera conllevado sacar a flote el remolcador '13 de Marzo', y entregar los cadáveres a sus familiares. Si el Gobierno cubano no hubiera podido por sus recursos levantar el remolcador hundido, entonces podía haber solicitado la ayuda de otros Gobiernos y organizaciones internacionales. Todavía el gobierno cubano puede demostrar su buena voluntad y su 'alegado' apego a la verdad permitiendo que organismos internacionales como puede ser ésta Ilustre Comisión, hagan una investigación independiente fuera y dentro del territorio cubano y se proceda hacer el intento de sacar a flote el remolcador '13 de Marzo'. Note esta Ilustre Comisión que el Gobierno de Cuba, por voz del Ministerio del Interior y de su gobernante, en su versión de cómo ocurrieron los hechos, guarda silencio sobre los chorros de agua a presión que las personas que iban en los tres remolcadores perseguidores lanzaron contra los que huían en el remolcador '13 de Marzo'. Hay que preguntarle al Gobierno de Cuba por qué guardó silencio sobre ese extremo cuando todos los sobrevivientes relatan ese hecho. ¿O es que acaso los gobernantes cubanos se dieron cuenta que decir ese verdad pondría en entredicho su versión de que el hundimiento del '13 de marzo' fue accidental?".

63. "Hay que preguntarle al gobernante cubano qué quiso decir con las palabras de que los remolcadores 'continuaron tratando de parar, de alguna manera, el remolcador, de impedir que se lo robaran...' ¿No son estas expresiones una forma velada de esconder los hechos, de que la manera de detenerlos fue embistiendo al remolcador '13 de Marzo' y lanzándoles chorros de agua a presión a sus ocupantes?".

64. "Cómo es posible creerle al Gobierno de Cuba y a su gobernante cuando dicen que los que huían en el remolcador destruyeron las comunicaciones de la empresa en el puerto y que por eso los guardafronteras se enteraron después? Con esto lo que pretenden dar a entender es que las personas que iban en los tres remolcadores perseguidores no pudieron comunicarse desde tierra con los guardafronteras para que fueran éstos los que pararan al remolcador que huía. Que los guardafronteras se enteraron después, está en contradicción con el relato de los sobrevivientes, a los efectos que los barcos guardafronteras venían siguiendo al '13 de Marzo' desde que salió de la bahía".

65. "Habría que preguntarle al gobernante cubano qué quiso decir con que 'los

guardafronteras se enteraron después'.)Por qué medios y personas se enteraron?)Cuanto tiempo después que salió del puerto el remolcador '13 de Marzo' fue que los guardafronteras fueron informados? Obviamente, una investigación profunda y exhaustiva no puede dejar esas y otras muchas preguntas sin contestar. Pero además, se le escapó al Gobierno cubano que las unidades navales de los guardafronteras tienen radios de comunicación en sus respectivas embarcaciones, y que los remolcadores también tienen radios para comunicarse con otras embarcaciones o con sus bases en tierra. He aquí otra mentira más del Gobierno cubano".

66. "Aunque Fidel Castro ha pretendido hacer creer que los que manejaban los tres remolcadores perseguidores eran obreros civiles de las Empresas Mambisas de Navegación y que actuaron por su cuenta, en nuestro escrito ante esta Ilustre Comisión del 4 de mayo de 1995 explicamos de manera diáfana que los que estaban al frente de esos remolcadores eran miembros de la Seguridad del Estado. Llegamos a esa conclusión no solamente por la naturaleza del régimen cubano sino también porque así lo testificaron los sobrevivientes. Esos mismos miembros de la Seguridad del Estado vestidos de civiles son lo que constituyen las 'Brigadas de Respuesta Rápida' que el gobierno cubano lanza a las calles con armas y palos para darles golpes a los opositores".

VI. LAS CUESTIONES PLANTEADAS EN EL PRESENTE CASO

67. La cuestión a dilucidar en el presente caso es si el hundimiento del Barco Remolcador "13 de Marzo" ha tenido lugar con el apoyo o tolerancia del poder público o si éste ha actuado de manera que la transgresión se haya cumplido en defecto de toda prevención o impunemente. Es decir, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos debe determinar si el Estado cubano es responsable internacionalmente por la muerte de las 41 personas que intentaron huir de ese país en la madrugada del 13 de julio de 1994.

VII. CONSIDERACIONES GENERALES

A. Consideraciones con respecto a los requisitos formales de admisibilidad

68. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos ha tramitado el presente caso de conformidad con las disposiciones del Capítulo III de su Reglamento. El artículo 51 del mencionado capítulo dispone que "La Comisión recibirá y examinará la petición que contenga una denuncia sobre presuntas violaciones de los derechos humanos consagrados en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre en relación a los Estados miembros de la Organización que no sean partes en la Convención Americana sobre Derechos Humanos".

69. La exposición realizada permite considerar a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos que es competente para conocer del presente caso por tratarse de violaciones de derechos consagrados en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre: artículo I, relativo al Derecho a la Vida e Integridad Personal; artículo VIII, Derecho de Residencia y Tránsito; y el artículo XVIII, Derecho a la Justicia.

70. El procedimiento aplicado al presente caso ha sido el dispuesto por el artículo 52 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos que a la letra señala lo siguiente: "El procedimiento aplicable a las peticiones referentes a Estados miembros de la Organización que no son partes en la Convención Americana sobre Derechos Humanos será el establecido en las Disposiciones Generales contenidas en el Capítulo I del Título II; en los artículos 32-43 de este Reglamento, y en los artículos que se señalan a continuación".

71. La presentación de la petición reúne los requisitos formales de admisibilidad contenidos en el artículo 32 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, habiéndose agotado el procedimiento previsto en el artículo 34 del mismo cuerpo normativo. Asimismo, la reclamación no se encuentra pendiente de otro procedimiento de arreglo internacional, ni es la reproducción de una petición anterior ya examinada por la Comisión.

72. En cuanto a los recursos de la jurisdicción interna, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera que en el presente caso se ha cumplido con lo dispuesto por el artículo 37 (1) de su Reglamento, es decir que se han interpuesto y agotado dichos recursos de conformidad con los principios del derecho internacional generalmente reconocidos. Ello se deduce de la información proporcionada por el Gobierno de Cuba con fecha 23 de marzo de 1995. Según el Comunicado Oficial del Ministerio del Interior, "las investigaciones realizadas por las autoridades correspondientes con relación a los hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio [de 1994] (...) han revelado que el naufragio tuvo lugar debido a una colisión entre dicho remolcador y otro de la misma empresa que trataba de capturarlo". (...) "Así fue como tuvo lugar el desafortunado accidente que causó el hundimiento del barco remolcador [13 de Marzo]". "Debido a las condiciones de navegación y a la fuerza del mar (Fuerza 3) durante las tempranas horas de la mañana, sólo 31 personas fueron rescatadas con vida".

B. Consideraciones con respecto a la autoría material de los hechos y el análisis de las pruebas

73. En el presente caso se han presentado documentos que proporcionan elementos de juicio sobre los hechos denunciados, los cuales además fueron hechos de conocimiento público por la prensa internacional. Entre los documentos presentados a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, están las siguientes pruebas testimoniales de personas que estuvieron en el lugar de los hechos y a la hora en que ocurrieron los mismos el 13 de julio de 1994: Arquímedes Lebrigio y José Alberto Hernández (testigos sobrevivientes que comparecieron ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en el curso de su 901 Período Ordinario de Sesiones, 7 de septiembre de 1995),^[1] María Victoria García Suarez y Jeanette Hernández Gutiérrez (sobrevivientes).^[2]

74. De las declaraciones de los testigos oculares se deduce que el 13 de julio de 1994, entre las 3:00 y 4:00 horas aproximadamente, un barco remolcador denominado "13 de Marzo" partió del puerto de La Habana, Cuba, con dirección a los Estados Unidos. Que en dicha embarcación viajaban 72 personas, entre las cuales habían varios menores de edad.

75. Los testigos sobrevivientes concurren en manifestar que fueron alcanzados y rodeados por cuatro barcos cuando se encontraban a siete millas de distancia de las costas cubanas, procediendo éstos a lanzarles agua a presión --a todos los que se encontraban en la cubierta-- mediante los tanques con que estaban equipados. Que las mujeres que se encontraban en la cubierta mostraron los niños para evitar que continuase el ataque con mangueras de agua. Asimismo, que dos de esas embarcaciones embistieron al remolcador a babor y estribor, causándole el hundimiento. Los sobrevivientes coinciden en señalar que en los momentos del naufragio, los tripulantes de las cuatro embarcaciones no les prestaron auxilio. Posteriormente llegaron los guardacostas cubanos para rescatar a los sobrevivientes del naufragio.

C. Consideraciones con respecto a la responsabilidad internacional del Estado cubano

76. Una vez establecidos los hechos tal como ocurrieron en la madrugada del 13 de julio de 1994, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera necesario

determinar si el Estado cubano es responsable internacionalmente por la muerte de las 41 víctimas que perecieron en el mencionado naufragio. Los elementos esenciales para el establecimiento de la responsabilidad internacional pueden resumirse así:[3]

I) Existencia de un acto u omisión que viola una obligación establecida por una regla de derecho internacional vigente.

II) El acto ilícito debe ser imputable al Estado como persona jurídica.

III) Debe haberse producido un perjuicio o un daño como consecuencia del acto ilícito.

I. *EXISTENCIA DE UN ACTO U OMISIÓN QUE VIOLA UNA OBLIGACIÓN ESTABLECIDA POR UNA REGLA DE DERECHO INTERNACIONAL VIGENTE*

77. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos debe manifestar, en primer lugar, que la obligación de respetar y proteger el derecho a la vida es una obligación *erga omnes*, es decir, debe ser asumida por el Estado cubano --al igual que todos los Estados miembros de la OEA, sean o no partes de la Convención Americana sobre Derechos Humanos-- frente a la comunidad interamericana como un todo, y frente a todos los individuos sujetos a su jurisdicción, como directos destinatarios de los derechos humanos reconocidos por la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. Dicho instrumento internacional, a pesar de no ser vinculante, consagra principios y reglas generales de Derecho Internacional consuetudinario.

78. El jurista y ex-Juez de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, Dr. Asdrúbal Aguiar, confirma lo anterior, señalando que, "Dentro del sistema interamericano, al igual que acontece con su homólogo europeo y con el propio sistema universal de Naciones Unidas, rige la obligación general que dice sobre *el respeto de los derechos esenciales del hombre* por parte de los Estados. Tal obligación se desprende del preámbulo y, entre otros, de los artículos 3.k, 16, 17, 32, 44, 45, 46 y 136 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos, en concordancia con los preceptos de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre".[4] Las "obligaciones asumidas por cada Estado miembro frente a la comunidad interamericana, representada por sus órganos y frente a todos y cada uno de los Estados miembros de la Unión (...) son obligaciones *erga omnes*; lo cual puede colegirse del Preámbulo de la Carta de la OEA, en donde los Estados se declaran seguros de que el sentido genuino de la solidaridad americana y de la buena vecindad no puede ser otro que el de consolidar en el Continente, dentro del marco de las instituciones democráticas, un régimen de libertad individual y de justicia social, fundado en el respeto de los derechos esenciales del hombre" (énfasis agregado).[5]

79. Otra de las cuestiones que la Comisión Interamericana de Derechos Humanos debe destacar es que el derecho a la vida entendido como un derecho fundamental de la persona humana consagrado en la Declaración Americana y en diversos instrumentos internacionales a escala regional y universal, tiene el status de *jus cogens*. Es decir, es una norma perentoria de Derecho Internacional y por tanto no derogable. El concepto de *jus cogens* se deriva de una orden superior de normas establecidas en tiempos antiguos y que no pueden ser contravenidas por las leyes del hombre o de las naciones. Las normas de *jus cogens* han sido descritas por los publicistas como las que abarcan el orden público internacional. Aquéllas son las reglas que han sido aceptadas, o bien explícitamente en un tratado o tácitamente por costumbre, como necesarias para proteger el interés público de la sociedad de naciones o para mantener los niveles de moralidad pública reconocidos por ellos. [6]

80. Una vez establecido el valor e importancia de los derechos fundamentales consagrados en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, la Comisión Interamericana considera esencial determinar si en el presente caso el Estado cubano ha cometido actos u omisiones que hayan violado el primer derecho consagrado en dicho instrumento internacional: el derecho a la vida.

81. En el caso sub-lite todos los testigos coinciden en manifestar que al salir del puerto de La Habana --en el Remolcador 13 de Marzo-- en la madrugada del 13 de julio de 1994, fueron perseguidos y atacados por cuatro barcos de bandera cubana. Según los sobrevivientes, dichas embarcaciones, equipadas con tanques, les lanzaron agua a presión a todas las personas que se encontraban en la cubierta, siendo además, embestidos a babor y estribor. Dichas embestidas causaron el hundimiento del barco remolcador "13 de Marzo", con un saldo de 41 personas muertas.

82. Las pruebas demuestran claramente que el hundimiento del barco remolcador "13 de Marzo" no fue un accidente sino un hecho premeditado e intencional. En efecto, Jorge Hernández, sobreviviente de los hechos ocurridos el 13 de julio de 1994, manifiesta que "Al salir del morro el barco N1 2 los embiste" y en "mar adentro comienzan a ser embestidos por los barcos N1 2, 3 y 5". Que "el remolcador donde ellos se encontraban recibió golpes a babor y estribor" y "que los atacaban con chorros de agua". "Después de la última embestida, se hunde la embarcación debido a que había destrozado la popa". Finalmente, "los remolcadores no los auxilian" sino que, "les decían que fueran nadando hacia los guardacostas". Por su parte, Arquímedes Lebrigio manifiesta que "cuando zarpó la barca, él se encontraba en la zona baja del mismo y pudo constatar que no hacía agua por ninguna parte" y "cuando subió a cubierta observó que eran embestidos por la proa y popa". María Victoria García Suarez señala que "en eso vemos que vienen dos remolcadores de bombero atrás de nosotros", "se pegan a los lados y entonces empiezan a tirarnos agua". "Entonces seguimos y les decíamos que no nos hicieran daño, que llevábamos niños allí y les enseñamos los niños y ellos seguían tirando agua". "Después vimos dos más [barcos] como a siete millas y se pusieron uno por cada lado: uno al frente, otro por detrás y uno de cada lado" y "entonces, los cuatro empezaron a tirarnos agua y uno de los buques agarró a chocarnos...". Finalmente manifiesta la testigo que "estaban los cuatro remolcadores --los que nos estaban hundiendo-- y nosotros les dijimos que nos salvaran, que nos subieran, que habían niños, y lo que hacían era reírse...".

83. Por último, Jeanette Hernández Gutierrez manifiesta que "Cuando nosotros vamos saliendo de la Bahía vemos dos remolcadores apagados, en la boca de la Bahía. Ellos nos dejaron salir, pero después empiezan los chorros de las mangueras de agua, eran constantes, los chorros no nos los quitaban sabiendo que iban niños". "Cuando estábamos a siete millas, nosotros vemos que ellos aceleran y se nos ponen al lado" y "empiezan a darnos bandazos", "nosotros levantamos los niños y ellos los ven y empezamos a gritarles que por favor...no hagan eso y ellos no hacen caso...". "Ellos en ningún momento nos dijeron con el altavoz que paráramos ni nada". Jeanette continúa señalando que "se nos pone un remolcador por detrás, el más grande (...) se nos sube en popa y nos parte la mitad del barco...". "Cuando sucede esto...el barco queda a la deriva porque el patrón, que se llamaba Fidencio Ramel, lo tumban con los chorros de presión de agua, lo tumban al mar". "Ellos nos hundieron de la siguiente forma: el remolcador que nos parte la popa se pone por delante y se sube en proa y la parte". Y finalmente manifestó que "estos remolcadores se echan para atrás, desaparecen de allí por unos metros, pero no nos tiran ni salvavidas --nada-- no nos brindan ningún tipo de ayuda".

84. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos debe poner de manifiesto que si bien es cierto que la intencionalidad y premeditación de los autores materiales del hundimiento del remolcador "13 de Marzo" ha quedado plenamente demostrada, también lo es que dicha intencionalidad es irrelevante para determinar la responsabilidad internacional

del Estado cubano. Lo fundamental en el presente caso es dilucidar si la violación del derecho a la vida ha tenido lugar con el apoyo o tolerancia del Estado o si éste ha actuado de manera que la transgresión se haya cumplido en defecto de toda prevención o impunemente.

85. La Corte Interamericana de Derechos Humanos --que consagra en su jurisprudencia principios generales de derecho internacional consuetudinario-- señala que "El deber de prevención abarca todas aquellas medidas de carácter jurídico, político, administrativo y cultural que promuevan la salvaguarda de los derechos humanos y que aseguren que las eventuales violaciones a los mismos sean efectivamente consideradas y tratadas como un hecho ilícito que, como tal, es susceptible de acarrear sanciones para quien las cometa, así como la obligación de indemnizar a las víctimas por sus consecuencias perjudiciales".[7]

86. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera que el Estado cubano no tomó ninguna medida para prevenir razonablemente los hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio de 1994. Más aún, el Estado cubano no solamente ha permitido que tan graves hechos queden impunes, sino que además, fomenta la repetición de los mismos al considerar que las acciones realizadas por los tripulantes de las embarcaciones que hundieron al remolcador "13 de Marzo" constituyen "esfuerzos verdaderamente patrióticos". En efecto, el Jefe de Estado cubano manifestó en su respuesta del 23 de marzo de 1995, que "el Ministerio del Interior indagó y no hubo la menor intencionalidad de hundir el barco.)Qué vamos a hacer con esos trabajadores que no querían que les robaran su barco, que hicieron un esfuerzo patriótico, pudiéramos decir, para que no les robaran el barco?)Qué les vamos a decir? Oigan, dejen que se roben el barco, no se preocupen por el barco..".

87. Es evidente, además, que en el presente caso no hubo ninguna investigación judicial y que los órganos políticos liderados por el Jefe de Estado cubano se apresuraron en absolver de toda responsabilidad a los funcionarios que intentaron recuperar el barco remolcador "13 de Marzo".

88. La Comisión Interamericana considera que el Estado cubano pudo prevenir la muerte de las 41 víctimas y el trauma psicológico causado a las 31 personas que sobrevivieron al naufragio del remolcador "13 de Marzo", todo ello debido a que la forma en que intentaron salir del país las víctimas del citado remolcador no constituye un hecho aislado, sino por el contrario, un hecho que se ha venido repitiendo y multiplicando año tras año. En efecto, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, en su Informe Anual de 1994, señaló que:

Las fuentes de información indican que en 1993 llegaron a las costas de Estados Unidos de América 3.656 balseiros, calculándose a grandes rasgos que sólo uno de cada tres logró su propósito. Dicha cifra aumentó considerablemente en el curso de 1994, especialmente después de que a principios del mes de agosto los guardacostas y policías cubanos permitieron la salida en masa de la isla a toda persona que se lanzó al agua en precarias embarcaciones. En efecto, la cifra con que cuenta la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en el curso de 1994 es de 30.000 personas.[8]

89. Queda claro entonces, que el intento de salida del país por parte del remolcador "13 de Marzo" no fue un hecho aislado y por tanto no es aceptable que el Jefe de Estado cubano manifieste que "los guardafronteras no tuvieron nada que ver, llegaron ahí unos minutos después que se produce el accidente". En consecuencia, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera que en el caso *sub-lite* se presenta el primer elemento de responsabilidad internacional, por cuanto los actos perpetrados por las cuatro embarcaciones que hundieron el remolcador "13 de Marzo" han violado dos derechos

consagrados en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, el derecho a la vida (artículo I) y el derecho de tránsito (artículo VIII).

90. Con respecto a la violación del derecho de tránsito, la Declaración Americana en su artículo VIII dispone que "Toda persona tiene el derecho de fijar su residencia en el territorio del Estado de que es nacional, de transitar por él libremente y no abandonarlo sino por su voluntad". La doctrina de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos con relación al derecho de tránsito es muy clara al señalar que "el derecho de toda persona de vivir en su propia patria, de salir de ella y de regresar cuando lo estime conveniente es un derecho elemental que se encuentra reconocido por todos los instrumentos internacionales de protección de los derechos humanos".[9] Lo anterior se confirma citando el artículo 13 (2) de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el cual establece que "Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país".

91. Los actos que provocaron el hundimiento del remolcador "13 de Marzo" impidieron que las 72 personas que se encontraban a bordo salieran libremente de Cuba. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera irrelevante para el presente caso la modalidad utilizada por dichas personas, ya que las normas vigentes, el sistema político imperante y la grave situación de los derechos humanos de ese país obliga a las mismas a utilizar en forma desesperada diversos métodos para alcanzar su principal objetivo: huir de Cuba. En efecto, la Comisión Interamericana al analizar en su Informe Anual 1994 la legislación cubana relativa al derecho de tránsito, señaló que:

La legislación cubana no reconoce el derecho de una persona a salir del propio país y a regresar al mismo, ya que los ciudadanos necesitan contar con un permiso que las autoridades administrativas otorgan en forma discrecional. A pesar de que las autoridades cubanas han simplificado los trámites, subsisten todavía problemas relacionados con el otorgamiento o denegación de permisos con criterio político. Lo grave del asunto es que cuando las autoridades cubanas de migración niegan un visado, esta medida no es susceptible de apelación.[10]

92. La última norma de derecho internacional vigente violada por el Estado cubano es el derecho a la justicia consagrada en el artículo XVIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. Dicha norma dispone que "Toda persona puede ocurrir a los tribunales para hacer valer sus derechos. Asimismo, debe disponer de un procedimiento sencillo y breve por el cual la justicia lo ampare contra actos de la autoridad que violen, en perjuicio suyo, algunos de los derechos fundamentales consagrados constitucionalmente".

93. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos no cuenta con antecedentes que le permitan considerar que los sobrevivientes del naufragio acudieron a los tribunales de justicia para denunciar los hechos ocurridos el 13 de julio de 1994; sin embargo, por tratarse de delitos atentatorios contra bienes esenciales de la persona, deben ser investigados de oficio en cumplimiento del deber del Estado de velar por el orden público. Según la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la obligación de investigar "debe emprenderse con seriedad y no como una simple formalidad condenada de antemano a ser infructuosa. Debe tener un sentido y ser asumida por el Estado como un deber jurídico propio y no como una simple gestión de intereses particulares, que dependa de la iniciativa procesal de la víctima o de sus familiares o de la aportación privada de elementos probatorios, sin que la autoridad pública busque efectivamente la verdad".[11]

94. En el caso sub-lite las investigaciones realizadas de oficio por el Estado cubano han dado como resultado que los hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio de 1994, en los cuales perecieron 41 personas, fueron producto de un accidente en donde

ninguna persona resultó responsable. El Jefe de Estado cubano, Fidel Castro, en su presentación a la prensa el 5 de agosto de 1994, sustentó así la forma en que llevaron a cabo las investigaciones por la muerte de las 41 personas: "Tan pronto llegaron las noticias del accidente del remolcador, se realizó de inmediato una investigación profunda y exhaustiva, a través de la información que daban los sobrevivientes, los que habían sido rescatados, lo que informaba cada uno de ellos; a través de la información que daban algunos de los responsables del secuestro del barco; la información minuciosa y detallada que daba cada uno de los que estaban en los remolcadores de cada uno de los hechos que habían ocurrido".

95. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera que la investigación realizada por el Estado cubano no habría sido suficientemente exhaustiva si tenemos en cuenta que no se rescató la embarcación hundida --la cual contenía en su cuarto de máquinas muchos de los cadáveres que perecieron en el naufragio-- ni los cuerpos que yacían en el fondo del mar.

96. Es evidente --a juicio de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos-- que el Estado cubano no emprendió con seriedad y como un deber jurídico propio las investigaciones en el presente caso. El resultado de ello es la impunidad en que se mantiene el mismo. Por consiguiente, la Comisión considera que el Estado cubano por omisión violó el derecho a la justicia consagrado en el artículo XVIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre.

II. EL ACTO ILÍCITO DEBE SER IMPUTABLE AL ESTADO COMO PERSONA JURÍDICA

97. A fin de determinar si los graves hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio de 1994 son imputables al Estado cubano como persona jurídica, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera necesario analizar y establecer la identificación de los autores materiales de los hechos. Dentro de ese contexto, es fundamental tomar en consideración la información proporcionada por el Gobierno cubano.

98. En primer lugar, tenemos el Comunicado Oficial del Ministerio del Interior que señala: "Las investigaciones realizadas por las autoridades correspondientes con relación a los hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio de 1994, en los cuales un barco-remolcador perteneciente a la Empresa de Servicios Marítimos del Ministerio de Transporte se hundió siete millas al norte del puerto de 'La Habana', han revelado que el naufragio tuvo lugar debido a una colisión entre dicho remolcador y otro de la misma empresa que trataba de capturarlo".

99. Por su parte, el Jefe de Estado cubano manifestó en sus declaraciones a la prensa que "...sin averiguar lo que pasó, culpaba a las autoridades cubanas del hundimiento del barco. Con una perfidia increíble decían: Embarcaciones gubernamentales. En el Estado socialista todo es del Estado: los ómnibus, los trenes, los barcos, los mercantes, los remolcadores, pero son manejados por civiles, y las autoridades estaban representadas allí, fundamentalmente, con las patrullas guardafronteras". Más adelante Fidel Castro reiteró "Pero yo veía muy pérfido el propósito de llamar gubernamentales a las embarcaciones, porque lo que querían decir con eso es que era una responsabilidad gubernamental el hundimiento del barco".

100. Como descargo a lo manifestado por el Gobierno los peticionarios manifestaron que "Con este argumento el Jefe de Estado cubano pretende exculpar a su Gobierno. Sin embargo, es preciso tomar en cuenta cómo son las estructuras internas del Estado para percatarnos que toda actividad está bajo el control estatal centralizado". Señala, asimismo, que "a tenor de la Constitución Política socialista de 1976, los medios de producción son estatales (artículos 15, 16, y 17) y la economía es centralizada. Todo el que

trabaja en las empresas estatales es empleado del Gobierno. Dentro de cada empresa estatal existen dos tipos de controles: (a) El Gerencial, que responde al administrador y (b) El Político, que es responsabilidad del Secretario del Partido Comunista de dicha empresa. El Partido Comunista es el único partido legal en el país (artículo 5 de la Constitución). Un tercer elemento de importancia en las empresas es la presencia de elementos de la policía de seguridad que corre a cargo del Partido".

101. Una vez evaluada la posición de ambas partes, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos debe manifestar que está demostrado que los tripulantes que conducían los cuatro barcos que hundieron al remolcador "13 de Marzo" eran funcionarios de la Empresa Estatal de Servicios Marítimos del Ministerio de Transporte. Por otra parte, lo afirmado por los peticionarios de que toda la actividad laboral está centralizada y subordinada al Partido de Gobierno es una cuestión que ha sido comprobada por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos. En su Informe Anual de 1994, la Comisión señaló que:

...la Comisión Interamericana de Derechos Humanos ha continuado recibiendo información sobre el excesivo control que ejerce el Estado sobre sus ciudadanos. Control que, por cuestiones ideológicas, se ejerce en la vida cotidiana de cada persona y que se manifiesta especialmente en los centros de trabajo. En efecto, la "confiabilidad" en el campo laboral juega un factor determinante a la hora de definir "la idoneidad" de cualquier empleado, confiabilidad que incluye los aspectos políticos y la actitud ante la defensa o requerimientos de toda índole de la dirección del lugar de trabajo, el Gobierno o el partido. También fue informada la Comisión Interamericana que los trabajadores --antes o después de ser contratados-- son normalmente sujetos a investigaciones por los Comités de Defensa de la Revolución, o Departamento Técnico de Investigaciones, o incluso por el mismo Partido, a fin de definir o determinar si esas personas caen dentro del rubro de "confiables". Si se determina que el trabajador no es confiable se le separará del cargo, sin tener en cuenta los años de experiencia, servicio u otras cualidades. Lo grave del asunto es que los dictámenes de "no confiabilidad" no son apelables ante los órganos de justicia laboral.

102. Queda claro entonces, que está ampliamente demostrado que quienes hundieron y dieron muerte a las 41 personas fueron funcionarios de una empresa del Estado cubano subordinados de hecho y de derecho a los requerimientos del Partido Gobernante. En consecuencia, los hechos ocurridos en la madrugada del 13 de julio de 1994 son imputables a ese Estado como persona jurídica. La Comisión Interamericana desea destacar, asimismo, que es muy grave que el Estado cubano no haya identificado y sancionado a los responsables para que tan graves hechos no vuelvan a repetirse en el futuro.

III. DEBE HABERSE PRODUCIDO UN PERJUICIO O UN DAÑO COMO CONSECUENCIA DEL ACTO ILÍCITO

103. A juicio de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, los daños producidos como consecuencia de los actos ilícitos cometidos por el Estado cubano son los siguientes: a) el daño físico irreparable, consistente en la muerte de las 41 personas que naufragaron en el remolcador "13 de Marzo"; b) el daño moral y psicológico causado a los familiares de las víctimas y sobrevivientes, consistente en el sufrimiento emocional por la pérdida de los seres queridos, el trauma resultante de los hechos, y la imposibilidad de recuperar los cadáveres para darles una adecuada sepultura, todo ello sumado al conocimiento de que no se les ha hecho justicia, es decir que la muerte ocasionada por funcionarios estatales cubanos se mantiene impune; y c) el daño material, consistente en el lucro cesante y daño emergente.

104. En consecuencia, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos considera que el Estado cubano está en la obligación de reparar el daño causado e indemnizar a los familiares de las víctimas y sobrevivientes del remolcador "13 de Marzo".

VIII. CONCLUSIONES

105. El Estado de Cuba es responsable de la violación del derecho a la vida -- artículo I de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre-- de las 41 personas que naufragaron y perecieron como consecuencia del hundimiento del barco remolcador "13 de Marzo", hechos ocurridos a siete millas de distancia de las costas cubanas, el 13 de julio de 1994. Las personas que fallecieron aquella madrugada son: Leonardo Notario Góngora, Marta Tacoronte Vega, Caridad Leyva Tacoronte, Yausel Eugenio Pérez Tacoronte, Mayulis Méndez Tacoronte, Odalys Muñoz García, Pilar Almanza Romero, Yaser Perodín Almanza, Manuel Sánchez Callol, Juliana Enriquez Carrasana, Helen Martínez Enríquez, Reynaldo Marrero, Joel García Suárez, Juan Mario Gutiérrez García, Ernesto Alfonso Joureiro, Amado Gonzáles Raices, Lázaro Borges Priel, Liset Alvarez Guerra, Yisel Borges Alvarez, Guillermo Cruz Martínez, Fidelio Ramel Prieto-Hernández, Rosa María Alcalde Preig, Yaltamira Anaya Carrasco, José Carlos Nicole Anaya, María Carrasco Anaya, Julia Caridad Ruiz Blanco, Angel René Abreu Ruiz, Jorge Arquímedes Lebrigio Flores, Eduardo Suárez Esquivel, Elicer Suárez Plascencia, Omar Rodríguez Suárez, Miralis Fernández Rodríguez, Cindy Rodríguez Fernández, José Gregorio Balmaceda Castillo, Rigoberto Feut Gonzáles, Midalis Sanabria Cabrera, y cuatro víctimas más que no pudieron ser identificadas.

106. El Estado de Cuba es responsable de la violación a la integridad personal --artículo I de la Declaración Americana-- de las 31 personas que sobrevivieron al naufragio del barco remolcador "13 de Marzo", como consecuencia del trauma emocional resultante del mismo. Las víctimas sobrevivientes son: Mayda Tacoronte Verga, Milena Labrada Tacoronte, Román Lugo Martínez, Dasy Martínez Findore, Tacney Estévez Martínez, Susana Rojas Martínez, Raúl Muñoz García, Janette Hernández Gutiérrez, Modesto Almanza Romero, Fran Gonzáles Vásquez, Daniel Gonzáles Hernández, Sergio Perodín Pérez, Sergio Perodín Almanza, Gustavo Guillermo Martínez Gutiérrez, Yandi Gustavo Martínez Hidalgo, José Fabian Valdés, Eugenio Fuentes Díaz, Juan Gustavo Bargaza del Pino, Juan Fidel Gonzáles Salinas, Reynaldo Marrero Canarana, Daniel Prieto Suárez, Iván Prieto Suárez, Jorge Luis Cuba Suárez, María Victoria García Suárez, Arquímedes Venancio Lebrigio Gamboa, Yaussany Tuero Sierra, Pedro Francisco Garijo Galego, Julio César Domínguez Alcalde, Armando Morales Piloto, Juan Bernardo Varela Amaro, y Jorge Alberto Hernández Avila.

107. El Estado de Cuba es responsable de la violación del derecho de tránsito y del derecho a la justicia --de las 72 personas que intentaron huir de Cuba--, consagrados en los artículos VIII y XVIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre.

IX. RECOMENDACIONES

108. Se recomienda al Estado cubano realizar una exhaustiva investigación a fin de identificar, procesar y sancionar a los responsables del hundimiento del barco remolcador "13 de Marzo", hechos que ocasionaron la muerte de 41 personas.

109. Se recomienda al Estado cubano que proceda a recuperar la embarcación hundida y a rescatar, y entregar los restos de las víctimas a sus familiares.

110. Se recomienda al Estado cubano que pague una justa indemnización compensatoria a las víctimas sobrevivientes y a los familiares de los fallecidos por los daños patrimoniales y extrapatrimoniales, incluyendo el daño moral.

Por tanto,

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS,

CONCLUYE:

111. Transmitir el presente informe al Estado de Cuba y a los peticionarios.

112. Publicar el presente informe en el Informe Anual a la Asamblea General de la OEA de conformidad con los artículos 53 (3) y (4) de su Reglamento, toda vez que el Estado cubano no cumplió con las recomendaciones ni dio respuesta al Informe Confidencial N1 16/96 de fecha 3 de mayo de 1996.

[1] Cabe señalar que el Gobierno cubano fue invitado a participar en esta audiencia, pero la Sección de Intereses no envió a ningún representante.

[2] Jorge Alberto Hernández: Siendo las 4:00 horas de la madrugada del día 13 de julio de 1994, se hacen a la mar un grupo de hombres, mujeres y niños con el objeto de emigrar hacia los Estados Unidos. Al salir del morro el [barco] remolcador N1 2 los embiste sin causarles daño. Así es que continúan hasta situarse mar adentro, en donde comienzan a ser embestidos por los remolcadores N1 2, 3, y 5. El [barco] remolcador donde ellos se encontraban recibió golpes a babor y estribor. Que los atacaban con chorros de agua y les arrojaban extinguidores. Como no logran detenerlos, deciden hundir el remolcador. Seguidamente, uno de los remolcadores los embistió de frente, a pesar que ellos --cuando los iluminaban con reflectores-- les mostraban que estaban con niños. Después de la última embestida, se hunde la embarcación debido a que habían destrozado la popa. Después de hundirlos se quedaron los remolcadores tirándoles chorros de agua a las personas que estaban nadando para tratar de salvarse. Posteriormente, empezó el proceso de rescate. Siempre hubo un guardacosta [cubano] observando la situación, sin hacer nada al respecto. Los remolcadores no los auxiliaban, les decían que fueran nadando hacia los guardacostas. Que algunos subieron [a la embarcación del guardacostas], pero unos niños que estaban en una caja fueron muertos cuando el mismo los pasó por arriba.

Arquímedes Lebrigio: Manifiesta que fue presionado por el Gobierno de Cuba para declarar que el barco [remolcador] hacía agua desde que salió de la costa. Cuando zarpó la barca, él [testigo] se encontraba en la zona baja del mismo, y pudo constatar que no hacía agua por ninguna parte. Cuando subió a la cubierta de la embarcación observó que eran embestidos por la proa y la popa. Los que estaban embistiéndolos les manifestaban que el remolcador se hundía, a lo que ellos replicaron que eso no era así y que si querían llegaban a la China. Que con anterioridad a su uso, el timón del remolcador fue reparado, pero no su estructura. El remolcador que utilizaron era bueno en comparación con los otros. Y que perdió un hijo, pero nunca le fue entregado el cadáver.

María Victoria García Suárez: Nosotros nos íbamos del país en un remolcador a las tres de la mañana. Salimos bien, pero después nos dicen que salgamos para afuera las mujeres y los niños. Salimos unos cuantos, los niños más grandecitos, en eso vemos que vienen dos remolcadores de bombero atrás de nosotros. Se pegan a los lados y entonces empiezan a tirarnos agua --agua a presión--. Entonces seguimos y les decíamos que no nos hicieran daño, que llevábamos niños allí y les enseñamos los niños y ellos seguían tirando agua. Después vimos dos más [remolcadores] como a siete millas y se pusieron uno por cada lado: uno al frente, otro detrás y uno de cada lado. Y entonces, los cuatro empezaron a tirarnos agua y uno de los buques agarró a chocarnos y tiraban agua también por la orilla del barco; lanzaban agua para que se fuera [el barco] de lado, y entonces tuvieron que cerrar la cabina para que no se mojara el motor...Entonces, los del lado empezaron a darnos golpes y a darnos golpes hasta que lo rompieron por el lado derecho y lo viraron, y ahí fue donde se hundió el barco. *¿Quiénes venían en los barcos que los persiguieron?* Bueno, venía el patrón, el maquinista, amistades y familiares. *¿Quiénes venían en el barco que venía persiguiéndolos a ustedes?* *¿Quiénes venían?* Los que venían persiguiéndonos estaban vestidos de civil, muchos sin camisa también. Eran cuatro, cuatro barcos. *¿Les dieron la voz de alto?* *¿Qué es lo que ellos pretendían cuando tiraban agua?* No, en ningún momento nos dijeron que nos paráramos. Entonces lo que hicieron fue echarnos agua. Entonces llega un momento en que nosotros vemos que no podemos seguir porque iba a ser fatal y paramos porque el agua estaba entrando. Entonces paramos y les dijimos: --Miren nos viramos

para atrás, nosotros ya estamos parados y nos vieron parados, y ahí fue donde le dio por el lado y lo viró--. *Ahí, cuando los viró, ¿qué pasó con ustedes?* Los que estábamos afuera, todos nos hundimos y el barco se hundió inmediatamente, pero los que estábamos afuera tratamos de subir. Estaba muy profundo. Yo llevaba el niño mío, lo llevaba aguantado, no lo solté y entonces lo subí, pero yo no sé nadar, entonces yo subí pero volvía de nuevo para abajo. Entonces cuando subí había una mujer que estaba ahogada, estaba flotando a mi lado, entonces me agarré de ella, cargué al niño --había mucho oleaje-- entonces no pude... no pude, ya estaba ahogado... *¿Qué edad tenía el niño?* Tenía diez años de edad, cumplía once años el dos de agosto. Ya estaba ahogado, entonces seguí con él, cuando lo ví ahogado seguí aguantándolo, porque ví que ya no tenía fuerzas para resistir, entonces tenía que sacarlo porque a lo mejor se salvaba. *¿Cómo salieron del agua?* Ahí se me fue el niño, no pude con él, estaba muy oscuro. Entonces después nos agarramos de la madera roja, y entonces ví cuando venía la GRIFI...*¿Qué es la GRIFI?* La GRIFI es la guarda-costera, la guarda-frontera, y entonces antes que viniera la GRIFI estaban los cuatro remolcadores --los que nos estaban hundiendo-- y nosotros les dijimos que nos salvaran, que nos subieran, que habían niños, y lo que hacían era reirse y que si queríamos salvarnos, le pidieramos ayuda a la GRIFI, que ellos nos iban a salvar. Entonces se fueron cuando venía la GRIFI y la GRIFI nos tiró sogas con salvavidas y ahí fue cuando fuimos subiendo.

Jeanette Hernández Gutierrez: Cuando nosotros embarcamos todo estaba muy bien; no había nadie, nada que se nos metiera en el medio ningún obstáculo. Cuando nosotros vamos saliendo de la Bahía vemos dos remolcadores apagados, en la boca de la Bahía. Ellos nos dejaron salir, pero después empiezan los chorros de las mangueras de agua, eran constantes, los chorros no nos los quitaban sabiendo que iban niños. Cuando salimos nos damos cuenta que... había gente en el malecón; parece que había actividad --entiende-- en el muro del malecón, parece que había actividad. Yo me imagino que han visto todo, por lo menos el empezar de lo que sucedió. Cuando nosotros llegamos a siete millas, ellos se mantuvieron lejos de nosotros, pero con las mangueras de agua, a presión, que es una fuerza terrible, los niños aguantándolo con miedo a que se cayeran, los hombres atrás de nosotros con miedo a que nosotros nos cayéramos, pero para que vieran que habían niños y mujeres tuvimos que salir arriba, para que ellos se cercioraran de eso y no cometieran ningún asesinato ni nada. Cuando estábamos a siete millas, nosotros vemos que ellos aceleran y se nos ponen al lado y como ya no se veían las costas cubanas --porque ya no se miraba nada, ni las luces del malecón, ni el faro, no se veía nada-- que se supone sea de siete o diez millas más o menos, como dicen ellos. Ellos empiezan a darnos bandazos. Nosotros cogemos miedo por los niños, no por nosotros porque si hubiéramos sido nosotros no nos importa, pero eran niños, y niños de cinco meses en adelante. Nosotros levantamos los niños y ellos lo ven y empezamos a gritarles que por favor... que por favor no hagan eso y ellos no hacen caso. Inclusive, un muchacho que iba con nosotros, Román --que está preso actualmente-- le grita a uno de los que estaba manejando los remolcadores y la manguera: Chino, calmao, no hagas esto. Mira aquí hay niños... y le enseña a su hijastra que tiene tres años, y si a él no le quitan esa niña --si él no la baja-- le matan la niña, a chorros de presión. Ellos en ningún momento dispararon tiros, pero en ningún momento nos dijeron con el altavoz que paráramos ni nada. Ellos simplemente nos dejan salir de la bahía y nos atacan a siete millas, donde no hay testigos --que ustedes saben que en el mar abierto no hay testigos--. Cuando ellos ven eso, que nos están dando bandazos y todo eso, se nos pone un remolcador por detrás, el más grande... el más grande de los remolcadores que era verde con una raya roja --un rayo rojo-- se nos sube en popa y nos parte la mitad del barco de la parte de atrás. Entonces, en ese momento por poco caen dos hombres al agua, entre ellos mi esposo y Román, este muchacho que le gritaba que no tiraran que habían niños. Cuando sucede esto...el barco queda a la deriva porque el patrón, que se llamaba Fidencio Ramel, lo tumban con los chorros de presión de agua --lo tumban al mar--. Él desapareció, así inesperadamente y cuando Raúl, a quien le están asumiendo toda la responsabilidad, ve que estamos a la deriva, sube y va corriendo para allá arriba. Él tenía noción de cómo se manejaba. Entonces con su noción, él trata de ayudarnos --no-- de salvarnos, porque ya el barco tenía tanta agua por los chorros de presión porque lo tiraban directamente a la bodega --directamente allí--, a la cara de los niños. Los niños inclusive tenían que bajar la cara, porque eso no es fácil respirarlo ni tragarlo, por lo menos los niños, no. Ya estábamos.. nosotros sabíamos que nos íbamos a hundir porque era una cosa de que yo tenía presentimiento de que nos iban a matar, porque si no hubieran parado. Raúl para la máquina, la de nosotros, y cuando ellos ven que se detiene, ellos no perdonaron eso ni respetaron que Raúl hizo eso. Ellos nos hundieron, de la siguiente forma: el remolcador que nos parte la popa se pone por adelante y se sube en proa y la parte. Es decir que ya no había cómo sostener ese remolcador, se hundía porque el pez estaba en el medio. Toda la gente que estaba en la bodega, éramos alrededor de setentidos personas. La mayoría niños y mujeres. Los que menos se murieron fueron hombres; pero qué no hicieron esos hombres pues para salvar a esa gente también. Mucha gente de la que iba arriba, cuando sucede este desastre que nos hundimos, flota, pero estos remolcadores se echan para atrás, desaparecen de allí por unos metros, pero no nos tiran ni salvavidas -nada-; no nos brindan ningún tipo de ayuda. Inclusive un solo remolcador tiraba los salvavidas y lejos de nosotros para que no los cogiéramos. Entonces, cuando el barco ese parte la popa de nosotros, cae una caja al agua de madera a pocos metros, pero pocos metros... eh, ahora que estoy fuera, --entiendes-- porque a la vez que estábamos en el agua veíamos la caja muy lejos y mucha gente no podía llegar a ella; y el remolino del barco se lo llevó. Inclusive allí estaba mi cuñada, Pilar Amanza

Romero, su niño Yasel Perudín Amanza --el niño--, y su tío Cayol estaban en la bodega, Manuel Cayol. Esos son tres de mis familiares que yo perdí. Entonces mi esposo al ver esto --imagínate-- quedó trastornado, y mi cuñado igual con el otro niño. Entonces salimos a buscar al otro niño, pero cuando vamos a salir, yo siento que cuando me van a sacar del barco, el niño, el otro niño, el que falleció, me tenía el pie abrazado... eh! ... el pie agarrado y cuando me sacan que lo voy a coger se desprendió el tenis [zapatilla] y todo se fue, no lo pude coger; eso fue terrible. Entonces cuando yo vi a mi cuñado que sale con Sergito, el niño más chiquito, ya sentí un alivio porque por lo menos uno me quedó. Entonces lo cogí y nos quedamos con él. Vino la GRIFI, fue la única que nos ayudó, que nos tiró salvavidas; pero los remolcadores parados, ninguno sin hacer un tipo de acción. Más tarde, llega una lanchita rápida y recoge a seis o siete personas, inclusive había una niña que parecía un sapito inflada de tanta agua, pero a la mamá le dio por salvarla y la chiquita se salvó, de tres años. Nosotros al ver esto nos quedamos allí hasta el amanecer en la GRIFI y cuando subo a la GRIFI los agarro a los insultos, les digo que son unos asesinos, que no tienen piedad con los niños, que aquí se dice que hay muchos privilegios con los niños, con los ancianos, inclusive dejaron morir hasta ancianos allí adentro y muchos niños --casi veintitres niños muertos allí adentro--. Esta es una cosa, el pueblo está revuelto, la gente está desesperada por tener una información --algo-- de que sepa de esos cadáveres que están allá presos en esa bodega. Dice Roberto Robaina que nosotros sabíamos que el barco tenía una avería cuando salimos del puerto. ¿Usted cree que nosotros vamos a arriesgar niños y mujeres con una avería, sabiendo que hay mucho más que caminar? Entonces dicen que esa era una reliquia del puerto; que era de la Segunda Guerra Mundial. Es cierto, era muy viejo, era de madera, pero estaba acabado de reparar; inclusive cuando yo voy a Villa Marista, que voy a llevarle el aseo a mi esposo y a mi cuñado, yo en ese intervalo de tiempo le pregunto ¿porqué el periódico decía que la embarcación zozobró, se hundió, que fue una negligencia de nosotros?. Yo digo que eso no fue así, que ¿porqué dijeron mentiras? Se alteraron, me dijeron de todo: contrarrevolucionaria y yo lo acepté...Pero yo les pregunto a ellos en Villa Marista, ¿qué hay con la gente que nos hundieron, con los asesinos de nosotros, de nuestros hijos, de nuestros familiares? porque hay niños que perdieron sus madres, por ejemplo mi sobrino...

[3] Manual de Derecho Internacional Público, Max Sorensen, Fondo de Cultura Económica, México, 1985, pág. 508. Dichos elementos de responsabilidad internacional son formulados también por Eduardo Jiménez de Aréchaga, en su obra Derecho Internacional Público, Tomo IV, pág. 34, Fundación de Cultura Universitaria, 1991.

[4] Asdrúbal Aguiar, La Responsabilidad Internacional del Estado por Violación de Derechos Humanos, en Estudios Básicos de Derechos Humanos, IIDH, Tomo I, pág. 127, párrafo 25, San José, Costa Rica, 1994.

[5] Ibid, pág. 127, párrafo 27.

[6] Véase Sir Ian Sinclair, The Vienna Convention on the Law of the Treaties, Manchester University Press, 1973, pág. 208. El concepto de *jus cogens* está consagrado en el artículo 53 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el cual dispone que "Un Tratado será nulo si, al momento de suscribirse, está en conflicto con una norma perentoria de Derecho Internacional general. Para los efectos de esta Convención, una norma perentoria de Derecho Internacional es una norma aceptada y reconocida por toda la Comunidad de Naciones como una norma que no puede ser derogada y que puede ser modificada solamente por otra norma de Derecho Internacional general posterior a la primera pero con un carácter general".

[7] Corte Interamericana de Derechos Humanos, Sentencia del Caso Velásquez Rodríguez, 29 de julio de 1988, pág. 71-72, párrafo 175.

[8] CIDH, Informe Anual 1994, OEA/Ser.L/V/II.88, 17 de febrero de 1995, pág. 163.

[9] CIDH, Diez Años de Actividades 1971-1981, Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, Washington, D.C., 1982, pág. 327.

[10] CIDH, Informe Anual 1994, pág. 162.

[11] Corte Interamericana de Derechos Humanos, Sentencia del Caso Velásquez Rodríguez, 29 de julio de 1988, pág. 72-73, párrafo 177.

