

SALVAMENTO

EN EL MAR

UNA GUÍA SOBRE LOS PRINCIPIOS Y PRÁCTICAS
APLICABLES A REFUGIADOS Y MIGRANTES



ORGANIZACIÓN
MARÍTIMA
INTERNACIONAL



UNHCR
ACNUR

La Agencia de la ONU para los Refugiados



INTRODUCCIÓN

El desplazamiento por mar de migrantes y refugiados no constituye un fenómeno nuevo. Durante mucho tiempo, personas en estado de desesperación en todas partes del mundo han arriesgado sus vidas a bordo de buques y otro tipo de embarcaciones no aptas para navegar. Algunos lo hacen en busca de trabajo, mejores condiciones de vida u oportunidades de educación. Otros buscan protección internacional frente a la persecución, el conflicto u otro tipo de amenazas para su vida, libertad o seguridad, poniendo con frecuencia sus vidas en manos de traficantes criminales y sin escrúpulos. Además de las peligrosas condiciones en las que viajan, muchos de ellos se enfrentan a la explotación, la agresión y la violencia durante sus viajes.

Los servicios de búsqueda y salvamento (SAR, por sus siglas en inglés) de todo el mundo dependen en gran medida de los buques mercantes para brindar socorro a todas las personas que se encuentren en peligro en el mar.

En la actualidad, se pueden transmitir rápidamente señales de socorro a las autoridades costeras de búsqueda y salvamento, así como a los buques que naveguen en las proximidades, mediante medios de comunicación terrestres y vía satélite. Esto permite realizar operaciones de salvamento de manera rápida y coordinada.

Sin embargo, el salvamento y el desembarco en un lugar seguro son operaciones complejas que requieren la participación de diferentes actores, cada uno de los cuales tiene sus obligaciones particulares en virtud del derecho marítimo internacional, además de otras ramas del derecho internacional tales como el derecho de los refugiados y los derechos humanos.

Aun cuando se logre el salvamento, pueden surgir problemas en el momento de procurar que los Estados permitan el desembarco de migrantes y refugiados. Conscientes de este problema, los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptaron en 2004 una serie de enmiendas a dos de los convenios marítimos internacionales más relevantes.¹ Del mismo modo que el capitán del buque tiene la obligación de brindar asistencia, los Estados Miembros tienen la obligación complementaria de coordinar y cooperar para que las personas que han sido rescatadas en el mar puedan ser trasladadas a un lugar seguro lo antes posible.

Este folleto ha sido elaborado conjuntamente por la Organización Marítima Internacional (OMI), la International Chamber of Shipping (ICS) y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). Está dirigido a capitanes, propietarios de buques, autoridades gubernamentales, compañías aseguradoras y otras partes interesadas que participan en situaciones de salvamento en el mar. El objetivo es brindar información sobre las disposiciones legales y procedimientos prácticos que permiten garantizar el desembarco rápido de las personas rescatadas, y sobre las medidas adecuadas para satisfacer las necesidades particulares de estas personas, principalmente en el caso de los refugiados y los solicitantes de asilo.



¹ El *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* de 1974; y el *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos* de 1979. Las enmiendas se adoptaron en mayo de 2004 y entraron en vigor el 1 de julio de 2006.

EL MARCO JURÍDICO

OBLIGACIONES
Y DEFINICIONES
RELEVANTES
CONSAGRADAS
EN EL DERECHO
INTERNACIONAL

DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Obligaciones del capitán de un buque

El capitán de un buque tiene la obligación de brindar auxilio a quienes se encuentren en peligro en el mar independientemente de su nacionalidad, condición jurídica o las circunstancias en que se encuentren. Esto constituye una larga tradición marítima y, al mismo tiempo, una obligación que está consagrada en el derecho internacional. El cumplimiento de esta obligación es fundamental para preservar la integridad de los servicios de búsqueda y salvamento marítimos. Entre otros, esta obligación está contenida en dos instrumentos fundamentales:

La **CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982** (Convención CONVEMAR) dispone que

“Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o pasajeros:

- a) preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;*
- b) se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo” (artículo 98.1).*



Fotografía: © Christian Remøy

El CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (Convenio SOLAS) estipula que

“El capitán de un buque que, estando en el mar en condiciones de prestar ayuda, reciba información², de la fuente que sea, que le indique que hay personas en peligro en el mar, ... acudir a toda máquina en su auxilio, informando de ello, si es posible, a dichas personas o al servicio de búsqueda y salvamento.” (Convenio SOLAS, capítulo V, regla 33.1).

² Como parte de las enmiendas de mayo de 2004, el término “señal” se sustituyó por “información”.



Obligaciones de los gobiernos y de los centros coordinadores de salvamento (RCC)

En varios convenios marítimos se definen las obligaciones de los Estados Parte de garantizar la adopción de medidas necesarias para llevar a cabo las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad así como el salvamento de las personas en peligro en el mar cerca de sus costas:

La **CONVEMAR** estipula que todo Estado Parte ribereño

"...fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales" (artículo 98.2).



El **CONVENIO SOLAS** obliga a cada Estado Parte a

"...garantizar la adopción de cualquier medida necesaria para mantener las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad y para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de búsqueda y salvamento que se juzguen factibles y necesarias..." (Convenio SOLAS, capítulo V, regla 7).

Además, el **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS DE 1979** (Convenio SAR) obliga a los Estados Parte a

"...garantizar que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar, ...sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren" (párrafo 2.1.10) y deberán "prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro" (párrafo 1.3.2).

DERECHO INTERNACIONAL DE LOS REFUGIADOS

Si las personas rescatadas en el mar afirman ser refugiados o solicitantes de asilo, o indican de algún modo que tienen temor de ser objeto de persecución o malos tratos si desembarcan en un lugar específico, se deben respetar los principios fundamentales establecidos en el derecho internacional de los refugiados. El capitán de un buque no tiene la responsabilidad de determinar la condición jurídica de las personas rescatadas. A continuación se detallan algunas definiciones básicas y obligaciones esenciales asignadas a los Gobiernos y a los RCC.

La **CONVENCIÓN SOBRE EL ESTATUTO DE LOS REFUGIADOS DE 1951** define al **REFUGIADO** como una persona que:

“debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad³ y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país” (artículo 1.A.2).

Un **solicitante de asilo** es una persona que busca protección internacional y cuya solicitud no ha sido resuelta de manera definitiva. No todos los solicitantes de asilo son finalmente reconocidos como refugiados. La condición de refugiado es “declarativa”, lo cual significa que determinar la condición de refugiado no convierte a una persona en un refugiado sino que se le reconoce como tal.

³ En relación con los apátridas, es el país donde antes tenían su residencia habitual.

La **CONVENCIÓN SOBRE EL ESTATUTO DE LOS REFUGIADOS DE 1951** prohíbe que los refugiados o solicitantes de asilo sean expulsados o devueltos en modo alguno a

“...las fronteras de los territorios donde su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social, o de sus opiniones políticas” (artículo 33(1)).

Esta disposición se refiere no sólo al país del cual ha huido la persona, sino que también incluye cualquier otro territorio en donde la persona enfrente tal amenaza.

Las personas rescatadas que no reúnan los criterios establecidos en la definición de “*refugiado*” que se incluye en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 pero que, sin embargo, temen ser torturados o sufrir cualquier otro tipo de abuso grave a los derechos humanos o huyan de conflictos armados, también pueden recibir protección para evitar ser devueltos a un lugar específico (devolución), en virtud de otros instrumentos del derecho internacional o regional relativos a los derechos humanos o de los refugiados.⁴

⁴ Existe, por ejemplo, una obligación de no retornar a persona alguna cuando haya razones fundadas para creer que existe un riesgo real de daño irreparable, obligación que se deriva del derecho internacional de los derechos humanos (por ejemplo, los artículos 6 y 7 del *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos* de 1966). La *Convención contra la Tortura y otros Tratos o Penas Cruelles, Inhumanos o Degradantes* de 1984 expresamente prohíbe el retorno cuando haya razones fundadas para creer que la persona estaría en peligro de ser sometida a tortura. La *Convención de la Organización de la Unidad Africana* de 1969 (Convención OUA), en virtud de la cual se regulan los aspectos específicos de los problemas de los refugiados en África, prohíbe el retorno a un territorio donde la vida, la integridad corporal o la libertad de una persona puedan verse amenazadas debido a la persecución, la agresión exterior, la ocupación, la dominación extranjera o acontecimientos que perturben gravemente el orden público.

ORIENTACIÓN SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS

ORIENTACIÓN
BÁSICA SOBRE
LAS MEDIDAS QUE
DEBEN ADOPTAR LAS
DIFERENTES PARTES
QUE PARTICIPAN
EN OPERACIONES
DE SALVAMENTO DE
PERSONAS EN EL MAR

MEDIDAS A ADOPTAR POR EL CAPITÁN DEL BUQUE

Cuando se solicite a un capitán que brinde asistencia para el salvamento de las personas en peligro en el mar y su traslado a una ubicación, este debería, siempre que sea posible:

- ➔ identificar el equipo y los dispositivos de salvamento del buque que puedan ser adecuados para la operación de salvamento;
- ➔ determinar si es necesaria cualquier disposición especial, equipo o ayuda adicional para la operación de salvamento;
- ➔ implantar cualquier plan o procedimiento que garantice la seguridad de la tripulación y del buque; y
- ➔ informar al propietario/armador del buque y al agente de la operación de salvamento en el siguiente puerto de escala previsto.

Cuando se realice el salvamento de personas en el mar, el capitán del buque que preste auxilio debería, tras recibir una solicitud de ayuda, y siempre que sea posible, proporcionar al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable de la región de búsqueda y salvamento, la siguiente información específica:

- ➔ pormenores del buque que presta auxilio, incluidos: su nombre, pabellón y puerto de matrícula; nombre y dirección del propietario/armador del buque y del agente en el siguiente puerto; ubicación del buque, velocidad máxima, siguiente puerto de escala previsto, situación a tiempo real en cuanto a seguridad y resistencia del buque con personas adicionales a bordo;



- ➔ pormenores de las personas rescatadas, incluidos: número total de personas, nombre, edad y género; estado aparente de salud y condición médica (incluidas cualesquiera necesidades médicas especiales);
- ➔ medidas adoptadas o previstas por el capitán;
- ➔ las disposiciones y ubicaciones preferidas por el capitán para el desembarco o traslado de las personas rescatadas; teniendo presente que no se deberían desembarcar o trasladar a un lugar donde su vida o seguridad puedan correr peligro;
- ➔ cualquier ayuda que pueda necesitar el buque que presta auxilio (por ejemplo, debido a las limitaciones y características del equipo del buque, personal disponible, existencias de los suministros, etc.); y
- ➔ otros factores especiales (por ejemplo, seguridad de la navegación, condiciones meteorológicas imperantes y carga de mercancías perecederas).

Los capitanes de los buques que hayan embarcado a personas en peligro en el mar las tratarán con humanidad, conforme a la capacidad y las limitaciones del buque.

En caso de que las personas rescatadas parezcan **solicitantes de asilo** o **refugiados**, o teman ser perseguidos o ser objeto de malos tratos si desembarcan en un lugar determinado, el capitán⁵ deberá informar a las personas rescatadas sobre el hecho de que el capitán no posee autoridad para escuchar, examinar o determinar una solicitud de asilo.

⁵ Nótese que los capitanes de buques controlados por los Estados tienen obligaciones adicionales derivadas del derecho internacional de los refugiados, que no se examinan en este documento.



MEDIDAS A ADOPTAR POR LOS GOBIERNOS Y DE LOS CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO (RCC)

Los Gobiernos deberán coordinarse y colaborar para garantizar que los capitanes de los buques, cuando presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar, sean liberados de sus obligaciones con una desviación mínima con respecto al viaje proyectado del buque y organizar el desembarco tan pronto como sea razonable.

- ➔ Como se indica en las Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar,⁶ el Gobierno responsable de la región SAR en la cual fueron rescatadas dichas personas es principalmente responsable de brindar o asegurarse de que se brinda un lugar seguro.
- ➔ El **primer RCC con el que se haya establecido contacto** debería tratar de transferir inmediatamente el caso al RCC responsable de la región en la cual se está prestando auxilio. Cuando se haya informado de la situación al **RCC responsable de la región SAR** en la cual se requiere auxilio, dicho RCC debería aceptar inmediatamente la responsabilidad de coordinar las actividades de salvamento, dado

⁶ Resolución MSC.167(78).



que las responsabilidades conexas, incluidos las disposiciones para proporcionar un lugar seguro a las personas rescatadas, incumben en primer lugar al Gobierno responsable de esa región. Sin embargo, el primer RCC es responsable de la coordinación del caso hasta que el RCC responsable u otra autoridad competente asuma la responsabilidad.

- ➔ Un **lugar seguro** es un sitio en el que las operaciones de salvamento se consideran finalizadas, donde la seguridad de las personas rescatadas ya no está amenazada; donde se pueden satisfacer las necesidades humanas básicas (tales como comida, ropa, alojamiento y necesidades médicas); y desde donde se pueden tomar medidas para transportarlas a su próximo destino o a su destino final.
- ➔ Aunque el buque que presta auxilio pueda considerarse provisionalmente como lugar seguro, se le debe liberar de esta responsabilidad tan pronto como se adopten otras medidas alternativas.
- ➔ Debe evitarse el desembarco de los refugiados y los solicitantes de asilo rescatados en aquellos territorios donde sus vidas y libertades puedan verse amenazadas.
- ➔ No se debería permitir que ninguna operación o procedimiento, tales como la identificación y la evaluación de la situación de las personas rescatadas, que exceda de la prestación de auxilio a personas en



peligro, obstaculice la prestación de tal auxilio o demore indebidamente el desembarco.⁷

- ➔ Los RCC deben contar con planes efectivos para las disposiciones operativas y de coordinación (planes y acuerdos interinstitucionales o internacionales, de ser necesario) con el fin de responder a todos los tipos de situaciones de búsqueda y salvamento, principalmente las operaciones de rescate, el desembarco del buque en que se encuentran las personas rescatadas, el traslado de dichas personas a un lugar seguro y los acuerdos con otras entidades (como aduanas y las autoridades de inmigración y de control fronterizo, el propietario del buque o el Estado del pabellón), mientras las personas rescatadas se encuentran todavía a bordo del buque que presta auxilio, con respecto a la nacionalidad, la condición jurídica o las circunstancias de las personas rescatadas, incluidas medidas provisionales para acoger a estas personas mientras se resuelven tales asuntos; y las medidas para liberar al buque tan pronto como sea viable, evitando retrasos excesivos, perjuicios financieros u otras dificultades ocasionadas por el hecho de prestar auxilio a las personas en el mar.

Además de los RCC y otros organismos y servicios estatales, **los buques controlados por los Estados** (como las embarcaciones de los servicios de guardacostas y buques de guerra) tienen obligaciones directas en virtud del derecho internacional de los refugiados (especialmente, la obligación de no involucrarse o permitir la devolución) que inciden en sus obligaciones en virtud del derecho marítimo internacional.

⁷ Nótese que los procedimientos para la identificación o la determinación de la condición de refugiado no deberían tener lugar en el mar.

CONSIDERACIONES ADICIONALES

Las personas rescatadas pueden ser refugiadas o solicitantes de asilo. Se deben tomar, por lo tanto, las medidas pertinentes para asegurar que:

- los métodos para el desembarco de las personas rescatadas no impliquen la devolución a un lugar donde éstas puedan estar en riesgo de persecución o maltrato; y
- no se comparta información personal sobre los posibles refugiados o solicitantes de asilo con las autoridades de su país de origen o cualquier otro país del que hayan huido y en el que aleguen correr peligro de sufrir daños, ni con cualquier otra persona que pueda transmitir dicha información a las autoridades de dichos países.

Los principios internacionales de protección de datos personales deben orientar cualquier intercambio de información.⁸

Se debe contactar al ACNUR si surge cualquier dificultad para llegar a un acuerdo relativo a los métodos para el desembarco o el trato de las personas rescatadas que puedan ser refugiados o solicitantes de asilo.

Los solicitantes de asilo y refugiados tienen derecho a contactar al ACNUR. Por lo general, esto se lleva a cabo lo antes posible después del desembarco.

⁸ Véanse, por ejemplo, los Principios rectores sobre la reglamentación de los ficheros computadorizados de datos personales, adoptados por Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la resolución A/RES/45/95 del 14 de diciembre de 1990.

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES E INFORMACIÓN DE CONTACTO ÚTIL

La **Organización Marítima Internacional (OMI)** es el organismo de las Naciones Unidas responsable de garantizar una navegación segura, protegida y eficiente, y de evitar la contaminación procedente de los buques.

☎ +44 207 735 7611

🌐 www.imo.org

✉ info@imo.org

Se puede obtener información sobre los RCC a través del GISIS en el sitio: <https://gisis.imo.org>. El GISIS ofrece acceso público a ciertos datos compilados por la Secretaría de la OMI.

La **Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR)** es la agencia de las Naciones Unidas que tiene asignado el mandato mundial de brindar protección internacional y asistencia a los solicitantes de asilo, refugiados, personas apátridas y otras personas de interés para el ACNUR y de buscar, en colaboración con los Gobiernos, soluciones para su situación. El ACNUR también es responsable de supervisar el cumplimiento por parte de los Gobiernos de sus obligaciones en virtud del derecho internacional de los refugiados. Los Estados Partes de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 están obligados a colaborar con el Alto Comisionado.

☎ +41 22 739 8111

🌐 www.acnur.org

Puede encontrar información de contacto sobre las oficinas en el terreno del ACNUR seleccionando el país pertinente en:

www.acnur.org/t3/el-acnur/contactos.

La **International Chamber of Shipping (ICS)** es la principal asociación comercial internacional para el sector del transporte marítimo que representa a los propietarios y armadores de buques de todos los sectores y comercios. La ICS se encarga de todos los asuntos técnicos, jurídicos, laborales y políticos que pueden afectar al transporte marítimo internacional.

☎ +44 20 7090 1460

🌐 www.ics-shipping.org

La **Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH)** está encargada de promover y proteger el disfrute y la plena realización de todos los derechos humanos por parte de todas las personas y trabaja para garantizar la aplicación de las normas de derechos humanos universalmente reconocidas.

🌐 www.ohchr.org/SP/Pages/WelComePage.aspx

La **Organización Internacional para las Migraciones (OIM)** está comprometida con el principio de que la migración de forma ordenada y en condiciones humanas beneficia a los migrantes y a la sociedad. Actúa en coordinación con sus asociados de la comunidad internacional con el fin de asistir en la gestión de la migración, fomentar la comprensión de las cuestiones migratorias y velar por el respeto de la dignidad humana y el bienestar de los migrantes.

🌐 www.iom.int

La **Oficina de Asuntos Jurídicos (OAJ)**, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar promueve la aceptación generalizada de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y brinda asistencia a los Estados en la aplicación uniforme y consistente de las disposiciones de dicho tratado, así como su efectiva puesta en práctica.

🌐 www.un.org/depts/los

✉ doalos@un.org

Enero 2015

Esta guía actualiza y reemplaza la versión previa publicada en 2006.