



UNHCR

United Nations High Commissioner for Refugees
Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés

Consideraciones jurídicas sobre las funciones y responsabilidades de los Estados en relación con los rescates en el mar, la no devolución y el acceso al asilo

La presente nota ofrece un resumen de los principios jurídicos fundamentales y las obligaciones clave de los Estados según el derecho internacional de los refugiados, el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional marítimo en lo que respecta a los rescates y desembarcos que involucran a personas que buscan o podrían necesitar protección internacional¹.

1. OBLIGACIONES LEGALES EN MATERIA DE BÚSQUEDA Y RESCATE

Tal como ocurre con la protección de las personas refugiadas, las labores de búsqueda y rescate dependen de una cooperación internacional eficaz. Los Estados ribereños, los Estados de abanderamiento y otros Estados, así como los navíos comerciales y la sociedad civil tienen un papel que desempeñar².

- 1.1 De acuerdo con el derecho internacional, y siguiendo una larga tradición marítima, los **capitanes de barcos** tienen la obligación de prestar auxilio y, cuando sea razonable hacerlo, acudir al rescate de toda persona que esté en una situación de peligro en el mar, sin importar su nacionalidad, condición jurídica ni las circunstancias en que sea hallada; asimismo, tienen el deber de dar a las personas rescatadas un trato humano. Los **Estados de abanderamiento** deben exigir a los capitanes de los buques que enarbolan su pabellón que cumplan con esta obligación, siempre que ello no conlleve un peligro grave para la tripulación, la embarcación o las personas que viajan en ella³.
- 1.2 Los **Estados ribereños** deben fomentar “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[n] para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales”⁴. Cuando se reciba información que indique que una persona está o parece estar en una situación de peligro en el mar, las autoridades responsables “tomarán medidas urgentes para asegurarse de que se presta el auxilio necesario”⁵.
- 1.3 Los Estados ribereños que han aceptado la responsabilidad de brindar servicios de búsqueda y rescate en una determinada **región de búsqueda y rescate** (SRR, por sus siglas en inglés; ver también el párr. 2.2 más adelante) “utilizarán unidades de búsqueda y salvamento y otros medios a su disposición para prestar auxilio” a las personas que estén o parezcan estar en situación de peligro en el mar⁶. Esto no necesariamente implica que un Estado que ha asumido responsabilidad sobre una determinada región de búsqueda y rescate deba intervenir siempre con sus propios recursos ante posibles situaciones de peligro que tengan lugar dentro de la región de búsqueda y rescate que le corresponda. No obstante, sí debería crear y administrar centros de coordinación de rescates (RCC, por sus siglas en inglés), ya sea de forma individual o en cooperación con otros Estados, a efectos de recibir alertas sobre situaciones de peligro dentro de la región de búsqueda y rescate, arbitrar los medios para comunicarse con las personas en peligro y otros centros de coordinación de rescates, identificar los buques y otros recursos capaces de participar en las operaciones de búsqueda y rescate, así como **coordinar los rescates** según resulte apropiado sin demoras indebidas⁷.

- 1.4 En sintonía con el entendimiento y las prácticas de diversos actores del ámbito marítimo, ACNUR ha promovido un enfoque *humanitario y preventivo* para identificar posibles **situaciones de peligro** y responder frente a ellas, haciendo una interpretación amplia del concepto de “peligro”, especialmente cuando las embarcaciones que llevan personas migrantes y solicitantes de asilo no están en condiciones de navegabilidad, carecen de tripulación, poseen equipamiento inadecuado o transportan una cantidad excesiva de personas⁸.

2. DESEMBARCO

Luego de un rescate, es imperioso proceder a un desembarco rápido y seguro. El derecho marítimo exige cooperación y coordinación entre los Estados. Sin embargo, no especifica qué Estado está obligado a aceptar el desembarco en su territorio.

- 2.1 Las personas rescatadas deben ser **desembarcadas en un lugar seguro tan pronto como sea posible**. A los fines del derecho internacional marítimo⁹, un “**lugar seguro**” es aquel en el que “la vida de los supervivientes ya no está amenazada y donde pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica) [y] en el cual pueden concluirse acuerdos para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final”. No hay en el derecho internacional ninguna obligación jurídica vinculante por la cual un determinado Estado deba permitir el desembarco en un lugar seguro dentro de su territorio. En las Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar de la Organización Marítima Internacional (OMI) (en adelante, las Directrices sobre rescate de la OMI) se destaca que “[n]o se debe considerar que el buque que presta auxilio es un lugar seguro, basándose únicamente en el hecho de que los supervivientes ya no están en peligro inmediato una vez que se encuentran a bordo del buque”¹⁰. Este puede funcionar como un lugar seguro provisorio, pero se lo debería liberar de esa responsabilidad tan pronto como sea posible. Un aspecto importante es que la labor de identificar un lugar seguro apropiado está sujeta a otras normas jurídicas internacionales y debe observar especialmente los requisitos del derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos (ver la sección siguiente, así como la [declaración conjunta](#) de mayo de 2022 emitida por ACNUR y otras agencias sobre el concepto de “lugar seguro”¹¹).
- 2.2 El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (en adelante, Convenio SAR), en su texto reformado en 2004¹², obliga a **todos los Estados Partes** a “**coordina[r] y coopera[r]**” para garantizar que los buques que han embarcado a personas en situación de peligro en el mar sean liberados de esta responsabilidad con una desviación mínima respecto de su viaje proyectado. El **Estado responsable de la SRR** en donde ocurrió el rescate tiene “la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan”, de modo tal que las personas rescatadas sean desembarcadas y entregadas en un lugar seguro. Todos los Estados involucrados deben arbitrar los medios para que el desembarco se lleve a cabo “tan pronto como sea razonablemente posible”¹³.
- 2.3 Las directrices no vinculantes emitidas por la Organización Marítima Internacional señalan que la **responsabilidad de proporcionar un lugar seguro** o de garantizar que se proporcione uno recae sobre el **gobierno responsable de la SRR en donde ocurrió el rescate**¹⁴.

3. LOS RESCATES EN EL MAR Y EL DERECHO A SOLICITAR ASILO

El régimen de búsqueda y rescate establecido en el derecho internacional marítimo debe aplicarse de forma congruente con los requisitos del derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos. Todas las partes involucradas deben respetar las obligaciones fundamentales, que incluyen la observancia del principio de no devolución y el derecho a solicitar y gozar de asilo.

- 3.1 Una vez efectuado el rescate, las medidas dispuestas para el desembarco **no deben derivar en una devolución directa o indirecta** ni tampoco en que aquellas personas que podrían necesitar protección internacional se vean imposibilitadas de solicitarla en un procedimiento justo y eficaz¹⁵.
- 3.2 El principio jurídico internacional de no devolución impone a todos los Estados —incluidos aquellos que tal vez no sean partes de los tratados pertinentes— la prohibición de incurrir en cualquier tipo de conducta que exponga a las personas a ser deportadas a un lugar donde corran riesgo de padecer persecución o violaciones graves de sus derechos humanos. Este principio se aplica en todos los lugares sobre los que los Estados ejercen jurisdicción (*de jure* o mediante el ejercicio de un control efectivo), incluso fuera de sus aguas territoriales¹⁶. Por consiguiente, **cabe destacar que las personas rescatadas no deben (a) ser desembarcadas en un lugar en el que correrían riesgo de padecer persecución, torturas o malos tratos, o de ser privadas arbitrariamente de su vida; (b) ser desembarcadas en un lugar donde correrían riesgo de ser posteriormente deportadas a un lugar con esas características; ni (c) ser cedidas al control de otro Estado que podría no protegerlas de estos riesgos.**
- 3.3 Si un Estado sabe, o debería saber, que las personas en cuestión posiblemente necesiten protección internacional o estén de algún otro modo en peligro, entran en juego sus obligaciones de no devolución, independientemente de que las personas rescatadas hayan formulado claramente o no una solicitud de asilo¹⁷. Una vez consumado el rescate, antes de tomar medidas que puedan exponer a las personas a dichos riesgos, los Estados involucrados deben cumplir con su **deber de hacer averiguaciones independientes** sobre las posibles necesidades de protección de las personas rescatadas¹⁸.
- 3.4 Además de garantizar la protección contra la devolución directa o indirecta, las medidas dispuestas para el desembarco no deben impedir que las personas rescatadas ejerzan su **derecho a solicitar y gozar de asilo** o de su **libertad a abandonar cualquier país**, especialmente si la persona está escapando de un conflicto armado, persecuciones o violaciones graves de los derechos humanos. Cuando las medidas dispuestas luego del rescate impliquen la **cesión** por parte de un Estado a otro, cualquiera sea el modo, del control sobre personas rescatadas que podrían necesitar protección internacional, dicha cesión deberá garantizar, sobre todo, que las personas cedidas puedan solicitar asilo y tener acceso a procedimientos justos y eficaces para la determinación de la procedencia de su solicitud, que reciban un trato acorde al derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos (incluida la protección contra detenciones arbitrarias), y que puedan gozar de protección internacional si se determina que la necesitan¹⁹.

3.5 **Todos los Estados** involucrados tienen responsabilidades y obligaciones en virtud del derecho internacional, por las cuales deben garantizar que toda persona que se encuentre bajo su jurisdicción o control efectivo no sea sujeta a devolución ni se vea expuesta a otros tratos contrarios al derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos. En concreto:

- Los **Estados de abanderamiento** de los **buques estatales** (o “**públicos**”) (incluidos los buques de las guardias costeras o las marinas) tienen obligaciones directas en virtud de las normas aplicables del derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos, entre las que se destaca el deber de protección contra la devolución. Los Estados de abanderamiento de los **buques comerciales u otros buques privados** normalmente estarían obligados, como mínimo, a adoptar medidas regulatorias y administrativas de control apropiadas para garantizar que los capitanes de los buques que enarbolan su pabellón no sometan a las personas rescatadas a tratos contrarios a las normas previstas en el derecho de los refugiados y de los derechos humanos (incluido el principio de no devolución), y a tomar medidas adecuadas para investigar y subsanar o sancionar conductas según sea necesario (ver la sección siguiente sobre las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y otros Estados en materia de asilo).
- Los **Estados ribereños**, incluidos aquellos Estados que tienen responsabilidad sobre la región de búsqueda y rescate involucrada o que de algún otro modo intervienen en las labores de coordinación o participan en un rescate (incluso si lo hacen a través del centro de coordinación de rescates pertinente), deberían asegurarse de que la responsabilidad de garantizar la coordinación y cooperación tendientes a entregar oportunamente a las personas rescatadas a un lugar seguro (tal como se resume en la sección 2 anterior) sea ejercida con arreglo a las normas aplicables del derecho de los refugiados y de los derechos humanos y permita que quienes lo necesiten puedan acceder a la protección internacional. En este sentido, se destaca que deberían “abstenerse de dar instrucciones o asesoramiento” a buques involucrados en operaciones de rescate que saben “o deberían razonablemente saber que tendrían repercusiones negativas para los derechos humanos de las personas que solicitan asistencia” (traducción de ACNUR)²⁰.
- De igual modo, cualquier **otro Estado** que esté involucrado debería asegurarse de que su participación en las labores necesarias de cooperación y coordinación proteja los derechos humanos y el acceso al asilo de las personas rescatadas, y que apunte a compartir con los Estados ribereños la carga de rescatar a las personas y atender sus necesidades después del desembarco, especialmente cuando los servicios de búsqueda y rescate y la capacidad de recepción posterior al rescate de ciertos Estados estén bajo una gran presión a causa de movimientos y actividades de rescate que involucran a personas refugiadas y migrantes.

3.6 **La devolución al mar de embarcaciones con personas a bordo que podrían solicitar o necesitar protección internacional** conlleva grandes riesgos de violar las obligaciones previstas en el derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos, ya sea que la embarcación en cuestión esté trasladando a personas rescatadas o que sea conducida por esas mismas personas o por personas facilitadoras. Estos riesgos se agravan si:

- la tripulación o las personas que viajan en la embarcación podrían quedar expuestas a peligros que atenten contra su vida o seguridad a causa de la devolución²¹;
- las condiciones a bordo (incluidas las de pasajeros con vulnerabilidades especiales, p. ej., que conlleven necesidades médicas o que sean consecuencia de traumas) podrían deteriorarse a tal punto que las personas a bordo quedarían expuestas a tratos inhumanos o degradantes²²; o bien

- la falta de medidas apropiadas para un desembarco rápido y seguro podría, en última instancia, redundar en que las personas a bordo —que posiblemente necesiten protección internacional— desembarquen en un lugar en el que correrían riesgo de sufrir persecución o violaciones graves de sus derechos humanos, o la posterior deportación a un lugar con tales características, o en el que no podrían acceder a la protección internacional.

3.7 Incluso si las embarcaciones devueltas al mar aparentan estar en buen estado y en condiciones de navegabilidad, disponiendo de todos los elementos necesarios, siempre que la seguridad de la tripulación y de las personas que viajan en la embarcación no parezca correr riesgo inmediato, los Estados que incurren en dicha conducta podrían estar violando su obligación de no devolución y otras obligaciones si no indagan sobre las posibles necesidades de protección de las personas afectadas o si les niegan la oportunidad efectiva de que sus solicitudes de protección internacional sean evaluadas de manera justa. Las personas que son rescatadas en el mar y que posiblemente necesiten protección internacional **no pueden ser rechazadas sumariamente**; esto incluye, sobre todo, aquellos casos en los que tal conducta privaría a estas personas de una oportunidad justa de solicitar asilo.

4. LA DETERMINACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LAS SOLICITUDES DE ASILO Y EL OTORGAMIENTO DE PROTECCIÓN

La responsabilidad primaria de garantizar el acceso a la protección internacional recae en los Estados que poseen competencia territorial o control efectivo sobre el lugar donde se encuentra la persona solicitante de asilo. En la mayoría de los casos, se trata del Estado donde se produce el desembarco. Sin embargo, en el contexto de los rescates en el mar, es de vital importancia que otros Estados contribuyan a encontrar soluciones para las personas solicitantes de asilo y migrantes que son desembarcadas, especialmente a los fines de proteger la integridad y los pilares humanitarios del sistema de búsqueda y rescate, y de promover un desembarco rápido en un lugar seguro.

- 4.1 La mejor forma de evaluar las solicitudes de protección internacional de las personas rescatadas es a través de procedimientos justos y eficaces realizados **en tierra firme**, luego de haber desembarcado en un lugar seguro y haber atendido las necesidades inmediatas de las personas rescatadas, incluidas aquellas con vulnerabilidades específicas.
- 4.2 Como principio general, la **responsabilidad primaria de evaluar las solicitudes de protección internacional**, y de otorgar esta protección, recae sobre el Estado al que la persona arriba y en el que solicita asilo, o bien en determinados casos (entre los que cabe destacar las operaciones de intercepción)²³, sobre el Estado cuya jurisdicción se ve de algún otro modo involucrada²⁴. Esto generalmente implica que el Estado que permite el desembarco luego del rescate será responsable en primera instancia de brindar acceso a la protección internacional, o bien de asegurarse de que dicho acceso sea proporcionado en otro lugar. Sin embargo, ACNUR ha destacado en reiteradas ocasiones que, en los contextos de rescate —especialmente cuando hay una gran cantidad de arribos a causa de un incidente o patrón continuo—, la responsabilidad de los Estados donde se desembarca no debería limitarse a brindar protección internacional o, en los casos de personas rescatadas que no necesitan dicha protección, a darles otras soluciones; de igual modo, ha destacado reiteradamente la necesidad de contar con **mecanismos de responsabilidad compartida apropiados** (intrarregionales y de mayor alcance) a fin de alivianar la carga de los Estados ribereños especialmente afectados y de proteger la integridad del régimen de búsqueda y rescate evitando situaciones que desincentiven el rescate y desembarco oportunos. No obstante, el desembarco **no** debería verse demorado indebidamente porque un

Estado ribereño considera que el apoyo de la comunidad internacional es insuficiente, especialmente si la demora en cuestión trae aparejado el riesgo de exacerbar las necesidades humanitarias o podría dar lugar a alguno de los riesgos señalados en la sección 3 anterior.

- 4.3 Si se disponen medidas para trasladar a las personas una vez realizado el desembarco o con posterioridad a él, y estas medidas implican el **traspaso** de potenciales solicitantes de asilo del territorio o control de un Estado al territorio o control de otro, se debe garantizar su acceso a la protección internacional y demás normas pertinentes²⁵.
- 4.4 En general, los **capitanes de barcos** no tienen competencia para evaluar las solicitudes de protección internacional²⁶. Sin embargo, cuando por cualquier motivo se tema que las personas rescatadas podrían necesitar protección internacional, se debería notificar al respecto a las autoridades de coordinación y, cuando sea necesario, a las autoridades competentes de los Estados de abanderamiento y demás Estados involucrados (salvo que ello pueda exponer a posibles solicitantes de asilo a un riesgo mayor). No se debería intentar desembarcar en lugares donde las personas rescatadas puedan correr riesgo de sufrir persecución o violaciones graves de sus derechos humanos. En determinados casos, la conducta de los **capitanes de buques estatales (públicos)**, como los buques militares o de las guardias costeras, compromete directamente las responsabilidades internacionales de los Estados de abanderamiento, incluidas aquellas emanadas del derecho de los refugiados y de los derechos humanos. Es por ello que, con mayor razón, resulta prudente que los capitanes de buques públicos consulten a las autoridades competentes del Estado de abanderamiento en los casos en que las personas rescatadas podrían necesitar protección internacional. En términos más generales, los Estados de abanderamiento deberían brindar directrices adecuadas a los capitanes de barcos, especialmente a las guardias costeras o fronterizas u otras que estén al mando de buques que tienen altas probabilidades de encontrarse con personas solicitantes de asilo, acerca del trato que debe darse a las personas rescatadas que podrían necesitar protección internacional; esto incluye, en los casos pertinentes, directrices sobre las averiguaciones positivas que deberían hacerse para evaluar preliminarmente las posibles necesidades de protección y para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de no devolución. A los **capitanes de buques comerciales u otros buques privados** que hayan embarcado a personas rescatadas no se les debería encomendar la tarea de evaluar las solicitudes de asilo²⁷; además, un buque privado que colabora en una operación de rescate no es un lugar apropiado para determinar la procedencia de tales solicitudes. ACNUR considera que, en general, es inapropiada la **tramitación de solicitudes de protección internacional a bordo de buques en el mar**²⁸, salvo que puedan garantizarse medidas para la recepción de las personas (incluidas aquellas vulnerables), la aplicación de procesos de evaluación preliminar de elegibilidad, y la existencia de salvaguardas procedimentales acordes a las normas internacionales²⁹.
- 4.5 Normalmente, no es dable afirmar que los **Estados de abanderamiento** de los buques que prestan auxilio (sobre todo en los casos de buques comerciales u otros buques privados cuyo capitán no actúa bajo el control del Estado de abanderamiento involucrado como agente suyo) estén sujetos a un deber jurídico claro (más allá de las obligaciones ya mencionadas de coordinar y cooperar para lograr un desembarco oportuno y seguro y de tomar medidas adecuadas para proteger a las personas de posibles violaciones de sus derechos humanos, incluida la devolución) en virtud del cual deban hacerse responsables en primera instancia de recibir a las personas rescatadas, permitirles iniciar un procedimiento de asilo en su territorio y otorgarles protección internacional. Según lo previsto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante, CONVEMAR), los Estados de abanderamiento “ejercerá[n] de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones

administrativas, técnicas y sociales” sobre los buques que enarbolan su pabellón³⁰. Como se resume parcialmente en la sección 3 anterior, los Estados de abanderamiento deben tomar medidas adecuadas para garantizar que el ejercicio de esta jurisdicción y control sea respetuoso de sus obligaciones internacionales previstas en el derecho internacional marítimo, de los refugiados y de los derechos humanos, especialmente en lo que respecta al principio de no devolución y al derecho a solicitar asilo. Si bien no puede afirmarse que el Estado de abanderamiento de un buque que presta auxilio tenga la responsabilidad primaria de brindar asilo territorial a las personas rescatadas por el mero hecho de tener jurisdicción sobre los buques situados en alta mar según el artículo 92(1) de la CONVEMAR, sí tiene el deber de cooperar con otros Estados para garantizar la organización del desembarco y el acceso al asilo de conformidad con el derecho internacional. En los casos en que *no sea posible* desembarcar en un lugar seguro que permita satisfacer las necesidades de protección internacional de un modo oportuno en cooperación y coordinación con los Estados ribereños pertinentes tal como prevé el derecho internacional marítimo, podría resultar necesario desembarcar a las personas en el Estado de abanderamiento o trasladarlas a él y brindarles la posibilidad de acceder a los procedimientos de asilo allí (o bien ofrecerles protección inmediata a la espera de que se les dé acceso al asilo en otro lugar), a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento según el derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos.

4.6 Al margen de las cuestiones jurídicas y jurisdiccionales, desde una perspectiva de políticas, y a los fines de mantener la sostenibilidad del sistema de búsqueda y rescate, salvo que haya alguna circunstancia diferente, no es conveniente atribuir de forma absoluta a los Estados de abanderamiento la responsabilidad primaria de dar asilo. Sin embargo, los Estados de abanderamiento deberían estar listos para participar en medidas de responsabilidad compartida junto con otros Estados a fin de garantizar un rápido desembarco y acceso al asilo. Como se señaló anteriormente, las responsabilidades de los Estados de abanderamiento consistentes en otorgar protección internacional o garantizar el acceso a ella pueden emerger de forma más directa, dependiendo de las circunstancias, en los casos de operaciones realizadas por buques públicos, especialmente si estas son de carácter unilateral, si forman parte de una operación estable y no de una respuesta *ad hoc* de emergencia, o si su caracterización se ajusta más a una “intercepción” que a un rescate.

ACNUR, 1 de diciembre de 2022

¹ Este documento es complementario de la siguiente publicación y debería leerse junto con ella: ACNUR, *Consideraciones jurídicas generales: operaciones de búsqueda y rescate de personas refugiadas y migrantes en el mar (Consideraciones jurídicas de 2017)*, noviembre de 2017, www.refworld.org/es/docid/63a67fc04.html.

² En relación con el carácter fundamental de la obligación de rescatar a las personas solicitantes de asilo que se encuentran en situación de peligro en el mar, y la importancia de facilitar este deber de cooperación internacional entre “los Estados ribereños, los Estados de abanderamiento, los países de reasentamiento y la comunidad internacional en general”, ver, p. ej., Conclusión N.º 26 del Comité Ejecutivo, párrs. (b)-(d). Las conclusiones del Comité Ejecutivo y las directrices de ACNUR vienen tratando estos temas desde hace varias décadas. Para ver una selección de estas conclusiones y directrices, publicadas hasta diciembre de 2011, consultar *Rescates en el mar, polizones e intercepciones marítimas: material de referencia seleccionado (Compilación sobre protección en el mar de 2011)*, 2.ª edición, diciembre de 2011, www.refworld.org/docid/4ee087492.html (disponible en inglés). En noviembre de 2014, el *Diálogo del Alto Comisionado sobre los Desafíos de la Protección* tuvo como eje temático la protección en el mar e involucró a Estados y demás partes interesadas con miras a abordar especialmente la cooperación internacional y la carga y responsabilidad compartidas en los contextos de rescate.

³ Ver, p. ej., *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS)*, 1 de noviembre de 1974, 1184 UNTS 2 (en vigor desde el 25 de mayo de 1980) y sus modificaciones vigentes, Anexo, capítulo V, reglas 33.1 y 33.6; *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*, 10 de

diciembre de 1982, 1833 UNTS 3 (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994), art. 98(1).

⁴ CONVEMAR, art. 98(2). Ver también, entre otros, *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR)*, 1 de noviembre de 1979, 1405 UNTS 97 (en vigor desde el 22 de junio de 1985) y sus modificaciones vigentes, Anexo, párr. 2.1.1 y capítulo 2 en general; y Convenio SOLAS V.7.

⁵ Convenio SAR 2.1.1.

⁶ Convenio SAR 2.1.9.

⁷ Ver especialmente Convenio SAR, capítulo 2.

⁸ Ver *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 10 y sus notas al pie.

⁹ Según el Comité de Seguridad Marítima de la OMI: ver OMI, *Resolución MSC.167(78): Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar (Directrices sobre rescate)*, 20 de mayo de 2004, párr. 6.12, <https://www.refworld.org/es/docid/604ea24e4.html>. Estas Directrices no vinculantes recibieron el respaldo de la Asamblea General de las Naciones Unidas en A/RES/61/222, 16 de marzo de 2007.

¹⁰ Ver *Directrices sobre rescate*, párr. 6.13.

¹¹ OIM, ACNUDH, ACNUR, UNICEF, UNODC y Relator Especial de las Naciones Unidas sobre los derechos de los migrantes, *El concepto de lugar seguro en el derecho internacional y el respeto de todos los Estados a los derechos de las personas refugiadas y migrantes rescatadas en el mar*, mayo de 2022, <https://www.refworld.org/es/docid/63e57ca64.html>.

¹² Cabe destacar que Malta no ha aceptado las modificaciones del 2004 y no se considera legalmente obligado a aplicarlas.

¹³ Convenio SAR 3.1.9, énfasis añadido. El Convenio SOLAS contiene una disposición redactada en términos sustancialmente iguales, V.33(1-1). Ambos establecen, además, que las medidas dispuestas para la entrega de las personas a un lugar seguro deben “ten[er] en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la [OMI]”. En relación con ello, las *Directrices sobre rescate* de la OMI señalan en el párr. 6.15 que aquellas incluyen “factores tales como la situación a bordo del buque que presta auxilio, las condiciones en el lugar del siniestro, las necesidades médicas [...]”.

¹⁴ *Directrices sobre rescate*, párr. 2.5. Otras directrices no vinculantes emitidas en 2009 por el Comité de Facilitación de la OMI establecen que “[s]i el desembarco desde el buque que ha realizado el salvamento no puede organizarse rápidamente en ninguna otra parte, el Gobierno responsable de la zona SAR debería aceptar que el desembarco de las personas rescatadas tenga lugar, de conformidad con la legislación y reglamentación sobre inmigración de cada Estado Miembro, en un lugar seguro bajo su control, en el que dichas personas puedan tener pronto acceso a la asistencia posterior al rescate”. Ver OMI, *Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar (Principios sobre desembarco)*, 22 de enero de 2009, FAL.3/Circ.194, párr. 2.3, wwwcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.3-Circ.194.pdf.

¹⁵ Las *Directrices sobre rescate* (párr. 6.17) reconocen que “[l]a necesidad de evitar el desembarco en territorios en los cuales la vida y libertad de las personas que invoquen un temor fundado de persecución estaría amenazada, es un elemento que debe tenerse en cuenta en el caso de las personas que solicitan asilo y de los refugiados rescatados en el mar”. En el marco del derecho internacional, sin embargo, no se trata simplemente de un elemento a tener en cuenta: la protección contra la devolución es una obligación vinculante para todos los Estados involucrados. Ver también *Principios sobre desembarco*, párr. 2.5 y su nota al pie.

¹⁶ Ver, p. ej., *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 1.

¹⁷ Ver, p. ej., *Hirsi Jamaa y otros c. Italia, Demanda N.º 27765/09 (Hirsi Jamaa)*, TEDH, 23 de febrero de 2012, párr. 133 (disponible en inglés).

¹⁸ Ver *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 4. No considerar las circunstancias individuales y las posibles necesidades de protección también podría generar responsabilidad internacional en virtud de las prohibiciones aplicables de *expulsión colectiva*: ver, p. ej., *Hirsi Jamaa*. Ver párrs. 4.1 y 4.4 más adelante acerca de la tramitación de solicitudes de asilo a bordo de buques.

¹⁹ Ver *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 6.

²⁰ Ver ACNUR, *Presentación de ACNUR en el caso de S.S. y otros c. Italia (Demanda N.º 21660/18) ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (Presentación en el caso S.S.)*, 14 de noviembre de 2019, párrs. 4.4 - 4.5, www.refworld.org/docid/5dcebf54.html (disponible en inglés); *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 20. Las directrices de estos documentos relativas a este punto se refieren especialmente a situaciones en las que un centro de coordinación de rescates se hace cargo de la coordinación, ya sea formalmente o en los hechos, fuera de su propia región de búsqueda y rescate, pero el principio es de aplicación más general. En ambos casos, se reconoce que puede haber circunstancias en las que las urgencias de proteger la vida humana en el mar frente a riesgos graves e inminentes prevalecerían por sobre otras consideraciones.

²¹ Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ICCPR), art. 6(1).

²² Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ICCPR), art. 7.

²³ Ver también párrs. 4.4 – 4.6 más adelante.

²⁴ Ver, p. ej., *Nota de ACNUR sobre la “externalización” de la protección internacional*, 28 de mayo de 2021, párr. 9(a), <https://www.refworld.org/es/docid/619f011e0.html>; *Nota de orientación sobre los acuerdos bilaterales y/o multilaterales sobre el traslado de solicitantes de asilo (Nota sobre traslados)*, mayo de 2013, párr. 1, www.refworld.org/es/docid/51f0e0e64.html.

²⁵ Ver párr. 3.4 más arriba; *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 6; *Nota sobre traslados*, párr. 3(vi), entre otros.

²⁶ Ver, p. ej., ACNUR, OMI e International Chamber of Shipping (ICS), *Salvamento en el mar: Una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes (Guía conjunta sobre rescates)*, enero de 2015, p. 11, <https://www.refworld.org/es/docid/555c488e4.html>. Sin embargo, esto *no* significa que los capitanes de barcos pueden desestimar las obligaciones de no devolución de los Estados de abanderamiento; ver párr. 3.5 más arriba.

²⁷ Ver, no obstante, la nota 26 precedente y el texto que la acompaña. Las *Directrices sobre rescate* alientan a los capitanes de barcos a “tratar de garantizar que no se desembar[que] a los supervivientes en un lugar en el cual su seguridad pueda correr peligro” (ver párr. 5.1.6).

²⁸ La tramitación de solicitudes de asilo a bordo de buques que dispongan de medios apropiados y se encuentren *en puerto* puede constituir, en algunos aspectos, un caso ligeramente diferente. Muchas de las inquietudes que se suscitan con la tramitación de solicitudes a bordo de un buque en el mar también surgen en este caso; algunas de ellas posiblemente puedan mitigarse, dependiendo de las circunstancias. La tramitación de solicitudes de asilo a bordo de un buque en puerto podría ser equivalente a tramitarlas en situación de detención, bajo la jurisdicción del Estado del puerto; por lo tanto, la licitud y procedencia de tales propuestas debería evaluarse caso por caso, de acuerdo con las directrices pertinentes de ACNUR, incluidas, en general, las relativas a los procedimientos fronterizos y de detención.

²⁹ Ver, p. ej., *Anexo: Nota del ACNUR sobre la “externalización” de la protección internacional: políticas y prácticas relacionadas con la externalización de la protección internacional*, 28 de mayo de 2021, párr. 7, <https://www.refworld.org/es/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=619f0bfe4>; *Consideraciones jurídicas de 2017*, párr. 7 y las referencias que lo acompañan.

³⁰ Según el derecho consuetudinario codificado en el art. 92(1) de la CONVEMAR, los Estados de abanderamiento ejercen la “jurisdicción exclusiva” sobre los barcos que enarbolan su pabellón, los cuales, según el art. 91(1), deben tener una “relación auténtica” con el Estado de abanderamiento en cuestión. En general, y sin perjuicio de otras disposiciones de la CONVEMAR (entre las que se destaca la posibilidad de ejercer los derechos de visita y de persecución en ciertas circunstancias previstas, además de otras normas pertinentes del derecho internacional), esto significa que otros Estados no pueden ejercer su jurisdicción sobre buques extranjeros en aguas internacionales para hacer cumplir las normas. Sin embargo, el mero hecho de que un buque posea una determinada nacionalidad no implica, por sí solo, que su capitán actúe como agente del Estado de abanderamiento en cuanto a que su conducta pueda, sin más, atribuirse directamente a ese Estado. De igual modo, un buque situado en alta mar tampoco es necesariamente asimilable, en virtud de la jurisdicción del Estado de abanderamiento, al “territorio” de ese Estado a los fines del derecho internacional, incluido el derecho internacional de los refugiados. Cuando haya cuestiones no resueltas sobre el desembarco de potenciales solicitantes de asilo conforme al derecho internacional marítimo y otras obligaciones legales pertinentes, los capitanes de barcos deberían consultar a las autoridades de coordinación del Estado ribereño en cuestión (siempre y cuando esto no exponga a un riesgo mayor a las personas solicitantes de asilo que fueron rescatadas) y también a las del Estado de abanderamiento.