

UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Facultad de Derecho



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**Rescate de personas en peligro en el Mediterráneo:
dificultades y consecuencias jurídicas**

María Gras Sanjuán

Tutor: Dr. Jorge Antonio Quindimil López

Curso 2018/2019

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	3
ABREVIATURAS	4
INTRODUCCIÓN	5
ANTECEDENTES DE HECHO	6
1. ¿Qué consecuencias jurídicas puede tener para el capitán del pesquero haber desoído las órdenes del Gobierno de atracar en Libia? ¿Qué consecuencias jurídicas hubiera tenido el capitán si el barco hubiese vuelto a España con las personas a bordo tras haber desoído las órdenes del ejecutivo? Según la normativa, ¿en qué puerto deberían haber desembarcado?	7
1.1. Posibles consecuencias para el capitán de El Rosario	7
1.2 El papel de los Estados en situaciones de rescate marítimo.....	9
1.3. Situación en Libia.....	11
1.4 Conclusiones	12
2. Si el pesquero no hubiera recogido a las personas, ¿podría derivarse algún tipo de responsabilidad? ¿Y para los gobiernos que se negaron a acogerlas? ¿podrían haber incurrido en algún delito los capitanes del pesquero y del Open Arms?.....	14
2.1. El deber de rescate y la omisión del deber de socorro	14
2.2. El papel de los Estados ante rescates en el mar	15
2.3. Posible responsabilidad de los capitanes por su labor de rescate.....	18
2.4. La regulación sobre delitos de inmigración en España	21
2.5 Conclusiones	23
3. ¿Pueden las personas rescatadas, una vez que los trasladen a España, pedir asilo?	24
3.1 Historia del derecho de asilo y su evolución legislativa	24
3.2 Situación actual en los países de origen de las personas rescatadas	25
3.3 El derecho de asilo	26
3.4 El derecho de asilo en la Unión Europea	28
3.5 Procedimiento para la solicitud de asilo.....	29
3.6. Efectos de la concesión de asilo.....	30
3.7 Conclusiones	30
4. El pesquero ha sufrido pérdidas económicas por no haber podido faenar durante 10 días, ¿pueden recibir alguna indemnización por esas pérdidas?	32
4.1 Las Leyes gallegas 121/1988 y 126/1989	35
4.2. Conclusiones	35
CONCLUSIONES FINALES	37
BIBLIOGRAFÍA.....	38
APÉNDICE LEGISLATIVO	40

AGRADECIMIENTOS

Gracias a mi tutor, Jorge Quindimil, por creer en este proyecto desde el principio

Gracias al profesor Xosé Manuel Carril por su inestimable ayuda.

Gracias a la ONG Salvamento Marítimo Humanitario por invitarme a subir a su barco y permitirme entrevistar a su capitán.

Gracias a Roberto Calaza Parajes, asesor jurídico de la Xunta, por responderme al correo facilitándome información.

Gracias a Laura García Castiñeira por acompañarme a una tarde de aventuras.

Gracias a mis padres por su apoyo incondicional.

ABREVIATURAS

ACNUR:	Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados
Art:	Artículo
BOE:	Boletín Oficial del Estado
CE:	Consejo Europeo
CMI:	Convención Marítima Internacional
CP:	Código Penal
EASO:	European Asylum Support Office
EURODAC:	European Dactyloscopy
LO:	Ley Orgánica
OMI:	Organización Marítima Internacional
OAR:	Oficina de Asilo y Refugio
ONG:	Organización No Gubernamental
ONU:	Organización de las Naciones Unidas
RAE:	Real Academia Española
RD:	Real Decreto
S.:	Siglo
SAR:	International Convention on Maritime Search and Rescue
SECA:	Sistema Europeo Común de Asilo
SOLAS:	Safety of Life at Sea
STS:	Sentencia Tribunal Supremo
TFUE:	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TJUE:	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
UE:	Unión Europea

INTRODUCCIÓN

Según un artículo de Alessio D'Angelo¹, más de dos millones de personas han cruzado el Mediterráneo con destino a Europa en la última década. Tras la Primavera Árabe las cifras aumentaron. A España, en los primeros meses del año 2018, llegaron 33.9000 inmigrantes y solicitantes de asilo, superando los registros del resto de Europa.

Italia, en el 2013, llevó a cabo una operación llamada Mare Nostrum de rescate de inmigrantes. Pero esta operación tuvo que dejarse a un lado por falta de cooperación de la Unión Europea y por la alarma social creada ante la llegada de los inmigrantes. Esto llevó a las ONG a echarse al mar y cubrir los rescates que dejaron de realizar las autoridades europeas, salvando a 39.000 personas en la primera mitad del 2017. Esto no frenó las cifras de muertos o desaparecidos en el mar, que durante los primeros meses de 2018 llegaron a 1.130 sobre 20.552 llegadas.

Según una noticia de Médicos Sin Fronteras², desde junio de 2018 hasta junio de este mismo 2019, se estima que han muerto, por lo menos, 1.151 personas y que más de 10.000 han sido devueltas a Libia. También en el último año se han registrado 18 incidentes en los que los inmigrantes rescatados se han quedado bloqueados en el Mediterráneo durante días esperando a que les dejaran desembarcar en un puerto seguro. Se calcula que hasta 2.443 personas se han visto en esta situación.

Muchos de estos incidentes se producen con barcos comerciales cuya labor no es la de salvamento, pero que por el deber de rescate a personas en peligro se ven forzadas a recogerlos y embarcarlos en sus buques hasta que les permitan llegar a un puerto seguro. Según Médicos Sin Fronteras, esta incertidumbre a la que se ven sometidos los barcos rescatantes cada vez son más lo que prefieren no arriesgarse a quedarse bloqueados en alta mar. Este es el caso que se estudia en este trabajo.

¹ D'Angelo, A, Flujos migratorios en el Mediterráneo. Cifras, políticas y crisis, p.p 34-42, visto en https://www.cidob.org/articulos/anuario_cidob_de_la_inmigracion/2018/flujos_migratorios_en_el_mediterraneo_cifras_politicas_y_multiples_crisis

² Noticia de la página web de Médicos Sin Fronteras, visto en <https://www.msf.es/actualidad/mediterraneo/las-politicas-europeas-siguen-cobrandose-vidas-mediterraneo-central>

ANTECEDENTES DE HECHO

El barco pesquero “El Rosario” salió del puerto de Almería para faenar en altamar desde el 21 de octubre hasta el 22 de diciembre de 2018, día que tenían pensado regresar a puerto para la campaña de Navidad.

Después de 5 días pescando cerca de la isla Pantelaria, al suroeste de Sicilia y a 70 millas de la costa de África, pero que está situada en la Zona Económica Exclusiva italiana, la tripulación vio cómo una patrullera libia abandonaba una patera con 12 personas a bordo.

El capitán del pesquero decidió recoger a los naufragos que estaban a la deriva.

Dieron aviso al centro de coordinación de salvamento marítimo de Madrid para recibir instrucciones sobre dónde llevar a los migrantes rescatados. Tras dos días sin recibir ninguna instrucción, el capitán del pesquero dio aviso a la ONG Proactiva Open Arms que tenía su barco, Open Arms, atracado en Túnez. La ONG se acercó al pesquero con el equipo médico para comprobar que los rescatados se encontraban en buenas condiciones.

El Gobierno español dio la orden a “El Rosario” de atracar en el puerto más cercano, que en este caso pertenecía a Libia. El capitán se negó a desembarcar en el país libio por entender que no es un puerto seguro.

Después de ocho días navegando sin rumbo y con los inmigrantes a bordo, en 24 metros de eslora, y racionando la comida, el capitán del pesquero anunció que, si no les dejaban evacuar a los rescatados al barco Open Arms, regresarían a España aun sin tener la autorización de las autoridades. En ese momento se encontraban a 81 millas de Malta y a 121 de Libia, pero Malta se negaba a dejarlos desembarcar.

Dos días después del anuncio del capitán de su intención de regresar a Almería, recibieron el aviso de Salvamento Marítimo español de que habían llegado a un acuerdo con Malta para desembarcar allí a los inmigrantes rescatados, que después serán trasladados a España. Así lo hicieron: se acercó una patrullera de la Guardia Costera de Malta a recoger a los naufragos cuando el pesquero se encontraba a 11 millas de su puerto, por lo que no necesitaron atracar. Las autoridades maltesas han identificado a los migrantes con las nacionalidades senegalesa y siria.

De esta forma “El Rosario” puede volver a faenar hasta la fecha que tenían prevista después de haber perdido varios días de faena, con un perjuicio económico de 95.000€.

1. ¿Qué consecuencias jurídicas puede tener para el capitán del pesquero haber desobedido las órdenes del Gobierno de atracar en Libia? ¿Qué consecuencias jurídicas hubiera tenido el capitán si el barco hubiese vuelto a España con las personas a bordo tras haber desobedido las órdenes del ejecutivo? Según la normativa, ¿en qué puerto deberían haber desembarcado?

1.1. Posibles consecuencias para el capitán de El Rosario

Lo primero que debemos saber es qué un capitán de barco y lo que ello implica. La definición la podemos encontrar en el art. 2.19 del RD 36/2014, que se refiere al capitán o patrón como “la persona que, estando en posesión del correspondiente título, ejerce el mando y la dirección del buque, ostenta la representación del armador, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente”³. El art. 171 de la Ley de Navegación Marítima, por su parte, recoge las atribuciones del capitán: “el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública”⁴.

Ahora que ya sabemos lo que es el capitán y qué significa eso podemos entrar en el fondo del asunto.

Se pueden plantear dos hipótesis: la primera es que el Gobierno no tiene legitimidad para dar órdenes al capitán de un pesquero porque no es de la marina mercante o que sí que tiene esa legitimidad.

En el primer caso el capitán de El Rosario no se enfrentaría a ninguna consecuencia, ya que no tendría la obligación de cumplir con la orden del Gobierno.

Podemos englobar la cuestión de no atracar en Libia y la de volver a España sin permiso porque en los dos casos nos enfrentaríamos a lo mismo: la desobediencia, que en nuestro Código Penal actual está integrado en el delito de atentado contra la autoridad. El art. 556 CP establece penas de hasta un año de prisión para quien desobedezca a la autoridad competente en el ejercicio de sus funciones.

La desobediencia, de acuerdo al precepto del CP, tiene que ser grave, aunque no se indica si la cualificación de la gravedad debe obedecer al modo de manifestarse la conducta desobediente o en la importancia del contenido de la orden desobedecida. La solución más apropiada parece ser la segunda⁵.

Según Ramón García Cotarelo, la desobediencia civil se entiende como acto de quebrantamiento público de la norma por razones de conciencia y por medios pacíficos, con aceptación voluntaria de las sanciones que dicho quebrantamiento

³ Definición del art. 2.19 Del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan las profesiones del sector pesquero

⁴ Art. 171 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

⁵ Confr: Vázquez Iruzubieta, C, Código Penal comentado actualizado por las leyes orgánicas: 1/2015, de 30 de marzo y 2/2105, de 30 de marzo, Atelier, Barcelona 2015, p. 751

lleve⁶. Defiende Cotarelo que se debe distinguir entre quienes incumplen la norma por razones morales de quienes lo hacen por el bien personal. En el caso que se nos presenta, el capitán del pesquero se salta la norma dada por el Gobierno por razones morales y humanitarias: no devolver a los inmigrantes a un país donde pueden ser perseguidos y torturados.

María José Falcón, por su parte, define la desobediencia civil como un quebrantamiento de una norma jurídica de carácter omisivo. A través de la desobediencia civil se intentan perseguir fines morales por medio de acciones ilegales. Dice Falcón que normalmente, los casos de desobediencia civil se dan cuando hay un conflicto entre normas⁷. En el caso que nos ocupa hay una contradicción clara entre las normas internacionales que establecen que el desembarco de las personas rescatadas tiene que ser en un puerto seguro, y la orden del Gobierno de atracar en Libia, donde no se podría culminar la operación de rescate con éxito.

Con todo esto se podría decir que el capitán de El Rosario pudo haber incurrido en un delito de desobediencia. No importa qué lo llevó a no acatar la orden del Gobierno, ya que el Código Penal, en este caso, no recoge ninguna eximente o atenuante. Para eso nos tenemos que ir al art. 20, donde el CP establece las eximentes generales, entre las que se encuentran el estado de necesidad y el miedo insuperable, dos circunstancias que podrían ser aplicables a este caso.

El miedo insuperable se da en los casos en los que el sujeto, a causa de una fuerte emoción producida por la inminencia de un mal, se queda sin elección, cometiendo un acto penado para eliminar ese mal. El riesgo de amenaza debe ser real, grave e inminente, anulando además las facultades cognoscitivas y volitivas. Se considera que el miedo es insuperable cuando determina a actuar de esa manera a cualquier persona psíquicamente normal. De acuerdo a la jurisprudencia del TS recogida por Iruzubieta, basta con que el miedo sea fundadamente presumible como inminente y que cohíba la libertad⁸.

El estado de necesidad, por otro lado, consiste en una situación que no deja otra opción a quien la padece, que lesionar un bien jurídico ajeno o destruir uno propio. El requisito genérico es la presencia de una situación conflictiva de bienes, inevitabilidad de un mal y carencia de medios para conseguir la salvación del bien amenazado. La finalidad ha de ser siempre la de evitar un mal propio o ajeno. Para la jurisprudencia se tienen que dar una serie de requisitos de forma simultánea: conflicto de bienes protegidos por el ordenamiento jurídico; que el conflicto sea total, actual e inminente; que el mal causado no sea mayor que el que se trata de evitar; que la causa sea lícita; que el necesitado no tenga por su oficio o cargo la obligación de sacrificio⁹.

⁶ Confr: Cotarelo García, R, Resistencia y desobediencia civil, Eudema, Madrid 1987, p. 154

⁷ Vid: Falcón Y Tella, MJ, La desobediencia civil, Marcial Pons, Madrid 2000, p.p. 42-49

⁸ Confr: Vázquez Iruzubieta, C, Código Penal comentado actualizado por las leyes orgánicas: 1/2015, de 30 de marzo y 2/2105, de 30 de marzo, Atelier, Barcelona 2015, p.p. 105-106

⁹ Ibidem, p. 104+

Si el capitán hubiera decidido volver a España, incumpliendo de nuevo una orden, estaríamos ante el mismo caso: desobediencia a un superior.

1.2 El papel de los Estados en situaciones de rescate marítimo

Las personas rescatadas por el pesquero eran inmigrantes solicitantes de asilo, por lo que no se les podía devolver a Libia, de donde habían desembarcado, por el principio de no devolución recogido tanto en el art. 3 del Convenio contra la tortura, del que España es parte desde diciembre de 1984, cuando se publica en el BOE el instrumento de ratificación del Convenio, como en la Convención de Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados. El Convenio contra la tortura establece que “ningún Estado Parte procederá a la expulsión, devolución o extradición de una persona a otro Estado cuando haya razones fundadas para creer que estaría en peligro de ser sometida a tortura”¹⁰. La Convención de Naciones Unidas, por su parte, nos dice que “ningún Estado Contratante podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de los territorios donde su vida o su libertad peligran”¹¹.

También la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de la ONU prohíbe, en su art. 33, la devolución a su país de origen o a otro donde puedan ser perseguidas, a las personas solicitantes de asilo¹².

Una vez que descartamos Libia como puerto seguro nos quedan Malta, que era el más cercano, y España, que abanderó al pesquero.

Descartamos Libia como puerto seguro en base a la OMI, que lo define como “lugar en el que la operación de salvamento puede ser considerada factible”. El lugar seguro no solo se caracteriza por poder finalizar allí la operación, sino también porque la vida de los rescatados ya no corre peligro y pueden tener asistencia básica: comida, bebida y un examen médico.

La Unión Europea recoge la obligación de rescate y de traslado a un lugar seguro en el art. 10¹³ del Reglamento 656/2014, pero no regula lo que considera puerto seguro y mucho menos las consecuencias de incumplir esta obligación. Esto hace que muchos Estados miembros, a pesar del Reglamento, se nieguen a recibir inmigrantes cerrando sus puertos, como es el caso de Italia, argumentando que

¹⁰ Art. 3.1 del Convenio contra la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos y degradantes, de 26 de junio de 1987

¹¹ Art. 33.1 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Estatuto de los refugiados, del que España es Parte desde 1951

¹² Art. 33 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptada en Ginebra en 1951: *Ningún Estado Contratante podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de los territorios donde su vida o su libertad peligran por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social, o de sus opiniones políticas*

¹³ Art. 10: *el Estado miembro de acogida y los Estados miembros participantes cooperarán con el Centro de Coordinación de Salvamento responsable para determinar un lugar seguro, y cuando el Centro de Coordinación de Salvamento responsable designe tal lugar seguro, velarán por que el desembarco de las personas rescatadas se efectúe de manera rápida y efectiva.*

pueden suponer una amenaza para la seguridad nacional. Nada más lejos de la realidad.

El mismo Reglamento, en su art. 2¹⁴, recoge la definición de lugar seguro en términos muy similares a los de OMI: lugar donde se considera que la operación de salvamento llega a su fin, sin que las vidas de los rescatados corran peligro y puedan cubrir sus necesidades básicas y conseguir un transporte para su destino sin vulnerar sus derechos.

El art. 4¹⁵ del Reglamento también nos recuerda el principio de no devolución, diciendo que ninguna persona puede ser desembarcada o forzada a entrar en un país en el que su vida pueda correr peligro. El tercer párrafo del segundo apartado también nos dice que no se pueden entregar a las personas rescatadas a las autoridades de un tercer país cuando las autoridades del Estado rescatante sepan que en ese tercer país se practican conductas ilegales.

Por su parte, el art. 9.2 g)¹⁶ establece que las unidades que han llevado a cabo el rescate garanticen la seguridad de las personas recogidas hasta que le lleguen instrucciones del Centro Coordinador.

El art. 10¹⁷, además de determinar el deber de desembarcar en un puerto seguro, también recoge la obligación de permitir desembarcar al buque rescatante en el Estado miembro de acogida cuando no se pueda determinar un puerto seguro en un espacio de tiempo corto.

¹⁴Art. 2 12): *«lugar seguro»: un lugar en el que se considera que finaliza una operación de salvamento y donde la seguridad de la vida de los supervivientes no está amenazada, y donde pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas y encontrarse medios de transporte para su traslado a su destino próximo o final, teniendo en cuenta la protección de sus derechos fundamentales de conformidad con el principio de no devolución;*

¹⁵ Art. 4.1: *ninguna persona será desembarcada en un país, forzada a entrar en él, conducida o entregada de algún otro modo a sus autoridades, incumpliendo el principio de no devolución cuando, entre otros supuestos, exista un riesgo grave de que se vea expuesta a sufrir pena de muerte, tortura, persecución o cualquier otra pena o trato inhumano o degradante o cuando su vida o su libertad estén amenazadas*

¹⁶ Art. 9.2 g): *a la espera de instrucciones del Centro de Coordinación de Salvamento, las unidades participantes deberán adoptar todas las medidas apropiadas para garantizar la seguridad de las personas de que se trate*

¹⁷ Art. 10: *si no resulta posible que la unidad participante quede exonerada de su obligación contemplada en el artículo 9, apartado 1, tan pronto como sea razonablemente posible y teniendo en cuenta la seguridad de las personas rescatadas y la de la propia unidad participante, esta deberá ser autorizada a desembarcar a las personas rescatadas en el Estado miembro de acogida*

El Convenio SOLAS, en el Capítulo V, recoge las medidas de seguridad en la navegación. Es importante, ante el caso que se nos presenta, la Regla 33¹⁸, que establece la necesidad de cooperación entre los Estados en situaciones de rescate para facilitar el pronto desembarque de las personas recogidas con la mínima desviación de la ruta que tenía prevista el buque. Esta misma Regla también determina que el desembarco ha de producirse en un lugar seguro.

Como último convenio internacional tenemos el Convenio SAR, que en su art. 3.1.2¹⁹ recomienda que los Estados parte permitan entrar, de forma inmediata, en sus aguas territoriales a unidades de salvamento de otro Estado parte con el fin de salvar la vida de personas que hayan sufrido un siniestro.

1.3. Situación en Libia

Libia es un Estado que lleva en guerra desde el año 2011. Desde entonces hay tres gobiernos rivales que luchan por conseguir el poder. La ONU da su apoyo al Gobierno de Acuerdo Nacional, pero eso no significa que tenga las cosas más fáciles. Libia es, a día de hoy, un Estado fallido.

1.3.1. Los migrantes y refugiados en Libia

Según Amnistía Internacional²⁰, las personas migrantes y solicitantes de asilo sufren, de manera generalizada y sistemática, abusos y violaciones de sus derechos por parte de funcionarios y de miembros de la Guardia Costera Libia. Muchas de estas personas son detenidas por la Guardia Costera cuando intentan cruzar el Mediterráneo para llegar a Europa. Los hacinamientos en los centros penitenciarios tampoco son extraños, así como la falta de alimento o de asistencia sanitaria. Por si no fuera suficiente con estas condiciones, además suelen sufrir violencia sexual, palizas y extorsiones.

¹⁸ Regla 33 del Capítulo V, Convenio SOLAS: *Los Gobiernos Contratantes se coordinarán y colaborarán para garantizar que los capitanes de buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que esa liberación de las obligaciones del capitán en virtud de la regla actual no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. El Gobierno Contratante responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y conducidos a un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, los Gobiernos Contratantes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible.*

¹⁹ Art. 3.1.2 Convenio SAR: *se recomienda que con sujeción a las leyes y reglamentaciones nacionales aplicables, toda Parte autorice la entrada inmediata en sus aguas territoriales o por encima de estas, o en su territorio, de unidades de salvamento de otras Partes cuyo solo objeto sea la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y a salvar a los supervivientes de tales siniestros*

²⁰ Informe de Amnistía Internacional visto en <https://www.amnesty.org/es/countries/middle-east-and-north-africa/libya/report-libya>

Hasta no hace mucho tiempo Libia castigaba penalmente cualquier entrada, estancia o salida irregulares de personas extranjeras, y no tenían previsto legalmente el asilo, por lo que carecían de un protocolo.

El ACNUR intentó actuar, pero no fue capaz de llegar a ningún acuerdo con las autoridades libias. Después de meses consiguieron evacuar a algunas personas a Francia y a Italia, pero la situación en Libia sigue siendo insostenible.

1.3.2. Libia y la Unión Europea

La Unión Europea llegó a un acuerdo con Libia en 2016 por el que las Guardia libia recibiría formación para frenar a las mafias que se dedican al tráfico de personas. A través de la Operación Sophia la UE impartía la formación a bordo de sus buques. Esta operación se ha prorrogado hasta septiembre de 2019.

Otra de las prioridades de la Unión fue la mejora de las condiciones de los solicitantes de asilo. Se aprobó un paquete de medidas, entre las que se encuentra la asistencia médica y psicológica y el acceso a productos alimenticios y no alimenticios.

En 2018 se aprobó un presupuesto de 45 millones de euros para apoyar la capacitación y la consolidación institucional de la guardia costera libia; contribuir al establecimiento del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y fomentar el desarrollo de la gestión integrada de fronteras en el sur de Libia.

Pero todo esto no es suficiente, y menos cuando hay un acuerdo entre Italia y Libia para que sean los guardacostas libios los que intercepten a las pateras antes de llegar a lata mar y los devuelvan a Libia, de donde salieron. Este acuerdo se llevó a cabo desde el 2017 sin que la Unión Europea dijera nada, aun siendo conscientes de que dicho acuerdo vulnera todos los principios del Derecho. Y no solo los principios, sino también los Reglamento aprobados por el Parlamento Europeo que son de obligado y directo cumplimiento.

1.4 Conclusiones

Si bien es cierto que el capitán de El Rosario pudo haber cometido un delito de desobediencia castigando en nuestro Código Penal, también creo que hay que ponerse en situación. El pesquero estaba navegando cuando vio cómo una patrullera libia abandonaba la patera a su suerte. El capitán lo que hizo fue cumplir con su obligación de rescate, obligación recogida en múltiples convenios internacionales ratificados por España. Es verdad que una vez cumplido este deber, incumplió otro, el de obedecer la orden de un superior. Pero la orden que dio el Gobierno de desembarcar en Libia tampoco cumple con el Derecho internacional. Como hemos visto, Libia persigue a los migrantes y solicitantes de asilo, los maltrata y abusa de ellos. Esto es motivo suficiente para solicitar el asilo, como veremos más adelante. Y como solicitantes de tal protección, no podían ser devueltos al país de donde salieron. Haberlos llevado a Libia hubiera significado vulnera el principio de no devolución que recoge la Convención sobre el Estatuto de los refugiados, diferentes

convenios internacionales y hasta un reglamento de la UE que, no nos olvidemos, hay que cumplir de forma directa.

Sí, el capitán del pesquero pudo haber cometido el delito de desobediencia, pero el Gobierno también incumplió las normas del Derecho, aunque no podamos afirmar que cometiera un delito. Por tanto, o perseguimos los dos incumplimientos o no perseguimos ninguno. Pero para no ir a por el capitán de El Rosario tenemos que aplicar una eximente de nuestro Código Penal, si no esto no funciona. Ya hemos visto anteriormente las eximentes, así que una vez estudiadas, podemos concluir, con los datos que tenemos, que la eximente aplicable en este caso es el estado de necesidad: hay un conflicto de bienes y se necesita lesionar uno para salvar otro. El bien protegido es mayor que el que se incumple: se salvan doce vidas a cambio de incumplir una orden de un superior.

Otro tema es el papel de los Estados. Todos los miembros de la Unión Europea tienen la obligación de cooperar en casos de rescate en base al Reglamento 656/2014 ya comentado. Ninguno de ellos cumplió con su deber. Pero para que les pase algo a los Estados tiene que denunciarse entre sí, algo que no parece muy coherente, o que los denuncie la Comisión Europea, cosa que tampoco parece que vaya a suceder. Porque solo puede ser perseguirle el incumplimiento de legislación europea, ya que aunque muchos tratados internacionales, de los que tanto España como Estado, como la UE en calidad de organismo internacional, son parte, recojan la obligación de cooperar y facilitar el desembarco seguro, ninguno de esos textos contempla las posibles consecuencias derivadas del incumplimiento.

Aunque es verdad que todos los Estados incumplieron su deber, especial mención merece la inobservancia del Derecho internacional por parte de España. No se puede permitir que el Gobierno mande desembarcar a personas solicitantes de asilo en Libia, incumpliendo el principio y deber de no devolución. Si los puertos más cercanos, Italia y Malta en este caso, se niegan a permitir atracar al pesquero, España, como Estado que concede su pabellón al buque, debe permitirle entrar en cualquiera de sus puertos.

Lo que no se puede permitir es que el capitán del barco pueda verse en un proceso judicial por cumplir sus obligaciones y a los Estados no les pase nada por lo mismo, porque en realidad, los mayores incumplidores del derecho fueron los Estados, no el capitán.

2. Si el pesquero no hubiera recogido a las personas, ¿podría derivarse algún tipo de responsabilidad? ¿Y para los gobiernos que se negaron a acogerlas? ¿podrían haber incurrido en algún delito los capitanes del pesquero y del Open Arms?

2.1. El deber de rescate y la omisión del deber de socorro

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que España ratificó en 1982, recoge el deber de auxilio que todos los Estados que enarbolan buques deben exigir a sus capitanes, estableciendo que “el capitán preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro (...)”²¹.

El Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo también dicta el deber de auxilio: “todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo”²². Este convenio fue ratificado por España en 1989.

Como último texto legal internacional, el Convenio SOLAS, ratificado por nuestro país en 1978, establece que

el capitán de una embarcación que, estando en condiciones de prestar ayuda, reciba información, de cualquier fuente, que le indique que hay personas en grave peligro en el mar está obligado a acudir a toda máquina en su auxilio informando de ello, si es posible, a dichas personas o al servicio de búsqueda y salvamento²³.

Todos estos son texto legales internacionales que recogen la obligación de rescate que deben llevar a cabo los capitanes de buques que vean a personas en peligro en el mar. Sin embargo, a pesar de establecer la imposición, ninguno de estos convenios establece qué consecuencias puede tener incumplir tal deber.

La Ley de Navegación Marítima establece, en su art. 90, el efecto del abanderamiento que es, básicamente, que todos los buques abanderados por el Estado español tendrán la nacionalidad española²⁴, lo que supone someterse a la legislación nacional.

La misma Ley recoge el deber de auxilio en el art. 183.3: “el capitán está obligado a acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el Diario de

²¹ Art. 98.1 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

²² Art. 10.1 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo

²³ Convenio SOLAS, capítulo V, Regla 33, párrafo 1, cláusula 1

²⁴ Art. 90 de la Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima: *Los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española*

Navegación”²⁵. Tampoco establece las consecuencias de incumplir este precepto. Esto nos obliga a acudir al Código Penal, que recoge como delito la omisión del deber de socorro en su art. 195.1, castigando con hasta doce meses de multa a quien no socorre a una persona en peligro manifiesto y grave²⁶.

Por tanto, si el capitán del pesquero hubiera decidido no rescatar a los inmigrantes en peligro, hubiera incurrido en un delito de omisión del deber de socorro.

2.2. *El papel de los Estados ante rescates en el mar*

Por otro lado debemos analizar la responsabilidad de los Estados, especialmente Malta y España, ya que ambos se negaron, en un principio, a permitir el desembarco de los rescatados en sus puertos nacionales.

La ya mencionada Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar también recoge el deber de los Estados de facilitar el rescate: “todo Estado 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”²⁷.

El Convenio SAR establece la obligación de los Estados de crear las condiciones necesarias para el rescate de personas en peligro: “las Partes harán que se tomen las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de sus costas en el mar”²⁸. El mismo Convenio nos dice, en su art. 2.1.10 que “las Partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar. Harán esto sean cuales fueran la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que estas se encuentren”²⁹. España ratificó este Convenio en 1993, con el que se pretende asegurar que se lleven a cabo los rescates de forma coordinada independientemente del lugar donde se haya producido el naufragio³⁰.

A través de este Convenio se dividió el mar en trece zonas SAR, de manera que cada zona la gestiona uno o más Estados. Estas zonas no se corresponden con las zonas de navegación establecidas para cada Estado. El SAR anima a los Estados parte a garantizar una estrecha colaboración y a “adoptar las medidas necesarias para

²⁵ Art. 183.3 de la Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima

²⁶ Art. 195.1 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal: *El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses*

²⁷ Art. 98.2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

²⁸ Art. 2.1.1 del Anexo del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo

²⁹ Art. 2.1.10 del Anexo del convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo

³⁰ Gabaldon García, JL, Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Marcial Pons, Madrid 2012, p.168

facilitar la entrada en sus aguas territoriales de unidades de rescate provenientes de otros Estados parte”³¹.

Además del Convenio SAR, la Unión Europea publicó un Reglamento para la vigilancia de las fronteras exteriores. Este Reglamento especifica que el objetivo principal de la Unión es, además de controlar las fronteras, proteger y salvar vidas. Por eso desarrollan un plan de rescate, pero antes de llegar ahí debemos de conocer algunos términos³²:

- Estado miembro de acogida: “un Estado miembro en el que tiene lugar o desde el que se inicia una operación marítima”
- Estado miembro participante: “un Estado miembro que participa en una operación marítima proporcionando equipos técnicos, guardias de fronteras desplegados como parte de equipos europeos de agentes de la guardia de fronteras u otro personal que sea pertinente, pero que no es un Estado miembro de acogida”
- Unidad participante: “una unidad marítima, terrestre o aérea bajo la responsabilidad del Estado miembro de acogida o de un Estado miembro participante, que participa en una operación marítima”
- Centro de Coordinación Internacional: “la estructura de coordinación establecida en el Estado miembro de acogida para la coordinación de la operación marítima”
- Centro de Coordinación Nacional: “el centro de coordinación nacional establecido a los efectos del Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras”
- Centro de Coordinación de Salvamento: “una unidad responsable de promover la organización eficiente de los servicios de búsqueda y salvamento, y de coordinar el desarrollo de las operaciones de búsqueda y salvamento en una zona de búsqueda y salvamento en el sentido definido en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos”

El art. 3 del mismo Reglamento establece que todas las operaciones que se llevan a cabo deben garantizar la seguridad de las personas rescatadas, así como de las unidades participantes.

El art. 4 nos recuerda el principio de no devolución del Derecho Internacional, recogiendo que ninguna persona puede ser forzada a desembarcar en un país en el que corra peligro de sufrir persecuciones, torturas o tratos inhumanos. En el caso que nos ocupa la embarcación rescatada había partido de Libia y el Gobierno español ordenó, en un principio, el desembarco en ese mismo Estado. Esta orden incumplía el principio de no devolución, ya que Libia es, actualmente, un Estado fallido en el que no se respetan los derechos humanos y en el que, según Jaime Rodrigo de Larrucea, hay pruebas de que se tortura y se trata de forma degradante a los refugiados

³¹ Gabaldon Garcia, JL, Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional publico y privado y contratos marítimos internacionales, Marcial Pons, Madrid 2012, p.169

³² Art. 2 del Reglamento (UE) 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo del 15 de mayo de 2014

recogidos por la guarda costera libia, como así han denunciado Amnistía Internacional y Human Rights Watch³³.

El art. 9, por su parte, nos habla de las situaciones de búsqueda y salvamento, utilizando el término *obligación* para referirse a la ayuda de personas o buques en peligro. Este artículo también especifica que el rescate debe llevarse a cabo sin importar la condición jurídica, la nacionalidad o las circunstancias en las que se encontraron las personas en peligro. Lo que hizo el pesquero El Rosario fue cumplir con su deber de rescate, que debió haber sido apoyado por el resto de Estado miembros de acuerdo a este Reglamento.

El protocolo que se recoge en el propio art. 9 establece que lo primero que debe hacer la unidad participante es informar al Centro de Coordinación de Salvamento.

En nuestro caso, el buque que rescató a las personas dio aviso al Centro de Coordinación de Salvamento de Madrid, ya que estaban en aguas internacionales y el pesquero tenía pabellón español. El Centro de Coordinación tardó dos días en dar respuesta al capitán de El Rosario, tiempo durante el cual se encargaron de garantizar la seguridad de los rescatados mientras esperaban instrucciones, tal y como indica el Reglamento que se debe hacer³⁴.

El art. 10.1 c) del Reglamento 656/2014 estipula el deber de los Estados miembros, tanto participantes como de acogida, de cooperar para establecer un lugar seguro donde la unidad participante pueda desembarcar. También deben asegurarse de que el desembarco se produce de forma rápida y efectiva.

El mismo artículo dispone que

si no resulta posible que la unidad participante quede exonerada de su obligación contemplada en el artículo 9, apartado 1³⁵, tan pronto como sea razonablemente posible y teniendo en cuenta la seguridad de las personas rescatadas y la de la propia unidad participante, esta deberá ser autorizada a desembarcar a las personas rescatadas en el Estado miembro de acogida.

El pesquero, en este caso, estuvo diez días sin que ningún Estado le dejara desembarcar, incumpliendo de forma clara el Reglamento de la Unión Europea por el que España debía haber permitido atracar al Rosario.

Pero una vez aquí nos encontramos ante el mismo problema que antes: aunque se establece un deber jurídico en distintos textos legales no se recogen las consecuencias que puede tener incumplir esa obligación en las propias normas. Pero uno de los textos legales es un Reglamento de la Unión Europea, por lo que debe ser cumplido directamente por todos los Estados miembros, entre los que se incluyen España y Malta. Para poder actuar contra estos dos Estados por incumplir el

³³ Rodrigo de Larrucea, J, El salvamento marítimo y el Derecho humanitario, pp 6-7

³⁴ Art. 9 del Reglamento UE 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo del 15 de mayo de 2014

³⁵ *Los Estados miembros cumplirán con su obligación de prestar ayuda a cualquier buque o persona en situación de peligro en el mar y durante una operación marítima, y velarán por que sus unidades participantes cumplan con dicha obligación, con arreglo al Derecho internacional y respetando los derechos fundamentales. Este auxilio deberá prestarse sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de tales personas o las circunstancias en que hayan sido encontradas.*

Reglamento tiene que denunciarlos la Comisión Europea tras un procedimiento previo (art. 258 TFUE) o denunciarse entre dos Estados miembros tras haber sometido el asunto a la Comisión (art. 259 TFUE). El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, si considera que el Estado ha incumplido la legislación comunitaria, le exigirá que ponga fin a la infracción. Si se reitera el cumplimiento del Estado, el TJUE impondrá una sanción pecuniaria.

Porque como dice María José Falcón, el Estado puede elegir entre obedecer o no y no existen sanciones ulteriores para el caso de desobediencia. Aunque se espera que el Gobierno, al igual que el individuo, esté vinculado por todas las normas jurídicas, esto a menudo es solo una expectativa, mientras que para los ciudadanos es un hecho. El Gobierno coge y elige entre las normas que aplica y las que ignora, aunque no lo haga directamente. Cuando es el Gobierno el que viola la ley no necesariamente existe un órgano sobre él para imponerle una sanción, como sí ocurre con el ciudadano³⁶.

No se puede estar más de acuerdo con las afirmaciones de Falcón, que es lo que vengo denunciando a lo largo de este trabajo: todos los Estados de la UE y la propia Unión Europea incumplen con los tratados internacionales y los convenios ratificados pero esto no conlleva ninguna consecuencia. En cambio, si el capitán de El Rosario no hubiera recogido a los inmigrantes en peligro incurriría en un delito de omisión del deber de socorro, como ya hemos visto, y sería perseguido y procesado. Es la diferencia entre Gobierno y ciudadano.

2.3. Posible responsabilidad de los capitanes por su labor de rescate

Por último nos queda analizar el papel de los capitanes de El Rosario y del Open Arms. Hemos visto anteriormente que el rescate de personas en peligro es una obligación legal que recogen numerosos textos jurídicos. Pero, a pesar de eso, ha habido casos en los que, por rescatar a inmigrantes, capitanes de buques y voluntarios han acabado envueltos en procesos judiciales.

Los delitos por los que se les podría acusar, siguiendo el ejemplo de otros casos, es de tráfico de personas y de favorecer la inmigración ilegal. El primer delito viene recogido en el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, que complementa la Convención de Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. El art. 3 del Protocolo define trata de personas como:

la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación

El art. 177 bis de nuestro Código Penal también recoge el delito de trata de personas y lo define en términos similares al Protocolo de Naciones Unidas. Pero el

³⁶ Confr: Falcón Y Tella, MJ, La desobediencia civil, Marcial Pons, Madrid 2000, p. 45

Código establece que para que sea un delito de trata tiene que tener los siguientes fines:

la imposición de trabajo o de servicios forzados, la esclavitud o prácticas similares a la esclavitud, a la servidumbre o a la mendicidad, b) la explotación sexual, incluyendo la pornografía, c) la explotación para realizar actividades delictivas, d) la extracción de sus órganos corporales, e) la celebración de matrimonios forzados.

El Convenio de Varsovia de 16-V-2005, del Consejo de Europa contra la trata de seres humanos, ratificado por España, recoge, así mismo, la definición de trata de personas en su art. 4:

Por «trata de seres humanos» se entenderá el reclutamiento, transporte, transferencia, alojamiento o recepción de personas, recurriendo a la amenaza o uso de la fuerza u otras formas de coerción, el secuestro, fraude, engaño, abuso de autoridad o de otra situación de vulnerabilidad, o el ofrecimiento o aceptación de pagos o ventajas para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con vistas a su explotación. La explotación comprenderá, como mínimo, la explotación de la prostitución de otras personas u otras formas de explotación sexual, el trabajo o los servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extirpación de órganos

Por otro lado tenemos el delito contra los derechos de los ciudadanos extranjeros. En nuestro Código Penal, el art. 318 bis recoge como delito: “el que intencionadamente ayude a una persona que no sea nacional de un Estado miembro de la Unión Europea a entrar en territorio español o a transitar a través del mismo de un modo que vulnere la legislación sobre entrada o tránsito de extranjeros”³⁷.

La diferencia entre este delito y el de trata de personas, es que en la trata el tipo penal exige que la conducta delictiva tenga como finalidad la explotación laboral o sexual, la extracción de órganos o la celebración de matrimonios forzados³⁸. Este delito no se comete ya que, de ninguna manera, el rescate de personas en el mar busca alguna de las finalidades que se recogen en los preceptos penales.

Hay que destacar que el propio Código recoge una excepción en el art. 318 bis: “los hechos no serán punibles cuando el objetivo perseguido por el autor fuere únicamente prestar ayuda humanitaria a la persona de que se trate”. Esta excepción nos permite concluir que los capitanes que ayudaron a la patera no pueden ser acusados de ninguno de los delitos que hemos visto, ya que el objetivo del rescate fue puramente humanitario y no perseguía ninguno de los fines que recoge el art. 177 bis CP.

Este artículo de nuestro Código penal y su exención del segundo párrafo son una transcripción del art. 1 de la Directiva 2002/90/CE. Esto ha provocado que el Consejo Constitucional francés se haya tenido que pronunciar sobre este delito. Este Estado no recogió en su regulación interna la eximente de ayuda humanitaria, por lo que se planteó una cuestión prioritaria de constitucionalidad. El Consejo resolvió en su Decisión 2018-717/718 que ayudar a los extranjeros en caso de necesidad no

³⁷ Art. 318 bis párrafo primero de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal

³⁸ Lamarca Pérez, C., Derecho penal parte especial, Colex, Madrid, 2011, p. 154

puede ser delito en aras del principio constitucional francés de fraternidad y estableció que el legislador debe equilibrar el orden público y los valores del Estado³⁹.

Llama la atención que el art. 318 bis de nuestro Código no castiga el daño a un bien jurídicamente protegido, pues no habla del abuso a los inmigrantes o de lesiones, tan solo de facilitar la inmigración. Frente a esto, el Tribunal Supremo estableció, a través de su jurisprudencia, la exigencia de afectación a los derechos de los extranjeros, título que, por otra parte, da nombre al capítulo del Código Penal en el que se encuentra tipificado este delito. Fueron muchas las sentencias que descartaban la penalidad de determinados actos por entender que no afectaba a los derechos de los extranjeros, destacando dos de ellas: STS 1378/2011 de 14 de diciembre (RJ 2012/453) y STS 212/2012 de 9 de marzo (RJ 2012/6563). Esta última recoge que si no hay lesión a los derechos individuales de los extranjeros debe buscarse una sanción administrativa, no penal⁴⁰.

Rodríguez Mesa se ha mostrado muy crítica con esta percepción penal, ya que entiende que el control de los flujos migratorios no puede ser el bien jurídico protegido porque lo que se estaría castigando penalmente es la violación de las normas administrativas sobre entrada y permanencia en territorio español⁴¹.

El artículo castiga dos modalidades delictivas: facilitar la entrada o en el tránsito por territorio nacional o facilitar la permanencia agravado, si hay ánimo de lucro. La exención se establece únicamente para la primera modalidad, es decir, solo cabe la inimputabilidad si lo que se facilita es la entrada o el tránsito. Y para que se pueda aplicar esa eximente se tienen que dar de manera conjunta cuatro elementos: que la ayuda para entrar o transitar sea intencionada, que la ayuda se preste a un ciudadano no europeo, que se vulnere la legislación nacional sobre extranjería y que el objetivo de facilitar la inmigración sea por ayuda humanitaria. Aquí nos encontramos ante el problema de definir qué se considera ayuda humanitaria. La RAE identifica este concepto con: “la ayuda de emergencia que se presta en situaciones de catástrofe natural o humana, incluyendo dentro de ésta última la guerra o el conflicto armado”⁴². La Asamblea General de las Naciones Unidas también ha definido lo que es ayuda humanitaria en su Resolución 46/1982: “la acción humanitaria es la que tiene por finalidad salvar vidas y aliviar el sufrimiento”. Esta acción se rige por tres principios: a) humanidad, b) imparcialidad y c) neutralidad. Esto significa que siempre se deben respetar los derechos humanos sin importar la raza, el sexo o la nacionalidad e intentar no inmiscuirse en conflictos⁴³.

³⁹ Resolución nº 2018-717/718 QPC de 6 de Julio de 2018

⁴⁰ Muñoz Ruiz, J, La ayuda humanitaria ¿una excusa absoluta o una causa de justificación?, p. 7-9

⁴¹ Confr: Pérez Cepeda, AI, Inmigración y sistema penal, retos y desafíos para el siglo XXI, Tirant lo Blanch, Valencia 2006, p. 116

⁴² Maraver Gomez, M, Delitos contra los ciudadanos extranjeros, Memento Práctico, Madrid 2015, p. 1433

⁴³ Muñoz Ruiz, J, La ayuda humanitaria ¿una excusa absoluta o una causa de justificación?, p. 14

Habr  quien cuestione la existencia de la eximente, que como he mencionado anteriormente, también se recoge en la Directiva de la Unión Europea, pero no establecerla sería inexplicable. Eso supondría tener legislación totalmente contradictoria entre los textos, tanto nacionales como internacionales, que establecen la obligación de socorrer a las personas en peligro en el mar, y, por otro lado, el Código Penal, que establece por ello penas de hasta un año de prisión.

Por otro lado esto es lo que ha pasado a nivel internacional: personas que se han visto envueltas en procesos judiciales por rescatar a personas en el mar, aunque en la mayoría de casos esos procesos judiciales quedaron en nada.

Para apoyar esta tesis estos son algunos ejemplos:

1. Los bomberos voluntarios de la ONG Proem Aid fueron juzgados en Lesbos en mayo de 2018 por haber acudido a un rescate en el mar en 2016. Se enfrentaban a penas de hasta 10 años, pero fueron absueltos por no verse indicios de delito.
2. El barco Open Arms, de la ONG Proactiva Open Arms, fue incautado e inmovilizado por las autoridades italianas, en marzo de 2018, durante días tras acusar a los voluntarios de facilitar la inmigración ilegal. El juez instructor no apreció indicios delictivos pero sí la Fiscalía, que siguió investigando. Finalmente la causa fue archivada definitivamente en junio del mismo año.
3. Helena Maleno, periodista, escritora e investigadora española que reside en Marruecos, se enfrent  en marzo de 2019 a una condena de cadena perpetua acusada de favorecer la inmigración ilegal y de tráfico de personas por facilitar las coordenadas de las pateras que están el alta mar a Salvamento Marítimo para que las rescate. Su causa también fue archivada, tanto por la Audiencia Nacional como por la justicia marroquí.
4. Mussie Zerai, sacerdote candidato al Nobel de la Paz, también fue investigado por la Fiscalía italiana acusado de promover la inmigración ilegal y el tráfico de personas colaborando con mafias. Su delito, como el de Helena Maleno, es recibir llamadas de pateras a la deriva y avisar a las autoridades correspondientes para que vayan a socorrerlas.
5. Pia Klemp, una bióloga alemana capitana de un barco, se enfrenta a 20 años de prisión y a altas multas acusada de favorecer la inmigración ilegal por ayudar a personas en peligro. Ya en verano de 2017 las autoridades italianas le inmovilizaron el barco y le impidieron navegar por sus costas. Ahora, en 2019, se enfrenta al juicio all  en Italia.

Como estos casos, según un reportaje de Daniel M endez⁴⁴, se pueden contar hasta 45 a nivel internacional.

2.4. La regulación sobre delitos de inmigración en España

Para entender la regulación del delito de favorecer la inmigración ilegal en nuestro Código Penal es necesario poner en contexto su evolución legislativa.

⁴⁴ M endez D, Cuando salvar vidas te puede llevar a la cárcel, reportaje de la revista XL Semanal

La LO 10/1995, la primera redacción del Código Penal del 95, recogía en su art. 313 dos conductas delictivas respecto del tránsito de personas de un país a otro. Los comportamientos que se sancionaban eran, por un lado, favorecer o promover la “inmigración clandestina de trabajadores” a España y, por otro, determinar o favorecer la emigración de una persona a otro país simulando contrato o colocación.

Posteriormente, la LO 11/1999 introduce, en el párrafo segundo del art. 188 CP, un nuevo delito: “favorecer la entrada, la estancia o la salida del territorio nacional de personas con el fin de su explotación sexual, empleando violencia, intimidación o engaño, o abusando de una situación de necesidad o vulnerabilidad de la víctima”. En este precepto lo importante no es la entrada, la estancia o el tránsito de las personas, sino la forma de hacerlo. Es necesario que se dé alguno de los requisitos recogidos: violencia, intimidación, engaño o abuso de la situación de la víctima.

La siguiente reforma se llevó a cabo mediante la LO 4/2000, sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España. Esta Ley pretendía cubrir el vacío legal que había con las personas extranjeras que no son trabajadores. Así se introduce un nuevo delito que se recoge en el art. 318 bis CP: el tráfico ilegal de personas. El texto de este nuevo delito establecía que se castigaba a quienes “promuevan, favorezcan o faciliten el tráfico ilegal de personas desde, en tránsito o con destino a España”. De esta Ley también destaca que recoge como infracción administrativa grave “inducir, promover, favorecer o facilitar, formando parte de una organización con ánimo de lucro, la inmigración clandestina de personas en tránsito o con destino al territorio español, siempre que el hecho no constituya delito”.

Con la LO 11/2003 llega la redacción del art. 318 bis que más se acerca a la que tenemos en la actualidad, castigando “al que, directa o indirectamente, promueva, favorezca o facilite el tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España”. El cambio que trae esta nueva Ley es que ya no solo se castiga el tráfico ilegal de personas, sino también la inmigración clandestina. Este cambio en el precepto también afectó al art. 188.2 CP, ya que el propio art. 318 bis, en su párrafo segundo, incorpora un subtipo agravado para los casos en que se favorece la inmigración clandestina o el tráfico ilegal con fines de explotación sexual⁴⁵.

Llegados a este punto es importante distinguir los conceptos de *tráfico ilícito e inmigración clandestina*. El tráfico de personas conlleva comportamientos no pacíficos, atentando contra la dignidad de la persona. Como contrapartida, la inmigración clandestina no atenta contra los derechos de los individuos, sino contra las normas administrativas de entrada y permanencia en países de destino⁴⁶

Es la modificación del Código Penal llevada a cabo el 20 de noviembre de 2007 la que introduce en el precepto la entrada o tránsito a la Unión Europea, castigando “al que, directa o indirectamente, promueva, favorezca o facilite el tráfico ilegal o la

⁴⁵Confr: Maraver Gómez, M, Derecho y justicia penal en el siglo XXI, Colex, Madrid 2006, p. 614-618

⁴⁶ Confr: Villacampa Estiarte, C, Inmigración y sistema penal, retos y desafíos para el siglo XXI, Tirant lo Blanch, Valencia 2006, p. 97-98

inmigración clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España, o con destino a otro país de la Unión Europea”.

No es hasta la reforma del Código según la LO 1/2015 que llegamos al texto definitivo, incluyendo la eximente de ayuda humanitaria.

A pesar de todos los esfuerzos de la comunidad internacional en intentar frenar a las mafias que se aprovechan de la situación de necesidad y vulnerabilidad de quienes prefieren echarse al mar que quedarse en sus países, lo cierto es que todavía les resulta fácil a esas organizaciones criminales gestionar el tráfico de personas sabiendo que conseguirán grandes beneficios sin tener graves consecuencias.

La regulación y penalización de este delito debe estar enfocada a los grupos organizados que llevan a cabo estas actividades ilícitas a cambio de jugosas ganancias económicas, por lo que debe perseguirse a las mafias y no a las personas que, simplemente, están salvando vidas en el mar.⁴⁷

2.5 Conclusiones

Son muchos los textos legales que recogen la obligación de rescatar a personas que se encuentran en peligro en el mar. Pero no está previsto, en ninguno de esos textos, el posible castigo que puede suponer incumplir tal deber. Tampoco se recoge de una forma clara y uniforme lo que pasa a partir del momento del rescate, especialmente cuando el busque salvador no es un barco pensado para esa labor.

El Reglamento de la Unión Europea establece que los Estados miembros deben participar y cooperar en labores de salvamento, pero hay Estados miembros que cierran sus puertos, incumpliendo una norma de aplicación directa, y no pasa nada. Porque nadie hace nada. Es más fácil mirar a otro lado y entrenar a la guardia costera libia para que sean ellos los que interceptan a las embarcaciones, lo que les permite poder devolverlos a sus costas sin incumplir el principio de Derecho Internacional de no devolución. Da igual si las personas rescatadas son refugiados con derecho a solicitar asilo: si no llegan a Europa no tenemos ninguna responsabilidad.

Y qué decir de todas las personas, hasta 45 casos según hemos visto anteriormente, que se han enfrentado a penas de prisión por cumplir una obligación recogida en convenios internacionales. No se puede permitir que un país de la Unión Europea lleve a cabo procesos judiciales contra personas que cumplen un deber que la UE, como organismo internacional, también tiene la responsabilidad de acatar. Se produce una contradicción inexplicable porque, de nuevo, la Unión Europea no hace nada para impedirlo.

Hace falta una legislación internacional que establezca de forma clara los deberes de los Estados ante rescates en el mar: el deber de salvamento y de cooperación ya están recogidos, ahora hace falta recoger sanciones para los Estados que incumplan sus obligaciones e imponer de manera contundente esas sanciones. Porque si no se

⁴⁷ Vid: Pérez Cepeda, AI, Inmigración y sistema penal, retos y desafíos para el siglo XXI, Tirant lo Blanch, Valencia 2006, p. 111-112

hace nada todo va a seguir igual. Y eso significa cientos de vidas perdidas en el Mediterráneo sin que a nadie parezca importarles.

3. ¿Pueden las personas rescatadas, una vez que los trasladen a España, pedir asilo?

3.1 Historia del derecho de asilo y su evolución legislativa⁴⁸

El antecedente del derecho de asilo tal y como lo conocemos tiene su origen en el asilo religioso. El asilo territorial no nace como consecuencia de la muerte del asilo religioso, sino que conviven durante mucho tiempo. La aparición del Estado moderno comienza a dotar al asilo territorial de las características que hoy lo definen, lo que hace que se empiece a declinar el derecho religioso por la existencia de una justicia estatal centralizada que hace que no tenga sentido continuar reconociendo inmunidades a las iglesias en materia de asilo.

En el Derecho histórico español, aunque la Nueva Recopilación (1567) contempla todavía el derecho de asilo religioso, comienzan a reflejarse ya las dudas de la época sobre si tal instituto debe ser o no competencia eclesiástica. Los historiadores coinciden en citar la revocación del Edicto de Nantes, por Luis XIV, como el hito que marca el comienzo de la tradición europea moderna en materia de asilo territorial.

También se ha dicho que la institución del asilo territorial hasta el s. XVIII otorga protección a los delincuentes comunes y la deniega a aquellos que han cometido delitos políticos. Hasta entrado el s. XVII el asilo territorial es tratado como cuestión política y no sometida a Derecho. Es Hugo Grocio quien le comienza a dar cierto tratamiento jurídico.

La Revolución Francesa eleva a principio la protección de los *delincuentes políticos*. Francia es el primer Estado en aprobar una Ley específica relativa a los refugiados, promulgada en 1832. Esta Ley es especialmente interesante porque institucionaliza la adopción de medidas internas aplicables a los refugiados en vez de la expulsión.

La regla por la que los delincuentes políticos no deben ser extraditados tiene su expresión legal, por primera vez, en la Ley de Extradición belga de 1836. En el ámbito internacional, dicha regla se incorpora al tratado de extradición belga-francés de 1834 para pasar, posteriormente, a ser cláusula común en otros tantos tratados.

En 1848 comienza a hablarse de que el derecho de asilo no solo está fundado en la soberanía territorial, sino también en los derechos fundamentales de los individuos. Pero es el s. XX el que supone un hito en la evolución del Derecho internacional y esto es porque el Derecho empieza a proclamar al individuo como destinatario directo de sus normas. Así, primero con la Sociedad de las Naciones y, posteriormente, con la aparición de Naciones Unidas, surgen textos internacionales regulando cuestiones relativas a los refugiados.

⁴⁸ Confr: Gortazar Rotaecche, CJ, "Derecho de asilo y no rechazo al refugiado", Dykinson, Madrid 1996, p.p 38-51

La Segunda Guerra Mundial supone un momento fundamental en la historia del Derecho de asilo, ya que es la causa del mayor movimiento de refugiados visto hasta el momento. La Convención de Ginebra nace para dar respuesta a estos casos de refugio que tienen como causa los conflictos bélicos.

En España tenemos que destacar que, tras múltiples leyes, en 1994 se produjo una reforma legislativa que llevó a un cambio importante: se eliminó el concepto “refugio” y dicha figura se subsumió en el “asilo”.

El concepto normativo relevante es el de refugiado pues de esa previa calificación deriva el otorgamiento del asilo que es su consecuencia y consiste en protección del Estado dispensa por la situación de desvalimiento⁴⁹.

3.2 Situación actual en los países de origen de las personas rescatadas

Las personas rescatadas por el pesquero fueron identificadas en Malta, lugar del desembarco, con las nacionalidades siria y senegalesa, por lo que vamos a analizar la situación actual de ambos países.

Vamos a empezar por Senegal, que es un Estado soberano de África Occidental cuya forma de gobierno es una república semipresidencialista. Este Estado se divide en 14 regiones.

La situación social y económica del país no es buena: según distintas fuentes, Senegal ocupa el puesto 164 de 189 en el Índice de Desarrollo Humano; el 53,9% de la población vive bajo el umbral de la pobreza según Amnistía Internacional y 50.000 niños mendigan por las calles. El 40% de los jóvenes está desempleado, lo que sumado con las sequías que sufren, lleva a que la malnutrición infantil este en el 15% y la malnutrición crónica en el 30%⁵⁰.

De acuerdo a Amnistía Internacional⁵¹, pese a ser un país democrático, las autoridades prohibieron las manifestaciones pacíficas, habiendo detenciones e incluso heridos por las propias fuerzas de seguridad. La libertad de expresión también está en entredicho, ya que hubo detenciones arbitrarias de periodistas, artistas, usuarios de redes sociales, etc y prohibición de diarios y publicaciones extranjeras.

Pasamos ahora a hablar de Siria, Estado soberano de Oriente Próximo cuya forma de gobierno era una república unitaria semipresidencialista hasta marzo de 2011, cuando empieza una guerra en el país.

El conflicto armado comenzó en marzo de 2011, como hemos mencionado anteriormente, con el proceso que se denominó Primavera Árabe. En Siria todo empezó con la detención y torturan de un grupo de adolescentes que había hecho una

⁴⁹ Confr: Ortega Martin, E, “Manual práctico de Derecho de Extranjería”, Europa de Derecho, Madrid 2003, p. 505

⁵⁰ Grupo de trabajo de Social Watch en colaboración con la Organización de Juventudes Panafricanas (OJP), miembro de la Coalición Africana de Jóvenes contra el Hambre (AYCAH)

⁵¹ Informe de Amnistía Internacional sobre Senegal 2017//2018

pintada contra Bashar el Asad. Esto generó multitud de protestas, que se saldaron con numerosos manifestantes muertos y las protestas extendidas por todo el territorio sirio contra el mandatario Bashar el Asad.

Se formaron dos bandos: los rebeldes, que eran los opositores al régimen, contra aquellos que apoyaban al mandatario. Los rebeldes formaron grupos opositores y crearon el Ejército Sirio Libre (ESL), lo que provocó que hubiera desertiones de militares sirios que se unían a este nuevo ejército. Comenzaron los bombardeos que ya en 2012 llegaron a Damasco, capital de Siria, y a Alepo, la segunda ciudad más grande del país. A los rebeldes los financiaron Arabia Saudí y Qatar.

Aprovechando la situación caótica que se vivía entraron en juego los yihadistas, que luchan tanto contra los rebeldes como contra el régimen. En septiembre de 2014 una coalición internacional liderada por Estados Unidos y formada por Jordania, Barein, Qatar, Arabia Saudí y los Emiratos Árabes empezaron a bombardear al Estado Islámico. Francia y Reino Unido se unieron a estos bombardeos a finales del 2015.

Rusia también bombardeó a los yihadistas así como a los rebeldes, consiguiendo que Bashar el Asad permaneciera en el poder.

En 2017 se produjo un ataque con armas químicas que dejó 86 víctimas mortales. La oposición siria, Estados Unidos y otros países acusaron al régimen de haber perpetrado ese ataque, pero las autoridades sirias lo negaron. Como respuesta a este ataque, Estados Unidos lanzó su primer bombardeo contra Asad.

Tras años de conflicto entre los dos bandos y el Estado Islámico estando presente, el 22 de marzo de 2019 se anunció que los yihadistas habían perdido todo el terreno que habían conseguido ocupar. Esto no significa el fin de la guerra. El conflicto armado, ocho años después, continúa. Y estas son algunas de las cifras que nos ha dejado hasta el momento: más de 465.000 muertos, más de un millón de heridos y más de 12 millones de personas forzadas a dejar sus hogares.⁵²

3.3 El derecho de asilo

España, en 1978, publicó en el BOE el Instrumento de Adhesión a la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra el 28 de julio de 1951, y al Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, hecho en Nueva York el 31 de enero de 1967, por lo que se adhirió a dicha Convención.

Cabe destacar que la Convención de Ginebra recoge el derecho a solicitar asilo pero no la obligación de asilar para los Estados⁵³.

El borrador de la Declaración Universal de 1948 recoge expresamente el derecho a obtener asilo, pero la redacción final solo recoge el derecho a buscar y disfrutar del

⁵² Alba, A, “Siria: la guerra que comenzó con un grafiti”, El Periódico

⁵³ Confr: Gortazar Rotaecche, CJ, Derecho de asilo y no rechazo del refugiado, Dykison, Madrid 1996, p. 87

asilo. Esto es lo que hace que se elimine la obligación del Estado y se atribuya al individuo un derecho⁵⁴, podemos decir, a medias, ya que es a buscar asilo.

La declaración de la Asamblea General de 1967 solo menciona el derecho individual a la no devolución. Distintos autores, como Díaz De Velasco, opinan que hay una cierta tendencia a encuadrar el derecho de asilo dentro de los derechos humanos.

En todo caso, no nos podemos olvidar que los sujetos del Derecho son las personas, individualmente, ya que son destinatarias de las normas, que les reconocen derechos e imponen deberes a través de las propias normas⁵⁵.

El derecho de asilo viene definido en el art. 2 de la Ley 12/2009 reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria como: “el derecho de asilo es la protección dispensada a los nacionales no comunitarios o a los apátridas a quienes se reconozca la condición de refugiado en los términos definidos en el artículo 3 de esta Ley y en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados”.

Este Derecho tiene su base legal en el art. 13 de nuestra Constitución, que en su párrafo cuarto recoge que “la ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España”. A pesar de ser un derecho reconocido en la Constitución, llama la atención que no está situado dentro del capítulo de los derechos fundamentales. Es simplemente un mandato al legislador para su concreción y desarrollo posteriores⁵⁶.

El art. 3 de la misma Ley establece que para reconocerse la condición de refugiado la persona debe tener fundados temores de ser perseguida por motivos de discriminación o, que encontrándose fuera de su país, no puede o no quiere acogerse a esa protección a causa de dichos temores. El art. 6.2 de la Ley reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria recoge las formas que pueden revestir los actos de persecución, entre las que destaca los actos de violencia física o psíquica.

Es importante distinguir el asilo de la protección subsidiaria, que el art. 4 de la Ley 12/2009 se define como la protección que se dispensa a aquellas personas que no cumplen los requisitos para obtener el asilo, pero que si regresan a su país corren el riesgo de sufrir algún daño grave.

Lo que tiene en común ambos derechos, e acuerdo al art. 5 de la Ley es que se garantiza la no devolución ni la expulsión de las personas a las que se les haya concedido cualquiera de los tipos de protección.

Para conceder el derecho a la protección subsidiaria, el art. 10 recoge qué tipo de amenazas debe sufrir el solicitante, entre las que se encuentra la tortura y los tratos inhumanos o amenazas graves contra la vida o la integridad de los civiles por una violencia indiscriminada en situaciones de conflicto interno.

⁵⁴ Ibidem

⁵⁵ Ibidem p.p 89-90

⁵⁶ Confr: Ortega Martín, E, Manual práctico de Derecho de extranjería, Europea de Derecho, Madrid 2003, p. 501

3.4 El derecho de asilo en la Unión Europea

La Unión Europea se define como un espacio de protección en el que se concede asilo a toda persona que huya de situaciones de conflicto o de graves peligros para su vida. Como la UE se caracteriza por ser un espacio abierto, sin fronteras interiores, ha creado un Sistema Común de Asilo (SECA) para asegurar que los solicitantes de este tipo de protección reciban un trato equitativo en cualquier Estado miembro. Para nutrir este sistema, la Unión ha creado un paquete de medidas legislativas: tres directivas, una sobre el procedimiento de asilo, otra sobre condiciones de acogida, y otra sobre los requisitos, y dos reglamentos, el de Dublin y el EURODAC.

La directiva sobre el procedimiento de asilo, Directiva 2013/32CE, establece las normas del proceso, incluyendo la solicitud, el examen de la misma, la asistencia a la que tiene derecho, las vías de recurso en caso de denegación, etc. Esta Directiva, crea un sistema que garantiza la adopción de decisiones más eficaces y equitativas. También se consigue que el proceso no se dilate más de seis meses. Se consigue, además, una mayor protección de los derechos fundamentales, evitando así que una mayoría de casos lleguen a Estrasburgo.

Por su parte, la directiva sobre los requisitos, Directiva 2011/95/UE, mejora la calidad del proceso y asegura que las personas que huyen de países con conflictos armados sean tratados de forma igualitaria. Aproxima los derechos de los refugiados y de aquellos a los que se les concede la protección subsidiaria. Se mejoran la atención a los menores y las medidas de integración.

Se modifica el Reglamento de Dublin por el Reglamento 604/2013, de manera que ya no tiene que encargarse de las solicitudes únicamente el Estado preponderante. Con este nuevo Reglamento se pretende prepararse ante crisis migratorias como la que estamos viviendo en la actualidad; se establece una entrevista personal obligatorias se facilita asistencia jurídica gratuita a quien lo solicita y se garantiza el derecho de recurso ante una decisión de traslado. También es importante la medida de suspender la ejecución del traslado mientras el recurso no es definitivo.

El Reglamento 603/2013 modifica el sistema EURODAC, por el que se creaba una base de datos de huellas dactilares de todos los solicitantes de asilo con el fin de evitar el terrorismo. Con el nuevo Reglamento se ajusta la base de datos a la legislación sobre protección de datos. Además, permite que la Europol compare las huellas registradas con investigaciones que esté llevando a cabo⁵⁷.

La Unión Europea, además, ha creado una oficina para ayudar a los Estados miembros en caso de recibir grandes flujos migratorios. Esta oficina (EASO), se creó en el año 2010. La principal función es ayudar a prepararse a los países UE para actuar frente a las demandas de asilo, asegurándose de que aplican la legislación comunitaria. Intentan prestar mayor atención a los Estados que pueden ser puerta de

⁵⁷ Véase https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/e-library/docs/ceas-fact-sheets/ceas_factsheet_es.pdf

entrada hacia Europa, como Italia o España, porque son los que más solicitudes reciben.

La EASO tiene tres órganos de gestión: el Consejo de Administración, formado por representantes de los Estados miembros y de los países asociados, representantes de la Comisión Europea y un representante de ACNUR; un director ejecutivo, que que se carga de la gestión diaria y ostenta la representación legal; y un Foro Consultivo, que es un espacio de dialogo y de intercambio de ideas e información entre la Oficina y la población. Los ingresos provienen del presupuesto de la UE y de aportaciones de los países asociados⁵⁸.

3.5 Procedimiento para la solicitud de asilo

Estas solicitudes se pueden presentar en diferentes organismos: en las fronteras, en los Centros de Internamiento de Extranjeros, en el territorio y en las embajadas. La solicitud en las fronteras puede hacerse tanto en aeropuertos como en puertos internacionales, en los puestos fronterizos que ambos sitios tienen.

El procedimiento⁵⁹ varía dependiendo de dónde se presente dicha solicitud. En el caso de las fronteras, hay un plazo de 4 días para examinar la documentación y la situación del solicitante. En caso de inadmisión, después de 2 días se puede someter a un reexamen. Si se vuelve a inadmitir hay que acudir a los recursos de revisión, contencioso administrativo o de reposición.

Si la solicitud se presenta en un Centro de Internamiento de Refugiados, el solicitante se lo tiene que comunicar a la dirección de dicho Centro, que dará traslado a la Oficina de Asilo y Refugio (OAR). Hay un plazo de 4 a 10 días para decidir. Si se deniega la petición, se puede someter a reexamen tras 2 días. En caso de que se deniegue por segunda vez hay que acudir a los recursos administrativos ya mencionados. El solicitante tiene la posibilidad de entrevistarse con ACNUR.

Si el solicitante pide el asilo en territorio español deberá hacerlo en una comisaría, en la Oficina de Extranjería o en la Oficina de Asilo y Refugio. En este caso, el plazo para decidir es de 1 mes. Si se acepta la solicitud se tiene que distinguir entre tramitación urgente, que tiene un plazo de 3 meses, y tramitación ordinaria, que tarda como máximo 6 meses. En caso de denegar la solicitud se debe presentar alguno de los recursos citados anteriormente. Cabe destacar que con la nueva legislación, en caso de inadmisión de la solicitud se avisará a ACNUR para que, en un plazo de 10 días, emita un informe.

Si el solicitante acude a una Embajada, los embajadores pueden promover el traslado de los solicitantes a España para facilitar la tramitación. Los requisitos para

⁵⁸ Véase <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Ajl0022>

⁵⁹ Página web de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado

trasladar al solicitante a España son que no sea nacional del Estado donde reside la misión diplomática y que corra peligro su integridad física⁶⁰.

El art. 25 de la Ley 12/2009 recoge los criterios necesarios para que una solicitud sea tramitada por el procedimiento de urgencia. Lo característico de este procedimiento, de acuerdo al párrafo cuarto del mismo artículo, es que los plazos de tramitación se reducen a la mitad.

En todo caso, la resolución del procedimiento conlleva tres fases: estudio, decisión y resolución. Cada una de las tres fases las lleva a cabo un organismo distinto:

- el estudio lo hace la Oficina de Asilo y Refugio
- la decisión la toma la Comisión Interministerial de Asilo y Refugio
- la resolución la lleva a cabo el Ministerio de Interior

3.6. Efectos de la concesión de asilo

Los efectos de las concesión del asilo viene recogidos en el art. 36 de la Ley de asilo y refugio:

- Protección contra la devolución. Se respeta el principio de Derecho internacional de no devolución al país de origen
- Acceso a información sobre los derechos y deberes que suponen la protección del asilo. Esta información debe facilitarse en una lengua que entienda el asilado
- Autorización de residencia y trabajo permanente. En esta materia hay que estar a lo que dispone la LO 4/2000 sobre derechos y libertades de los extranjeros y su integración social
- Expedición de documentos de identificación y viaje
- Acceso a servicios públicos de empleo
- Acceso a los derechos básicos de educación, vivienda y sanidad en las mismas condiciones que los españoles, incluyendo la protección por violencia de género si es necesaria
- Libertad de circulación
- Acceso a programas de integración
- Acceso a programas de retorno voluntario
- Mantenimiento de la unidad familiar según los términos previstos en la ley

3.7 Conclusiones

Me gustaría empezar estas conclusiones con unas palabras que recoge Nuria Camps en su libro sobre el Derecho internacional ante las migraciones forzadas, en el que dice que “existe una incuestionable relación entre e problema de los refugiados y los derechos humanos, pues tanto los solicitantes de asilo como los refugiados tienen

⁶⁰ Confr: Ortega Giménez, A, Manual práctico orientativo de Derecho de Extranjería, Aranzadi, Navarra 2016, p.p 35-40

derecho a todos los derechos humanos y libertades fundamentales proclamados en diferentes instrumentos internacionales adoptados en la materia (...)»⁶¹. Estas palabras nos abren los ojos ante la dimensión que tiene ser un refugiado o solicitante de asilo: personas que huyen de sus países, abandonando sus casas, para llegar a un lugar en el que estar seguro y ser libre, que son dos derechos que damos por sentado pero que no todo el mundo tiene.

En el caso que se nos presenta los inmigrantes rescatados son identificados en el puerto de Malta como senegaleses y sirios. Estas personas han salido de esos países, pero su patera salió de Libia, país que tampoco se caracteriza por su respeto a los derechos de los ciudadanos.

A pesar de que la Constitución española recoge en su art. 13.4 el derecho a solicitar asilo, como también lo hace la Ley 12/2009, ese derecho a solicitar la protección no supone para el Estado la obligación de concederlo ni el derecho del solicitante a obtenerlo. Esto es muy importante que quede claro.

También hay aclarar que nuestra legislación asumió como una misma figura de protección el asilo y el refugio. En este punto no estoy de acuerdo con la reforma que se llevó a cabo, ya que, en mi opinión, se debe distinguir entre aquellos que huyen de su país porque hay un conflicto armado, como es el caso de Siria, y aquellos que huyen por otros motivos, entre los que se pueden encontrar el no respeto a los derechos de los ciudadanos, como es el caso de Senegal. Con la ley actual se crea la protección subsidiaria, que viene a suplir la falta de diferenciación entre asilo y refugio. Estoy totalmente de acuerdo con el texto de Nuria Camps cuando dice “el refugio se reconoce y el asilo se otorga o concede”⁶². El refugio debería depender de la situación en la que se encuentra el Estado de origen de la persona que lo solicita. El asilo, en cambio, debería depender más de la situación personal del solicitante. Pero nuestro legislador lo ha querido así.

Las personas rescatadas, como hemos dicho anteriormente, tiene nacionalidad siria y senegalesa. Lo primero que tenemos que hacer es cumplir con el principio del Derecho internacional de no devolución, principio recogido en numerosos convenios. Partiendo de que no podemos devolver a estas personas ni a Senegal ni a Siria, debemos preguntarnos si les podemos conceder el asilo o la protección subsidiaria.

Según la Ley reguladora de asilo y protección subsidiaria, el asilo se concede a cualquier persona con fundados temores de ser perseguida⁶³. Los actos de persecución, de acuerdo a la Ley, pueden ser actos de violencia física o psíquica⁶⁴,

⁶¹ Confr: Camps Mirabet, N, El Derecho internacional ante las migraciones forzadas. Refugiados, desplazados y otros migrantes involuntarios, Edicions de la Universitat de Lleida, Lleida 2005, p.p. 19-20

⁶² Ibidem, p. 46

⁶³ Art. 3 de la Ley 12/2009, de 30 de octubre, por la que se regula el derecho de asilo y la protección subsidiaria

⁶⁴ Art. 6.2 a) de la Ley 12/2009, de 30 de octubre, por la que se regula el derecho de asilo y la protección subsidiaria

por lo que los ciudadanos sirios cumplen los requisitos dado que en su país hay una guerra civil desde hace más de siete años que ha dejado miles de víctimas civiles.

Los ciudadanos senegaleses, por otra parte, no cumplen el requisito de peligro por violencia física o psíquica, pero si analizamos el art. 6 de la Ley podemos ver que otra de las formas de persecución es la denegación de tutela judicial efectiva que deriva en penas desproporcionadas. En el apartado dos de esta misma pregunta, analizando la situación de Senegal, hemos visto que no hay garantía de juicios justos y que en sus centros penitenciarios hay torturas y trato degradante, por lo que encaja en este supuesto.

4. El pesquero ha sufrido pérdidas económicas por no haber podido faenar durante 10 días, ¿pueden recibir alguna indemnización por esas pérdidas?

Para contestar a esta pregunta lo primero que tenemos que hacer es recordar, como hemos dicho anteriormente en la segunda cuestión, que el rescate a las personas en peligro en el mar es una obligación jurídica. Este deber, como también hemos visto, viene recogido en numerosos textos legales tanto nacionales (Ley de Navegación Marítima o la Ley que regula auxilios y salvamentos marítimos⁶⁵), como internacionales (Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convenio SAR, Convenio SOLAS, etc). Esto nos lleva a concluir que el capitán de El Rosario estaba cumpliendo con su obligación. Pero esto no significa, con la legislación actual, que tenga derecho a una indemnización.

No es que la legislación vigente recoja que no existe ese derecho, simplemente no hay legislación estatal o comunitaria al respecto.

La Ley de Navegación Marítima establece un premio, en su art. 362.1 para quien realice labores de salvamento con un resultado exitoso, pero, por lo que dice el precepto, este derecho a premio solo se tiene si lo que se salvan son buques y/o los bienes que se transportaban. El párrafo segundo del mismo artículo dice: “el pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores”. El rescate de personas ni se menciona.

La Ley de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos establece, en su art. 1: “el auxilio y salvamento de los buques de navegación marítimo o aeronaves en el mar que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, (...) quedan sometidos a las disposiciones siguientes”. Tampoco se recoge el salvamento de personas.

En el ámbito internacional también está regulado el rescate de buques. La primera vez que se consiguió una regulación unificada fue en el Convenio de Bruselas de 1910 bajo las directrices de la Convención Marítima Internacional (CMI). Este Convenio lo llegaron a adherir hasta 80 países, lo que lo convirtió en un verdadero Derecho uniforme sobre salvamento marítimo internacional. El Convenio fue

⁶⁵ Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos

modificado por el Protocolo de 27 de mayo de 1967 para incluir en el campo de actuación a los buques públicos.

Con el tiempo se vio la necesidad de actualizar el Derecho de salvamento porque el rescate de buques en peligro pasó de ser una cuestión privada a pública en el momento en que, por culpa de los rescates se provocaban daños ecológicos. Esto llevó a la OMI a la revisión del Convenio de Bruselas. De esta revisión salió la aprobación del Convenio SALVAGE/89. Este nuevo Convenio se aplica indistintamente en todos los casos, con el único requisito de que el litigio se plantee en un Estado parte, por lo que se produce la unificación del Derecho⁶⁶.

El salvamento de bienes no debe confundirse con la búsqueda y salvamento de personas. El Convenio de 1989 también recoge el deber de auxilio que tiene todo capitán de un buque. Esta obligación se concibe como un deber profesional y personal del capitán, por lo que se exime de responsabilidad al armador en caso de incumplimiento. Salvo que ese incumplimiento sea por orden del armador, orden que, por otra parte, el capitán puede desoír. Conviene resaltar que, aunque el Convenio parte de la gratuidad de los servicios de salvamento a personas, deja la puerta abierta a lo que puedan disponer las legislaciones nacionales al respecto. Sí otorga al salvador el derecho a participar en la recompensa ganada por un salvador de bienes en el curso del mismo accidente⁶⁷.

El Convenio de 1989 define como operación de salvamento: *todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas*⁶⁸. De nuevo nos encontramos con que no se menciona el salvamento de personas o la salvaguarda de vidas.

Según nos dicen Isabel Garzo⁶⁹ y Jose Luis Gabaldon García⁷⁰, se deben distinguir tres clases de salvamento marítimo:

1. Salvamento forzoso: es aquel que deriva de un mandato jurídico de asistir. Se basa en un deber humanitario. El hecho de que el salvamento pueda ser obligatorio no afecta al derecho de los salvadores de obtener un premio si se dan los requisitos necesarios.

⁶⁶ Confr: Gabaldon García, JL, Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Marcial Pons, Madrid 2012, pp. 682-683

⁶⁷ Confr: Gabaldon García, JL, Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Marcial Pons, Madrid 2012, pp. 683-684

⁶⁸ Art. 1 a) del Convenio Internacional sobre el Salvamento Marítimo hecho en Londres en 1989 y ratificado por España ese mismo año

⁶⁹ Garzo, I, ¡Al abordaje! La moralidad en las normas de salvamento marítimo, de 12 de agosto de 2016, visto en yorokobu.es

⁷⁰ Confr: Gabaldon García, JL, Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Marcial Pons, Madrid 2012, pp. 692-693

2. Salvamento espontáneo: es facultativo y se produce cuando un buque realiza labores de salvamento sin el consentimiento del otro capitán. No existe ningún mandato ni previo acuerdo con los interesados en los bienes en peligro. Este tipo de salvamento no da derecho a una recompensa.
3. Salvamento contractual: existe un acuerdo entre las partes que puede ser expreso o tácito, previo a las labores de salvamento. En estos casos lo habitual es pactar el precio en el momento del contrato, asegurándose así que el salvado tiene que pagar ante un proceso de arbitraje.

Llama la atención la distinción que hace Isabel Garzo⁷¹ entre la obligación de rescate y el salvamento de buques y sus mercancías: rescatar a personas es una obligación, por la que se puede incurrir en ilícito penal si se incumple, pero sin recibir ningún tipo de remuneración. En cambio, el salvamento de buques y mercancías, lejos de ser un deber moral, sí que da derecho a percibir remuneración.

En este tema es importante hablar de los seguros. De acuerdo a lo que dice Marc Conesa⁷², la *garantía de asistencia en el mar o gastos de remolcaje* tiene como objetivo asumir, en forma de reembolso de gastos, las facturadas presentadas por el asegurado frente a la aseguradora por el salvamento. Pero si el buque está asegurado según las condiciones españolas, sin gastos de asistencia en el mar, aun no estando contratada la cobertura, si el asegurado demuestra que si no hubiera habido salvamento la cuantía del siniestro sería más alto, la aseguradora deberá pagar una indemnización.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, perteneciente al Ministerio de Fomento, establece cuál es la cobertura mínima legal que deben tener todas las embarcaciones. Según muestran en su página web, el seguro debe cubrir: la muerte o lesiones corporales de terceros, los daños materiales a terceros, las pérdidas económicas derivadas de lo anterior y los daños a buques por colisión y sin contacto⁷³. Además de estas cláusulas obligatorias, el asegurado puede pactar otras adicionales con la aseguradora.

Según lo que acabamos de ver, ante el caso que se nos presenta, El Rosario tiene derecho a cobrar las pérdidas económicas ocasionadas por el rescate. Salvo que hubieran llegado a un acuerdo con su aseguradora que estableciera una cláusula referida a estos casos. En este sentido y viendo cómo está la situación actual, según Markus Gómez Dabic⁷⁴, algunos clubs de Protección recomiendan a sus armadores firmar cláusulas específicas sobre el rescate de refugiados para dejar claro cómo es el reparto de gastos. Reparto que, por otro lado, de acuerdo a Markus Gómez Dabic, puede dividirse entre el fletador y el armador en caso de ser un fletamento por tiempo, o solo al armador si es por viaje.

⁷¹ Garzo, I, ¡Al abordaje!... op. cit.,

⁷² Confr: Conesa, M, Como funciona el Salvamento, Rescate y asistencia en el mar, Caral i Conesa Correduria dAsseguurances, visto en nauticaprofesional.com

⁷³ Confr: página web del Ministerio de Fomento

⁷⁴ Gómez Dabic, M, Garrigues artículos profesionales, visto en la página web de Garrigues

4.1 Las Leyes gallegas 121/1988 y 126/1989

Estas dos leyes autonómicas recogen el derecho a una contraprestación para todas las personas o embarcaciones que participen en labores de “búsqueda, auxilio o salvamento en el mar”. Son dos leyes cortas, de solo cinco artículos, en los que se establecen los límites de la indemnización, las condiciones que deben cumplir y el procedimiento a seguir para conseguir el pago de la indemnización.

Las dos leyes son prácticamente iguales salvo dos matices: la primera especifica que todas las “embarcaciones de la flota de bajura (...)”, mientras que la segunda establece que tienen derecho las “embarcaciones de la flota litoral”. También tienen una pequeña diferencia en el procedimiento: la Ley de 1989 ordena que la solicitud del pago sea conjunta, mientras que la Ley de 1988 manda que la solicitud sea individual para cada tripulante y para la embarcación.

Los límites y las condiciones son los mismos: hasta 4.000 ptas por tripulante por cada día de trabajo en el salvamento y hasta 6.000 para el patrón. Para las embarcaciones el máximo es 2.000 ptas por cada día de trabajo.

Las condiciones que se tienen que dar son que las tareas hayan sido dirigidas, coordinadas y autorizadas por la autoridad marina de la zona. Respecto de los tripulantes, tienen que estar despachados en la embarcación que participa en el rescate o estar autorizados por la autoridad marina de la zona a salir en otra embarcación⁷⁵.

Si una Comunidad Autónoma tiene regulados los casos de rescate es inexplicable que no haya ningún tipo de legislación a nivel estatal ni europea. Se establece que el salvamento de personas en peligro es una obligación pero nadie ha pensado en lo que supone llevar a cabo ese rescate por buques que no están pensados para eso. Teniendo en cuenta cómo está la situación actual en el Mar Mediterráneo es necesario que se establezca una normativa clara y uniforme en la Unión Europea para estos casos, especialmente cuando se está recomendando a los fletadores que contraten una cláusula específica sobre rescate de refugiados con sus aseguradoras.

4.2. Conclusiones

Existe cierto déficit normativo sobre la materia. Hay normas internacionales, muchas ratificadas por España, que están más bien pensadas para buques de la marina, sin perjuicio de su aplicación a buques de pesca que, aunque en ocasiones pueda resultar forzada.

En todo caso, lo cierto es que en las situaciones de socorro (principalmente salvamento y rescate de personas), existe la obligación de auxilio, que es de inexcusable cumplimiento hasta el punto de que pueden caer sanciones en caso de infracción.

El cumplimiento de esta obligación puede implicar, en ocasiones, perjuicios a quien, en el ejercicio siempre de su deber, procede al auxilio en el mar de personas que lo necesitan. Este es el caso, por ejemplo, de buques de pesca que están faenando

⁷⁵ Orden de 24 de mayo, Ley 1988/121 y Orden de 21 de febrero, Ley 1989/126

en el mar y tienen que paralizar su actividad pesquera para auxiliar a personas inmigrantes cuyo medio de transporte marítimo (si es que puede llamarse así) no reúne las condiciones de navegabilidad y seguridad de la vida en el mar hasta el punto de que, jurídicamente, están en situación de naufragio. La paralización de sus actividades pesqueras por esta causa (un deber legal) no solo implica pérdida de ingresos (derivada de la imposibilidad de pescar), sino también gastos no previstos (atención a las personas necesitadas de auxilio).

Desde luego, una aproximación jurídica a este caso pone de manifiesto las dificultades que tienen estas embarcaciones de pesca para poder resarcirse de los daños y perjuicios ocasionados por el cumplimiento de la obligación de la que estamos hablando. La normativa aplicable no es clara, y la verdad, no concreta nada al respecto del establecimiento, por parte de los Estados, de medios a los que puedan recurrir dichos buques de pesca para cubrir las situaciones de necesidad provocadas por el auxilio (esto es, pérdida de ingresos y exceso de gastos).

Aunque no sea aplicable al caso, lo cierto es que el conjunto de medidas articuladas al respecto en el caso concreto de la Comunidad Autónoma de Galicia es exportable y debería ser un modelo a tener en cuenta no solo en el resto de España, sino también a nivel internacional. Y es que en Galicia está regulado, de forma clara y expresa, el derecho a una contraprestación para todas las personas o embarcaciones que participen en labores de búsqueda, auxilio o salvamento en el mar. Con ello, quienes han participado en dichas labores, pueden, a través del procedimiento, establecido, neutralizar económicamente el impacto de haber tenido que paralizar su actividad pesquera para cumplir su deber de auxilio o socorro en el mar.

CONCLUSIONES FINALES

El capitán de El Rosario puede enfrentarse al delito de desobediencia por negarse a desembarcar en Libia. Este delito puede suponer hasta un año de cárcel. Lo que hay que plantearse es si realmente se puede procesar a una persona por cumplir con un deber jurídico internacional: desembarcar a los solicitantes de asilo en un puerto seguro que, como se ha visto anteriormente, no era Libia. también cabe preguntarse si se puede hacer algo contra el Gobierno, quien dio la orden de desembarcar en un puerto libio, incumpliendo así el principio de no devolución.

Si, por el contrario, el capitán del pesquero no hubiese recogido a las personas en peligro, podría incurrir en un delito de omisión del deber de socorro, que también se castiga con hasta un año de multa. Por lo tanto, en cualquier caso, el capitán puede verse envuelto en un proceso judicial: bien por incumplir la orden de un superior, bien por no haber recogido a las personas en peligro. Esto supone una contradicción legislativa, ya que no hay una manera de rescatar a personas en peligro sin enfrentarse a posibles consecuencias jurídicas. Claro que si el Gobierno hubiera permitido el desembarco de El Rosario en un puerto español todo se hubiera simplificado, ya que el capitán no tendría que haberse visto obligado a incumplir la orden. También Malta tiene parte de responsabilidad al negarse a abrir sus puertos ante una situación de necesidad urgente. Las decisiones de los dos gobiernos incumplen el Derecho internacional y, especialmente, el Reglamento 656/2014 de la Unión Europea, lo que debería tener consecuencias legales por parte de la Comisión Europea.

Por otra parte tenemos el vacío legal que se produce cuando un barco cuya labor no es la de rescate no puede realizar sus tareas diarias. Si todo buque que ve a una embarcación en peligro tiene la obligación legal de rescatarlo y esto ocasiona pérdidas, estas deberían resarcirse por un fondo público que debería provenir de la Unión Europea, ya que hay más casos similares en los que barcos que no son de rescate se ven en esta situación. De hecho, como se ha visto, las aseguradoras hoy en día empiezan a recoger cláusulas por pérdidas en caso de rescate. Esto supone que las pólizas se encarezcan y los que acaban pagando son los armadores. Mientras, la Unión Europea, como también se ha visto, continúa sin hacer nada.

La conclusión final no puede ser otra que reclamar legislación. Las normas a todos los niveles, desde nacionales hasta internacionales, incluyendo las comunitarias, están pensadas para casos excepcionales en los que un buque encuentra a otro en peligro. Pero cuando esta situación se convierte en habitual no valen normas de excepción. Esta situación lleva muchos años así y nadie hace nada por miedo a repercusiones políticas y electorales.

Lo que es seguro es que la solución no es poner trabas a las Organizaciones No Gubernamentales que hacen el trabajo sucio que nadie quiere ver mientras las autoridades hacen oídos sordos.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBA, A, “Siria: la guerra que comenzó con un grafiti”, El Periódico
- ALVAREZ GARCÍA, FJ Y GONZÁLEZ CUSSAC, JL, *Consideraciones a propósito del Proyecto de Ley de 2009 de modificación del Código Penal*, Tirant lo Blanch, Valencia 2010
- BLANCO PEREIRA, E Y BARRIO GARCÍA, G, *Legislación y organización del salvamento marítimo y socorrismo*, Xaniño
- BLASI CASAGRAN, C E ILLAMOLA DAUSÁ, M, *El control de las agencias del Espacio de Libertad, Seguridad, y Justicia*, Marcial Pons, Madrid 2016
- CAMPS MIRABET, N, *El Derecho internacional ante las migraciones forzadas. Refugiados, desplazados y otros migrantes involuntarios*, Edicions de la Universitat de Lleida, Lleida 2005
- CONESA, M, *Cómo funciona el Salvamento, Rescate y asistencia en el mar*, Caral i Conesa Correduria dAsseguurances
- COTARELO GARCÍA, R, *Resistencia y desobediencia civil*, Eudema, Madrid 1987
- FALCÓN Y TELLA, MJ, *La desobediencia civil*, Marcial Pons, Madrid 2000
- GABALDÓN GARCÍA, JL, *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid 2012
- GARZO, I, *¡Al abordaje! La moralidad en las normas de salvamento marítimo*, de 12 de agosto de 2016
- GÓMEZ DABIC, M, Garrigues artículos profesionales
- GORTAZAR ROTAECHE, CJ, *Derecho de asilo y no rechazo al refugiado*, Dykinson, Madrid 1996
- LAMARCA PÉREZ, C., *Derecho penal parte especial*, Colex, Madrid, 2011
- LASTRA, A, *Desobediencia civil. Historia y antología de un concepto*, Tecnos, Madrid 2012
- MARAVER GÓMEZ, M, *Derecho y justicia penal en el siglo XXI*, Colex, Madrid 2006
- MARTÍNEZ CANTÓN, S, *La ponderación en el estado de necesidad*, Universidad de León 2006
- MÉNDEZ D, *Cuando salvar vidas te puede llevar a la cárcel*, reportaje de la revista XL Semanal
- MUÑOZ RUIZ, J, *La ayuda humanitaria ¿una excusa absolutoria o una causa de justificación?*
- ORTEGA GIMÉNEZ, A, *Manual práctico orientativo de Derecho de Extranjería*, Aranzadi, Navarra 2016
- ORTEGA MARTIN, E, *Manual práctico de Derecho de Extranjería*, Europa de Derecho, Madrid 2003

PÉREZ CEPEDA, AI, *Inmigración y sistema penal, retos y desafíos para el siglo XXI*, Tirant lo Blanch, Valencia 2006

RODRIGO DE LARRUCEA, J, *El salvamento marítimo y el Derecho humanitario*

RODRÍGUEZ GAYÁN, E, *Salvamento Marítimo Internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia 2003

RODRÍGUEZ MESA, MJ Y RUIZ RODRÍGUEZ, JR, *Inmigración y sistema penal: retos y desafíos para el siglo XXI*

SÁNCHEZ DAFUACE, M, *Sobre el estado de necesidad existencial*, Tirant lo Blanch, Valencia 2016

VÁZQUEZ IRUZUBIETA, C, *Código Penal comentado actualizado por las leyes orgánicas: 1/2015, de 30 de marzo y 2/2015, de 30 de marzo*, Atelier, Barcelona 2015

VILLACAMPA ESTIARTE, C, *Inmigración y sistema penal, retos y desafíos para el siglo XXI*, Tirant lo Blanch, Valencia 2006

APÉNDICE LEGISLATIVO

Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero. Boletín Oficial del Estado núm. 41, de 17 de febrero de 2014, páginas 15.265 a 15.307, <https://www.boe.es/eli/es/rd/2014/01/24/36>

Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima. Boletín Oficial del Estado núm. 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59.193 a 59.311, <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, páginas 33.987 a 34.058, <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra el 28 de julio de 1951 y Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, hecho en Nueva York el 31 de enero 1967. Instrumento de Adhesión de España. Boletín Oficial del Estado núm. 252, de 21 de octubre de 1978, páginas 24.310 a 24.328

Reglamento (UE) nº 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea. Diario Oficial de la Unión Europea, núm. 189, de 27 de junio de 2014, páginas 93 a 107.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974. Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978. Boletín Oficial del Estado, núm. 144, de 16 de junio de 1980, páginas 13.380 a 13.400.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979. Instrumento de Adhesión de España. Boletín Oficial del Estado, núm. 103, de 3 de abril de 1993, páginas 12.869 a 12.879.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Instrumento de ratificación. Boletín Oficial del Estado, núm. 39, de 14 de febrero de 1997, páginas 4.966 a 5.055.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989. Instrumento de Ratificación. Boletín Oficial del Estado, núm. 57, de 8 de marzo de 2005, páginas 8.071 a 8.078.

Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000. Instrumento de Ratificación. Boletín Oficial del Estado, núm. 296, de 11 de diciembre de 2003, páginas 44.083 a 44.089.

Convenio del Consejo de Europa sobre la lucha contra la trata de seres humanos (Convenio nº 197 del Consejo de Europa), hecho en Varsovia el 16 de mayo de 2005.

Instrumento de Ratificación. Boletín Oficial del Estado, núm. 219, de 10 de septiembre de 2009, páginas 76.453 a 76.471.

Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria. Boletín Oficial del Estado, núm. 263, de 31 de octubre de 2009, páginas 90.860 a 90.884, <https://www.boe.es/eli/es/l/2009/10/30/12>

Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, núm. 311, de 29 de diciembre de 1978, páginas 29.313 a 29.424, [https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1))

Directiva 2013/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre procedimientos comunes para la concesión o la retirada de la protección internacional. Diario Oficial de la Unión Europea, núm. 180, de 29 de junio de 2013, páginas 60 a 95.

Directiva 2011/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, por la que se establecen normas relativas a los requisitos para el reconocimiento de nacionales de terceros países o apátridas como beneficiarios de protección internacional, a un estatuto uniforme para los refugiados o para las personas con derecho a protección subsidiaria y al contenido de la protección concedida. Diario Oficial de la Unión Europea, núm. 337, de 20 de diciembre de 2011, páginas 9 a 26.

Reglamento (UE) nº 603/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, relativo a la creación del sistema "Eurodac" para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Reglamento (UE) nº 604/2013, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida, y a las solicitudes de comparación con los datos de Eurodac presentadas por los servicios de seguridad de los Estados miembros y Europol a efectos de aplicación de la ley, y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1077/2011, por el que se crea una Agencia europea para la gestión operativa de sistemas informáticos de gran

magnitud en el espacio de libertad, seguridad y justicia. Diario Oficial de la Unión Europea, núm. 180, de 29 de junio de 2013, páginas 1 a 30.

Reglamento (UE) nº 604/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida. Diario Oficial de la Unión Europea, núm. 180, de 29 de junio de 2013, páginas 31 a 59.

Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. Boletín Oficial del Estado, núm. 310, de 27 de diciembre de 1962, páginas 18.269 a 18.273, <https://www.boe.es/eli/es/l/1962/12/24/60>

Convenio Europeo sobre protección de animales de compañía, hecho en Estrasburgo el 13 de noviembre de 1987. Instrumento de ratificación. Boletín Oficial del Estado, núm. 245, de 11 de octubre de 2017, páginas 98.971 a 98.982.

