



# UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Facultade de Dereito

Trabaja de Fin de Grado

**RESCATE DE PERSONAS EN  
PELIGRO EN EL MEDITERRÁNEO:  
DIFICULTADES Y CONSECUENCIAS  
JURÍDICAS**

Andrea Seoane Aguiar

Tutor: Prof. Dr. D. Jorge Antonio  
Quindimil López

**Doble Grado en Derecho y Administración y Dirección de Empresas**

Curso 2018-2019

## ÍNDICE

|                                                                                                                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abreviaturas .....                                                                                                                                                          | 3  |
| 1.- Supuesto de hecho.....                                                                                                                                                  | 4  |
| 2.- Introducción .....                                                                                                                                                      | 4  |
| 3.- Protección internacional: ¿refugiados o migrantes económicos?.....                                                                                                      | 6  |
| 4.- Concepto de lugar seguro.....                                                                                                                                           | 8  |
| 4.1.- ¿Qué consecuencias jurídicas puede tener para el capitán del pesquero haber desoído las órdenes del Gobierno de atracar en Libia?.....                                | 9  |
| 4.2.- ¿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..... | 12 |
| 4.3.- Según la normativa, ¿en qué puerto deberían haber desembarcado?...                                                                                                    | 14 |
| 5.- Obligaciones del capitán de un buque.....                                                                                                                               | 16 |
| 5.1.- Si el pesquero no hubiera recogido a las personas, ¿podría derivarse algún tipo de responsabilidad?.....                                                              | 18 |
| 5.2.- Si el pesquero no hubiera recogido a las personas, ¿podrían haber incurrido en algún delito los capitanes del pesquero y del Open Arms?.....                          | 20 |
| 6.- Obligaciones de los Estados receptores.....                                                                                                                             | 22 |
| 6.1.- ¿Podría derivarse algún tipo de responsabilidad para los gobiernos que se negaron a acoger a las personas?.....                                                       | 24 |
| 7.- El derecho de asilo.....                                                                                                                                                | 27 |
| 7.1.- ¿Pueden las personas rescatadas, una vez que los trasladen a España, pedir asilo?.....                                                                                | 34 |
| 8.- El derecho a premio de los salvadores en España.....                                                                                                                    | 38 |
| 8.1.- El pesquero ha sufrido pérdidas económicas por no haber podido faenar durante 10 días, ¿pueden recibir alguna indemnización por esas pérdidas?.....                   | 39 |
| 9.- Conclusiones.....                                                                                                                                                       | 42 |
| 10.-Bibliografía.....                                                                                                                                                       | 42 |
| 11.-Apéndice normativo.....                                                                                                                                                 | 48 |
| 12.-Apéndice jurisprudencial.....                                                                                                                                           | 49 |

## **ABREVIATURAS**

ONG: Organización No Gubernamental.

UE: Unión Europea.

OIM: Organización Internacional para las Migraciones.

IDH: Índice de Desarrollo Humano.

EI: Estado Islámico.

MFMC: Movimiento de Fuerzas Democráticas de Casamence.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

ACNUR: Agencia de la ONU para los Refugiados.

CONVEMAR: Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar.

SAR: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo.

SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

FRONTEX: Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas.

OIM: Organización Marítima Internacional.

RCC: Centro Coordinador de Salvamento.

EUROPOL: Oficina Europea de la Policía.

UNODC: Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

DUDH: Declaración Universal de los Derechos Humanos.

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

CDFUE: Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

TS: Tribunal Supremo.

CE: Constitución Española.

## 1.- SUPUESTO DE HECHO

El barco pesquero “El Rosario” salió del puerto de Almería para faenar en alta mar 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 náufragos que estaban a la deriva. Dieron aviso al centr 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 náufragos 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€.

## 2.- INTRODUCCIÓN

El presente trabajo *Rescate de personas en peligro en el Mediterráneo* aborda algunos puntos clave de las distintas ramas del Derecho que tienen absoluta relevancia en la actualidad: las dificultades y las consecuencias jurídicas de las migraciones por mar en la Unión Europea. Una problemática que, sin lugar a dudas, no es nueva. Nos encontramos, pues, ante un cúmulo de hechos interrelacionados que tienen un punto de partida, un desarrollo y un desenlace. Así, lo que comienza como una travesía por el mar Mediterráneo para huir de sus países de origen, termina con todas las personas que iban a bordo de la patera y sus rescatadores a la deriva durante más tiempo del esperado. En este punto, vamos a entrar en el debate de la clasificación de la condición jurídica de las personas que iban a bordo de la patera.

Dada la especificidad y la dificultad de las circunstancias que rodean a este tipo de rescates, se han redactado numerosas leyes que buscan la protección y seguridad jurídica de todas las partes implicadas. Unas normas que han suscitado un enorme revuelo entre los Estados afectados y que, sin lugar a dudas, trataremos a lo largo de este trabajo. Así, analizaremos en profundidad en qué lugar se debería producir el desembarco, cuáles son las obligaciones del capitán del buque y qué puede hacer el mismo para recuperar las pérdidas que le ha ocasionado el rescate; y cuáles son las obligaciones de los Estados afectados.

En último lugar, y tampoco exento de polémica, vamos a analizar qué pasa con las personas rescatadas una vez que llegan a tierra firme. Concretamente, vamos a estudiar los pasos que tienen que seguir para ver si pueden acogerse al sistema de asilo o no y, por lo tanto, vamos a averiguar en qué condiciones quedan una vez se ha producido el desembarco.

Como podemos observar, los movimientos migratorios han sido, son y serán uno de los ejes centrales de la Unión Europea. En el año 2018, 139.000 migrantes irregulares cruzaron el mar Mediterráneo con el objetivo de llegar a Europa<sup>1</sup>. Estos flujos migratorios están compuestos por migrantes económicos y migrantes no económicos. En los últimos años, los segundos se han convertido en la mayoría de migrantes que entran en la UE<sup>2</sup>.

El mar Mediterráneo es el punto de articulación de los movimientos migratorios en la UE. Existen cuatro grandes rutas de acceso: la ruta de África occidental, la ruta del Mediterráneo occidental, la ruta central del Mediterráneo y la ruta del este del Mediterráneo. En los últimos años, las rutas occidentales han mantenido un flujo migratorio estable, mientras que las rutas central y del este han experimentado un importante aumento en los flujos migratorios<sup>3</sup>. Por circunstancias del caso, nos centraremos exclusivamente en la ruta central del Mediterráneo.

La ruta central del Mediterráneo es la ruta utilizada por los migrantes procedentes de África y Libia para llegar a la costa de Sicilia y Malta. El principal punto de salida de esta ruta es Libia y el principal punto de llegada es Italia. Para la mayoría de migrantes, esta ruta no supone el inicio de su viaje hacia Europa. Siria, Eritrea y algún país del África occidental, como Senegal o Nigeria, son los países de origen de la mayoría de estos flujos. Desde el año 2015, esta ruta es la más común<sup>4</sup>. La mayoría de los migrantes que viajan por esta ruta huyen de la guerra, la pobreza y la violencia. La parte más peligrosa es la que va desde la frontera sur del desierto de Libia hasta la costa mediterránea. Esta

---

<sup>1</sup> OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

<sup>2</sup> ACNUR: *Migrantes y refugiados, ¿qué diferencia hay? ACNUR responde*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 03/04/2019]. Disponible en: <https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/migrantes-y-refugiados-que-diferencia-hay-acnur-responde>

<sup>3</sup> UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME: *Global study on smuggling of migrants 2018*, United Nations, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM\\_2018\\_web\\_small.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM_2018_web_small.pdf)

<sup>4</sup> ACNUR: *Desperate journeys. Refugees and migrants arriving in Europe and at Europe's borders. January-December 2018*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 16/04/2019]. Disponible en: [https://www.unhcr.org/desperatejourneys/#\\_ga=2.70398485.401735860.1555330583-1598809728.1553681959](https://www.unhcr.org/desperatejourneys/#_ga=2.70398485.401735860.1555330583-1598809728.1553681959)

peligrosidad se debe, en buena parte, a que la seguridad es precaria y la violencia frecuente.

La UE mantiene, desde hace años, relaciones con África y Libia. Respecto al primero de ellos, goza de una buena reputación a nivel internacional. Uno de los aspectos que más destaca de su política exterior es el esmero con el que trata de fortalecer sus alianzas con sus socios tradicionales. Sus relaciones con la UE están marcadas por la estrategia conjunta que mantienen desde el año 2005. Esta estrategia ha alcanzado su punto álgido con el Plan de Acción de La Valeta, el cual presentaba actuaciones concretas para luchar contra flujo masivo de migrantes que llegaban a Europa. Respecto al segundo de ellos, el conflicto armado está marcando sus relaciones con la UE. El principal compromiso de la UE con Libia se basa en reestablecer la paz en la región. Para lograr el objetivo marcado se están llevando a cabo distintas estrategias: la Estrategia regional de la UE para Siria e Irak en relación con la amenaza que representa el Daesh<sup>5</sup>, la Estrategia de la UE para Siria<sup>6</sup> o el Fondo Fiduciario Regional<sup>7</sup> en relación con la ayuda humanitaria en Siria.

### 3.- LA PROTECCIÓN INTERNACIONAL: ¿REFUGIADOS O MIGRANTES ECONÓMICOS?

El artículo 2 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos establece que “todo ser humano debe gozar de los derechos y libertades fundamentales”<sup>8</sup>. Los Estados tienen la obligación de garantizar la protección de todas las personas que residen en él. Sin embargo, no siempre es así y, en ocasiones, hay que acudir a las vías internacionales para salvaguardar la seguridad de sus habitantes. Muchos de los cuales se ven en la necesidad de abandonar su Estado de origen para proteger, incluso, su propia subsistencia.

“Los contextos migratorios actuales tienen un carácter de suma complejidad debido a la variedad de personas que pueden llegar al Estado de destino”<sup>9</sup>. Las autoridades maltesas han identificado a los migrantes con las nacionalidades senegalesa y siria. Estamos ante los denominados movimientos migratorios mixtos, los cuales se caracterizan porque los refugiados y los migrantes económicos utilizan la misma ruta y los mismos medios para llegar al Estado de destino.

Los migrantes económicos son “aquellas personas que han salido de su Estado de origen en busca de nuevas oportunidades y mejores condiciones de vida”<sup>10</sup>. Mientras que los

---

<sup>5</sup> CONSEJO EUROPEO: *Council conclusions on the EU regional strategy for Syria and Iraq as well as the ISIL/DA'ESH Threat*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7267-2015-INIT/en/pdf>

<sup>6</sup> CONSEJO EUROPEO: *Council adopts EU strategy on Syria*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/04/03/fac-conclusions-syria/>

<sup>7</sup> CONSEJO EUROPEO: *Supporting the future of Syria and the region: co-chairs declaration*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/04/05/syria-conference-co-chairs-declaration/>

<sup>8</sup> CARRILLO SALCEDO, J. A.: *Soberanía de los Estados y derechos humanos en Derecho Internacional contemporáneo*, Tecnos, Madrid, 1995, pp.77 y ss.

<sup>9</sup> OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

<sup>10</sup> ACNUR: *Migrantes y refugiados, ¿qué diferencia hay? ACNUR responde*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 03/04/2019]. Disponible en:

refugiados, según el artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951, son aquellas personas que “debido a fundados temores de ser perseguidas por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentren fuera del país de su nacionalidad y no puedan o, a causa de dichos temores, no quieran acogerse a la protección de tal país...” Sin embargo, la realidad social ha obligado a ampliar el concepto de refugiado “a todas aquellas personas que huyen de un conflicto armado o de sistemáticas violaciones de los derechos humanos”<sup>11</sup>.

Aunque cabe destacar que tanto los refugiados como los migrantes económicos tienen los mismos derechos y libertades fundamentales, se trata de dos conceptos diferentes con marcos jurídicos distintos y protección internacional diferenciada. En este sentido, es necesario matizar que

dentro del derecho internacional, la protección de los derechos de las personas en el contexto de la migración se divide en dos grandes regímenes normativos: por un lado, el derecho internacional de los derechos humanos y, por otro, los regímenes específicos de protección internacional para refugiados, apátridas, víctimas de trata de personas, y desplazados internos<sup>12</sup>.

Con el objetivo de poder resolver adecuadamente este caso, considero de vital importancia clasificar a las personas que han identificado las autoridades maltesas con las nacionalidades senegalesa y siria como refugiados o migrantes económicos. Para ello, analizaremos, a continuación, la situación actual de cada uno de estos Estados.

En el caso de Siria, en marzo de 2011, un grupo de adolescentes fueron arrestados y torturados por las fuerzas de seguridad. Este hecho desencadenó las primeras protestas democráticas ciudadanas. Los levantamientos entre los grupos opositores y el gobierno se extendieron por todo el país. En 2012, los enfrentamientos llegaron hasta las dos principales ciudades del país: Damasco y Alepo. Para entonces, los levantamientos no enfrentaban a los grupos opositores contra el presidente, sino que enfrentaban a los sunitas contra los chiitas alauitas (es decir, a la rama mayoritaria musulmana del país contra la rama musulmana a la que pertenecía el presidente).

Los grupos opositores evolucionaron significativamente desde el comienzo de los enfrentamientos. Actualmente, están compuestos por grupos rebeldes, islamistas y yihadistas. Dentro de estos últimos se incluye el denominado Estado Islámico y el Frente al Nusra (filial de Al Qaeda en Siria). Los combatientes del EI, sin embargo, se acabaron enfrentando tanto al gobierno como al resto de grupos opositores.

Este hecho provocó que, desde el año 2014 y hasta la actualidad, algunas potencias internacionales se involucrasen en el conflicto. Países como Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Jordania, Baréin, Qatar, Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos, entre otros, se posicionaron a favor de los grupos opositores (sin incluir el EI); y Rusia e

---

<https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/migrantes-y-refugiados-que-diferencia-hay-acnur-responde>

<sup>11</sup> ACNUR: *Migrantes y refugiados, ¿qué diferencia hay? ACNUR responde*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 03/04/2019]. Disponible en:

<https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/migrantes-y-refugiados-que-diferencia-hay-acnur-responde>

<sup>12</sup> OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

Irán, entre otros, a favor del gobierno. El apoyo militar, financiero y político de estos países al gobierno y a los grupos opositores ha potenciado, aún más, la gravedad del conflicto armado y ha convertido a Siria en un violento campo de batalla<sup>13</sup>.

Por lo que se refiere a Senegal, es un país del África occidental que se caracteriza por su estabilidad política y por su solidez democrática. En un contexto regional de violencia y regímenes autoritarios, es uno de los pocos países que no ha sufrido un golpe de Estado y que ha experimentado dos transiciones democráticas. Tan sólo ha sufrido la crueldad de un conflicto armado: el de Casamance. Se trata de una pequeña guerra civil que enfrentó al gobierno de Senegal contra las aspiraciones independentistas del Movimiento de Fuerzas Democráticas de Casamance. Desde el año 2014, existe un alto al fuego y conversaciones de paz entre el gobierno y el MFDC.

A pesar de ser un país en vías de desarrollo, Senegal vive un período de crecimiento económico desde el año 2012. Estas buenas cifras económicas van acompañadas, todavía, de unos niveles de pobreza excesivamente elevados. La migración ha sido siempre la solución a este problema. Muchos senegaleses se han visto obligados a desplazarse para buscar una nueva vida, nuevos recursos y nuevos horizontes laborales.

En marzo de 2018, el gobierno de Senegal aprobó un proyecto de política migratoria que pretende luchar contra la migración irregular y el tráfico ilícito de migrantes mediante la creación de un sistema apropiado de gestión de sus fronteras. Además, ha aprobado un plan quinquenal enfocado a la realización de proyectos y programas de desarrollo en aquellas localidades consideradas como zonas de origen de los movimientos migratorios<sup>14</sup>.

Teniendo en cuenta los motivos que hay detrás de la mayoría de las personas que huyen de Siria y de Senegal, podemos manifestar dos conclusiones importantes: por un lado, que las personas procedentes de Siria se incluyen dentro de la categoría de refugiados; y, por otro lado, que las personas procedentes de Senegal se incluyen dentro de la categoría de migrantes económicos.

#### 4.- CONCEPTO DE LUGAR SEGURO

La situación que está viviendo Europa con respecto a los movimientos migratorios es verdaderamente preocupante. Miles de personas cruzan el Mediterráneo cada año con el objetivo de llegar a Europa<sup>15</sup>. La UE y los Estados miembro han adoptado numerosas medidas destinadas a controlar la migración irregular en el Mediterráneo central. Una de las disposiciones adoptadas establece un acceso limitado a los puertos europeos<sup>16</sup>. El artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece

---

<sup>13</sup> MAEUEC: *Siria: República árabe siria*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: [http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SIRIA\\_FICHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SIRIA_FICHA%20PAIS.pdf)

<sup>14</sup> MAEUEC: *Senegal: República de Senegal*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: [http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SENEGAL\\_FICHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SENEGAL_FICHA%20PAIS.pdf)

<sup>15</sup> Estos datos han sido indicados en el apartado 2.

<sup>16</sup> DOGC: *Acuerdo GOV/21/2019, de 5 de febrero, por el que se declara Cataluña como puerto seguro y se crea un grupo de trabajo para acoger barcos de rescate en el Mediterráneo*, Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña, [consultado: 09/06/2019]. Disponible en: [https://dogc.gencat.cat/es/pdogc\\_canals\\_interns/pdogc\\_sumari\\_del\\_dogc/?numDOGC=7805&seccion=0&language=es\\_ES&anexos=1#](https://dogc.gencat.cat/es/pdogc_canals_interns/pdogc_sumari_del_dogc/?numDOGC=7805&seccion=0&language=es_ES&anexos=1#)



la asistencia a personas que se encuentren en peligro en el mar. En este sentido, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea a través del caso Intertanko ha dictaminado que “la Unión Europea está obligada a respetar esta Convención”<sup>17</sup>. Sin embargo, los barcos de rescate del Mediterráneo central se siguen encontrando con la incertidumbre de en qué puerto desembarcar a las personas auxiliadas.

Las enmiendas del Convenio SAR han establecido la obligación de desembarcar a las personas que fueron rescatadas en un lugar seguro. En su Preámbulo, podemos leer lo siguiente: “la Parte responsable de la región SAR en la que se hayan rescatado los supervivientes es la encargada de garantizar que se proporciona un lugar seguro en un período de tiempo razonable”. Las Directrices respecto a las personas rescatadas en el mar<sup>18</sup> establecen en el párrafo 6.12 que

un lugar seguro es un sitio en el que se considera que terminan las operaciones de salvamento y en el que: la vida y seguridad de los supervivientes ya no está amenazada; pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica); y pueden concluirse acuerdos para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final.

En este sentido, la jurisprudencia ha refrendado en numerosas ocasiones esta postura. Así, la sentencia de la Audiencia Nacional 5394/2007 de 12 de diciembre ha establecido que

de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, los Estados parte garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar (. . .) sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren (párrafo 2.1.10). Y deberán prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro (párrafo 1.3.2), considerando como lugar seguro aquel en que la vida y seguridad de los supervivientes ya no está amenazada, en el que pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica) y pueden concluirse acuerdos para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final (párrafo 6.12). Además, aunque el buque que presta auxilio pueda utilizarse provisionalmente como lugar seguro, se le debe liberar de esta responsabilidad tan pronto como se puedan tomar otras medidas (párrafo 6.13)<sup>19</sup>.

#### **4.1.- ¿QUÉ CONSECUENCIAS JURÍDICAS PUEDE TENER PARA EL CAPITÁN DEL PESQUERO HABER DESOÍDO LAS ÓRDENES DEL GOBIERNO DE ATRACAR EN LIBIA?**

Cuando el Gobierno español dio la orden al barco “El Rosario” de atracar en el puerto más cercano (que en este caso pertenecía a Libia), el capitán del pesquero se negó a desembarcar en el país por entender que no era un puerto seguro. Lo que esta decisión conlleva es una profunda reflexión acerca de los requisitos que tiene que cumplir un puerto para que sea considerado seguro. En este sentido, las Directrices respecto a las personas rescatadas en el mar establecen que

---

<sup>17</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 8 de julio de 2010. Caso Intertanko. Disponible en:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=83134&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=290387>

<sup>18</sup> Estas Directrices fueron elaboradas para orientar a los gobiernos y a los capitanes de los buques con respecto a las enmiendas al Convenio SAR.

<sup>19</sup> Sentencia de la Audiencia Nacional 5394/2007, de 12 de diciembre de 2007. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/d6c3141dd81d8758ee5b4e0c88251fd423d8bd7bd5202a8d>

un lugar seguro es un sitio en el que se considera que terminan las operaciones de salvamento y en el que: la vida y seguridad de los supervivientes ya no está amenazada; pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica); y pueden concluirse acuerdos para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final.

En la actualidad, la situación de Libia sigue siendo extremadamente peligrosa. De acuerdo con el Informe de Amnistía Internacional de diciembre de 2018,

las personas migrantes, refugiadas y solicitantes de asilo son sometidas de manera generalizada y sistemática a graves abusos y violaciones de derechos humanos por funcionarios de centros de detención, la Guardia Costera libia, contrabandistas de personas y grupos armados. Algunas son detenidas tras ser interceptadas por la Guardia Costera libia en el mar cuando tratan de cruzar el Mediterráneo para llegar a Europa. Se calcula que hay hasta 20.000 personas recluidas en centros de detención administrados por la Dirección General para la Lucha contra la Migración Ilegal del Ministerio del Interior del Gobierno de Acuerdo Nacional. Soportan condiciones terribles de hacinamiento extremo, sin acceso a atención médica ni alimentación adecuada, y son sometidas sistemáticamente a tortura y otros malos tratos, incluidos violencia sexual, palizas brutales y extorsión. Mientras que la Dirección General para la Lucha contra la Migración Ilegal controla formalmente entre 17 y 36 centros, los grupos armados y las bandas delictivas gestionan miles de lugares de reclusión ilícitos en todo el país como parte de un lucrativo negocio de contrabando de personas<sup>20</sup>.

Es incuestionable que, de acuerdo con lo establecido en el informe de Amnistía Internacional, Libia no es un puerto seguro para desembarcar a las personas rescatadas por el buque pesquero “El Rosario”. Existen numerosos autores y organismos internacionales que avalan que, efectivamente, Libia no es un lugar seguro. En este sentido, se ha pronunciado ACNUR, el cual ha establecido

su rechazo a que los migrantes y refugiados rescatados en aguas del Mediterráneo sean devueltos a Libia. Es inadmisibles que se les deje en centros de detención a menudo abarrotados donde las condiciones no son aceptables. Hay refugiados y migrantes que se encuentran atrapados en los centros de detención de las zonas afectadas por los combates. En algunos de ellos, no hay acceso a tratamiento médico y comida, y hay problemas con el agua y el saneamiento<sup>21</sup>.

Asimismo, el Secretario General de la ONU ha afirmado que “en este momento, nadie puede argumentar que Libia es un puerto seguro para el desembarque. Estoy impactado por la desesperación que he visto en algunos centros de detención, donde los migrantes y refugiados están detenidos por tiempo ilimitado y sin esperanza de recuperar sus vidas”<sup>22</sup>.

Cabe destacar, en este punto, el auto que a este respecto ha dictaminado el magistrado italiano Giovanni Giampiccolo. Según el mismo,

Libia a día de hoy no es un puerto seguro en el que desembarcar a personas rescatadas en el mar. Sobre la base de la información disponible actualmente, Libia es un lugar donde se cometen graves violaciones de derechos humanos, con personas detenidas en condiciones de

---

<sup>20</sup> AMNISTÍA INTERNACIONAL: *Informe 2017/2018 sobre la situación de los derechos humanos en el mundo*, Amnesty International Ltd, [consultado: 11/06/2018]. Disponible en: <https://crm.es.amnesty.org/sites/default/files/civicrm/persist/contribute/files/Informeannual2018air201718-spanish%20web.pdf>

<sup>21</sup> ACNUR: *Comentarios del portavoz de ACNUR sobre la situación en Libia*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 11/06/2019]. Disponible en: <https://www.acnur.org/noticias/press/2019/5/5cdaba2b4/comentarios-del-portavoz-de-acnur-sobre-la-situacion-en-libia.html>

<sup>22</sup> AGENCIA EFE: *Guterres afirma que Libia no es un puerto seguro para el desembarco de inmigrantes*, El Diario, [consultado: 11/06/2019]. Disponible en: [https://www.eldiario.es/politica/Guterres-afirma-Libia-desembarco-inmigrantes\\_0\\_885412216.html](https://www.eldiario.es/politica/Guterres-afirma-Libia-desembarco-inmigrantes_0_885412216.html)

hacinamiento, sin acceso a atención médica y nutrición adecuada, y sometidas a maltrato, violación y trabajo forzado<sup>23</sup>.

De acuerdo con lo citado anteriormente, el capitán del barco pesquero “El Rosario” ha actuado correctamente, a pesar de haber desobedecido las órdenes del Gobierno de atracar en Libia. En este sentido, la actuación del capitán y de los tripulantes del buque está justificada por su deber de proteger a las personas que se encuentran en peligro en el mar. Una obligación que implica rescatarlas y llevarlas a un lugar seguro. El magistrado italiano Giovani Giampiccolo ha afirmado respecto a esto que

las operaciones SAR de rescate no terminan con la mera recuperación de migrantes en el mar, sino que deben completarse y concluirse con el desembarco en un lugar seguro. Un lugar donde las vidas de las personas rescatadas ya no están amenazadas y donde es posible satisfacer sus necesidades básicas, como alimentos, vivienda y atención médica. La noción de lugar seguro incluye necesariamente el respeto de los derechos fundamentales de las personas rescatadas. No puede ser considerado como seguro un lugar donde hay un grave riesgo de que la persona pueda ser sometida a la pena de muerte, la tortura, la persecución o a penas o tratos inhumanos o degradantes o donde su vida o su libertad peligre por razones de raza, religión, nacionalidad, orientación sexual, pertenencia a determinado grupo social u orientación política. El tema está claramente relacionado con el principio de no devolución colectiva, con el derecho internacional de los refugiados y, más en general, con los Derechos Humanos fundamentales. Por el momento no hay pruebas de la existencia de un lugar seguro en el territorio libio, capaz de acomodar a los migrantes rescatados en las aguas SAR, respetando sus derechos fundamentales<sup>24</sup>.

Asimismo, en el asunto Hirsi Jamaa el Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha dispuesto que

a la hora de determinar si ha quedado demostrado que una persona está realmente expuesta a un riesgo, el Tribunal debe examinar la cuestión a la luz de todo el material presentado ante él. Para asegurarse de si existía o no un riesgo real de malos tratos, el Tribunal debe examinar las consecuencias a la luz de la situación general en el país receptor. Con esta finalidad, el Tribunal ha dado a menudo relevancia, en lo que respecta a la situación general en un país determinado, a la información contenida en informes recientes elaborados por asociaciones internacionales dedicadas a la protección de los derechos humanos, como Amnistía Internacional. Señala que numerosos informes elaborados por órganos internacionales y organizaciones no gubernamentales presentan una imagen inquietante de los tratos a los que estaban sometidos en Libia los migrantes y refugiados. Según los varios informes mencionados anteriormente, durante el periodo en cuestión, el Estado libio no cumplía con ninguna de las normas sobre protección de los refugiados. Todo individuo que entrara en el país de forma ilegal era considerado como un clandestino y no se establecía distinción alguna entre inmigrantes ilegales y solicitantes de asilo. A consecuencia de esto, estos individuos eran arrestados y permanecían detenidos en condiciones descritas como inhumanas por los observadores externos, como las delegaciones de ACNUR, de Human Rights Watch y de Amnistía Internacional. Estos observadores denunciaron numerosos casos de torturas, condiciones de higiene mediocres y ausencia de asistencia médica apropiada. Los inmigrantes clandestinos estaban expuestos al riesgo de ser devueltos a su país de origen en cualquier momento y, si conseguían recobrar la libertad, tenían que enfrentarse a condiciones de vida precarias en razón de la irregularidad de su situación<sup>25</sup>.

Parece, pues, que la zona SAR es responsable de proporcionar a las personas rescatadas por el barco pesquero “El Rosario” un puerto seguro. Sin lugar a dudas, estas condiciones no las cumple el puerto libio. Para Rodrigo de Larrucea, “Libia es hoy un estado fallido,

<sup>23</sup> Auto del Tribunal de Ragusa 1282/18, de 16 de abril de 2018. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1wDUpKKTrZlom2I4YbLaqmJbBheq5EJL/view>

<sup>24</sup> Auto del Tribunal de Ragusa 1282/18, de 16 de abril de 2018. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1wDUpKKTrZlom2I4YbLaqmJbBheq5EJL/view>

<sup>25</sup> Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, de 23 de febrero de 2012. Caso Hirsi Jamaa y otros c. Italia. Disponible en: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/001-139041.pdf>

devolver allí a migrantes atenta contra el Convenio Europeo de Derechos Humanos”<sup>26</sup>. El artículo 3 del CEDH establece que “nadie podrá ser sometido a tortura ni a penas o tratos inhumanos o degradantes”. En este sentido, tal y como denuncia la sentencia Hirsi Jamaa del Tribunal Europeo de Derechos Humanos,

la deportación a Libia de migrantes y refugiados supone una violación del artículo 3. El Tribunal reitera que la protección contra los tratos proscritos por el artículo 3 impone la obligación de no expulsar a un individuo que, en determinado país receptor, se encontraría expuesto a un riesgo real de ser sometido a tales tratos. El Tribunal observa que ninguna de las disposiciones de la legislación internacional legitiman la devolución de los migrantes y refugiados a Libia, en la medida en la que las normas sobre el salvamento de personas en el mar y las que rigen la lucha contra el tráfico de seres humanos imponen sobre los Estados el deber de cumplir con las obligaciones derivadas del derecho internacional sobre refugiados, incluido el principio de no devolución. Este principio de no devolución también está consagrado en el artículo 19 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En virtud de las consideraciones que anteceden, el Tribunal considera que hay argumentos sustantivos suficientes para llegar al convencimiento de que existe un auténtico riesgo de que los demandantes fueran sometidos a tratos contrarios al artículo 3 en Libia<sup>27</sup>.

#### **4.2.- ¿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?**

El capitán del barco pesquero “El Rosario” ha tomado la decisión de regresar a España con las personas rescatadas a bordo ante la negativa de Italia y Malta de abrir sus puertos. Esta decisión puede traer consigo graves consecuencias, ya que el pesquero no puede entrar en aguas territoriales españolas sin haber recibido autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento.

El artículo 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que “la soberanía de un Estado se extiende hasta su mar territorial”. Los migrantes y refugiados rescatados en el mar territorial tienen que ser desembarcados en un puerto del Estado soberano que ejerce la jurisdicción sobre esas aguas. Sin embargo, no sucede lo mismo cuando el rescate no se produce en las aguas interiores o en el mar territorial. En estos casos, un país puede restringir la entrada en su territorio en el ejercicio de su derecho soberano y, por lo tanto, puede impedir el acceso a sus aguas territoriales. Autores como Vacas Fernández han establecido que “la soberanía de los Estados se extiende hasta el mar territorial. En este, los Estados podrán realizar las intercepciones sobre aquellos buques que transportan personas y sobre los que hay dudas razonables de que se dirigen a su territorio contraviniendo sus leyes de extranjería”<sup>28</sup>. Si “El Rosario” entrara en aguas territoriales españolas sin autorización, supondría un delito.

---

<sup>26</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J: *Los incumplimientos del Derecho internacional en las operaciones de salvamento marítimo en la Zona SAR Libia, a la luz del Derecho Marítimo y del Derecho Humanitario*, El Salvamento Marítimo y el Derecho Humanitario, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n\\_OMI\\_Esp\\_270718\\_Rev\\_03\).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n_OMI_Esp_270718_Rev_03).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1)

<sup>27</sup> Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, de 23 de febrero de 2012. Caso Hirsi Jamaa y otros c. Italia. Disponible en: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/001-139041.pdf>

<sup>28</sup> VACAS FERNÁNDEZ, F.: *Migraciones. seguridad y derecho: una relación compleja en busca de un difícil equilibrio*, Cuadernos Cultura de Paz, [consultado: 15/06/2019]. Disponible en: [http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst\\_fco\\_vitoria/publicaciones/cultura\\_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst_fco_vitoria/publicaciones/cultura_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf)

Respecto a esta cuestión, existe un precedente en España: el del barco pesquero “Nuestra Señora del Loreto”, el cual tomó la decisión de regresar a España con los rescatados a bordo ante la negativa de Italia y Malta de dejarles desembarcar en sus puertos y ante su propia negativa de no desembarcar en Libia. La ONG Proactiva Open Arms ha justificado esta decisión debido a “la crítica situación en la que se encuentra el pesquero español, que sigue a la deriva sin un puerto asignado al que poder dirigirse para amarrar. Regresan a España con la dignidad de haber rescatado a personas en peligro de muerte y anteponen proteger sus vidas a las consecuencias que este hecho pueda acarrear”<sup>29</sup>.

Ahora bien, considero de vital importancia realizar una breve aclaración a este respecto. De acuerdo con Vacas Fernández “en caso de verse involucrado un buque de un determinado Estado en una actividad de rescate fuera del ámbito de sus Centros de Coordinación de Rescate, el gobierno del país bajo cuyo pabellón navega, tendría el derecho de transferir el caso al gobierno y en su caso al RCC responsable de la región en la cual se está prestando auxilio”. Sin embargo, “en último término, por evidentes razones humanitarias, ante el desentendimiento de los Estados inicialmente responsables, le correspondería al Estado bajo cuyo pabellón navegase el buque de rescate asegurar que los inmigrantes irregulares son llevados a un lugar seguro, bien al territorio de ese mismo Estado bien al de otro con el que se hubiera llegado a algún tipo de acuerdo de cooperación al respecto”<sup>30</sup>. De manera que España, teniendo en cuenta que Libia no es un puerto seguro y no llegando a un acuerdo de cooperación con otros Estados, sería la responsable de brindar al pesquero “El Rosario” un lugar seguro y, por lo tanto, debería autorizar la entrada en el mar territorial y el desembarco de los rescatados en sus puertos.

Cuestión distinta es el hecho de haber desobedecido las órdenes de las autoridades españolas, en este caso el capitán del pesquero “El Rosario” podría enfrentarse a un delito de desobediencia grave a la autoridad. Este delito está contemplado en el artículo 556.1 del Código Penal español. Según el mismo, “serán castigados con la pena de prisión de tres meses a un año o multa de seis a dieciocho meses, los que resistieren o desobedecieren gravemente a la autoridad o sus agentes en el ejercicio de sus funciones (...)”.

Según la Real Academia Española, desobedecer es “no hacer lo que ordenan las leyes o quienes tienen autoridad”. La gravedad de la desobediencia va a estar condicionada por las circunstancias en las que se produzca el delito. Los tribunales van a tener que analizar cuestiones como la trascendencia o las consecuencias del incumplimiento del mandato. Sin embargo, podemos considerar que una desobediencia es grave cuando existe una actitud de rebeldía y una negativa persistente y consciente de no cumplir la orden. Así lo han establecido diversas sentencias del Tribunal Supremo: “lo que diferencia la desobediencia grave y la leve es la reiterada y manifiesta oposición, la grave actitud de rebeldía, la persistencia en la negativa, en el incumplimiento firme y voluntario de la orden y en lo contumaz y recalcitrante de la negativa a cumplir la orden o mandato”<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> EUROPA PRESS: *El pesquero Nuestra Señora del Loreto pone rumbo a España sin permiso del Gobierno para desembarcar a los 11 migrantes*, Europa press, [consultado: 17/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/epsocial/migracion/noticia-pesquero-senora-loreto-pone-rumbo-espana-permiso-gobierno-desembarcar-11-migrantes-20181201221429.html>

<sup>30</sup> VACAS FERNÁNDEZ, F.: *Migraciones. seguridad y derecho: una relación compleja en busca de un difícil equilibrio*, Cuadernos Cultura de Paz, [consultado: 15/06/2019]. Disponible en: [http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst\\_fco\\_vitoria/publicaciones/cultura\\_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst_fco_vitoria/publicaciones/cultura_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf)

<sup>31</sup> FIGUEROA NAVARRO, M.C. y TÉLLEZ AGUILERA, A. : *Jurisprudencia del Tribunal Supremo*, Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, [consultado: 14/06/2019]. Disponible en: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-JurisprudenciaDelTribunalSupremo-298293%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-JurisprudenciaDelTribunalSupremo-298293%20(1).pdf)

Según autores como Sevilla Cáceres, los requisitos que tienen que darse para que exista este delito son los siguientes:

que el sujeto pasivo del delito sea la autoridad o sus agentes en el ejercicio de sus funciones, que exista una orden directa y terminante de la autoridad o sus agentes y que la misma sea dictada de acuerdo con las formalidades legales pertinentes, que la orden llegue al conocimiento del particular, que exista oposición al mandato de la autoridad y que la desobediencia sea grave<sup>32</sup>.

En este mismo sentido, la jurisprudencia ha declarado a través de la Sentencia del Tribunal Supremo 108/2015 de 10 de noviembre que

hoy en día el bien jurídico protegido trata de proteger el orden público, entendido como garantía del buen funcionamiento de los servicios y funciones públicas, más que el tradicional principio de autoridad. La conducta típica recae sobre la desobediencia, la cual consiste en no hacer lo que se ordena. Además, la misma tiene que ser concluyente, clara y grave<sup>33</sup>.

Así pues, el capitán del barco pesquero “El Rosario” podría enfrentarse a un delito de desobediencia grave a la autoridad por haber desoído la orden del Gobierno de desembarcar a los rescatados en Libia. Es importante matizar que en este caso para España, Libia es un puerto seguro. Así lo ha afirmado el Gobierno en el caso del pesquero “Nuestra Señora del Loreto”: “el pesquero debe acudir al puerto más próximo porque, de acuerdo a la normativa internacional, es el más seguro. En este caso, debe dirigirse a un puerto libio para avituallarse. Libia es puerto seguro”<sup>34</sup>.

#### **4.3.- SEGÚN LA NORMATIVA, ¿EN QUÉ PUERTO DEBERÍAN HABER DESEMBARCADO?**

La responsabilidad de desembarcar a los migrantes y refugiados en un puerto seguro le corresponde al Estado responsable de la zona de rescate de la región en la que fueron rescatados los supervivientes. Las Directrices respecto a las personas rescatadas en el mar que acompañan a las enmiendas al Convenio SOLAS y al Convenio SAR establecen que “el Gobierno responsable de la región SAR en la cual fueron rescatadas dichas personas es principalmente responsable de brindar o asegurarse de que se brinda un lugar seguro”. Sin embargo, la delimitación de las regiones SAR y la responsabilidad que le corresponde a cada uno de esos Estados puede llegar a ser sumamente compleja.

Esta complejidad puede venir dada por dos motivos fundamentalmente: en primer lugar porque los Estados consideren que la zona donde se ha producido el naufragio está fuera de su jurisdicción, y en segundo lugar porque, en el caso de Libia, no exista una autoridad competente para asegurar los rescates y la recepción de los migrantes y refugiados en sus puertos<sup>35</sup>. Respecto a la primera de las cuestiones, Italia y Malta no han llegado a un

---

<sup>32</sup> SEVILLA CÁCERES, F.: *Delito de desobediencia grave a la autoridad*, Revista Mundo Jurídico, [consultado: 14/06/2019]. Disponible en: <https://www.mundojuridico.info/delito-de-desobediencia-grave-a-la-autoridad/>

<sup>33</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 108/2015, 10 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/590025754>

<sup>34</sup> EUROPA PRESS: *El pesquero Nuestra Señora del Loreto pone rumbo a España sin permiso del Gobierno para desembarcar a los 11 migrantes*, Europa press, [consultado: 17/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/epsocial/migracion/noticia-pesquero-senora-loreto-pone-rumbo-espana-permiso-gobierno-desembarcar-11-migrantes-20181201221429.html>

<sup>35</sup> VACAS FERNÁNDEZ, F.: *Migraciones. seguridad y derecho: una relación compleja en busca de un difícil equilibrio*, Cuadernos Cultura de Paz, [consultado: 15/06/2019]. Disponible en:

acuerdo sobre la extensión de sus respectivas regiones SAR, lo que provoca que las mismas se solapen parcialmente. Según la Organización Marítima Internacional, la región SAR de Malta mide 250.000 km<sup>2</sup> e incluye las aguas que rodean a las islas italianas de Lampedusa, Linosa y Lampione; mientras que la región SAR de Italia representa una quinta parte de todo el Mar Mediterráneo. Esto genera cierta confusión acerca de cuál es el Estado que debe socorrer a los refugiados y migrantes que se encuentran en peligro en aquellas zonas que se solapan. Además, la OMI indica que Libia también tiene su propia región SAR, la cual ha sido ampliada en los últimos años y abarca 350.000 km<sup>2</sup> <sup>36</sup>.

Respecto a la segunda de las cuestiones, Libia no ha cumplido con las obligaciones que conlleva ser una región SAR. En este sentido, la OMI establece que un Estado que tenga asignada una zona de rescate debe tener capacidad operativa para coordinarla; lo que implica que tiene que tener estaciones de radiocontrol, barcos, aviones, puertos seguros, etc<sup>37</sup>. Sin embargo, Libia incumple el Convenio SAR por varios motivos. Destacan, entre otros, los siguientes: se trata de un Estado que no cuenta con un puerto seguro; la guardia costera de Libia está formada por cuatro barcos, de los cuales tan solo dos están en condiciones operativas; la guardia costera libia no tiene suficientes chalecos salvavidas para abastecer a los rescatados y el cuerpo de guardacostas de Libia está involucrado en el contrabando de seres humanos.

Asimismo, numerosas ONGs internacionales han criticado duramente esta decisión. En este sentido, Michael Buschheuer, fundador de la organización de ayuda Sea-Eye, ha afirmado que

Libia es el único país al que no se debería asignar la responsabilidad por el rescate marítimo. Es completamente incomprensible que de todos los países tenga que ser precisamente Libia la que ahora tenga la responsabilidad sobre los rescates en el mar. De todos los informes de las Naciones Unidas es sabido que los refugiados son sistemáticamente torturados, violados, oprimidos o abandonados. Las bandas de contrabandistas son idénticas a los cuerpos de guardacostas<sup>38</sup>.

De acuerdo con Vacas Fernández, “lo cierto es que la obligación de dejar desembarcarlos corresponde en principio al Estado cuyo territorio estuviese más cercano al lugar del rescate o la intercepción o al Estado de donde hubiera partido la embarcación irregular”. Asimismo,

en caso de verse involucrado un buque de un determinado Estado en una actividad de rescate fuera del ámbito de sus Centros de Coordinación de Rescate, el gobierno del país bajo cuyo pabellón navega, tendría el derecho de transferir el caso al gobierno y en su caso al RCC responsable de la región en la cual se está prestando auxilio. Este gobierno a través de su RCC debería según el Derecho Internacional vigente recogido en el Convenio SAR y el Convenio SOLAS, asumir su responsabilidad y coordinar desde ese momento las actividades

---

[http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst\\_fco\\_vitoria/publicaciones/cultura\\_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst_fco_vitoria/publicaciones/cultura_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf)

<sup>36</sup> OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

<sup>37</sup> OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

<sup>38</sup> RIEGERT, B. : *¿Se puede confiar en Libia para salvar a los refugiados?*, Made for minds, [consultado: 18/06/2019]. Disponible en: <https://www.dw.com/es/se-puede-confiar-en-libia-para-salvar-a-los-refugiados/a-44545986>

de salvamento y la identificación del lugar seguro al que pueden ser trasladados los inmigrantes rescatados<sup>39</sup>.

El Estado responsable de asumir esta obligación en nuestro caso es Libia. Sin embargo, dado lo analizado anteriormente, resulta impensable que Libia sea el Estado encargado de recibir a los migrantes y refugiados rescatados por “El Rosario”, a pesar de ser el puerto más cercano donde se tendrían que haber desembarcado a los rescatados.

Ahora bien, hay que tener presente que el hecho de que Libia no pueda ejercer las actividades de desembarco derivadas de sus obligaciones como región SAR, no exime al resto de Estados para desatenderse de la atención y el desembarco de los migrantes y refugiados en un lugar seguro. Así lo establece la Directriz 6.7 del capítulo dedicado a Gobiernos y Centros coordinadores de salvamento del Comité de Seguridad Marítima. Asimismo, estas Directrices establecen “que debería establecerse una coordinación entre todos los Estados a fin de asegurar el respeto de los derechos humanos de los rescatados. Los Estados deberían contar con planes eficaces para prestar oportuno auxilio a los capitanes a fin de que puedan desembarcar a las personas rescatadas por sus buques en el mar”. En este sentido, el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979 exige a los Estados que “garanticen que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar, sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que estas se encuentren y provean a sus necesidades médicas o de otra índole y las depositen en un lugar seguro”. Así pues, Italia o Malta deberían acudir al rescate de los migrantes y refugiados y desembarcarlos en un lugar seguro, siendo lo más lógico desembarcar a los migrantes y refugiados en el puerto seguro más cercano, que en este caso se corresponde con los puertos de Malta. Sin embargo, Malta se negó a dejarlos desembarcar, mientras que Italia no se pronunció al respecto<sup>40</sup>.

Ante tal situación, autores como Vacas Fernández han establecido que

en último término, como en varias ocasiones ha ocurrido en el caso de España, por evidentes razones humanitarias, ante el desentendimiento de los Estados inicialmente responsables, le correspondería al Estado bajo cuyo pabellón navegase el buque de rescate asegurar que los inmigrantes irregulares son llevados a un lugar seguro, bien al territorio de ese mismo Estado, bien al de otro u otros, con el que o los que se hubiera llegado a algún tipo de acuerdo de cooperación al respecto, garantizando siempre los derechos humanos de las personas involucradas y muy especialmente atendiendo a las solicitudes de asilo, de aquellos que eventualmente sufriesen algún tipo de persecución<sup>41</sup>.

Así pues, le correspondería a España asegurarse de que los rescatados sean llevados a un lugar seguro. Este lugar puede ser un puerto de su territorio o un puerto de otro territorio más cercano con el que se llegue a un acuerdo.

---

<sup>39</sup> VACAS FERNÁNDEZ, F.: *Migraciones. seguridad y derecho: una relación compleja en busca de un difícil equilibrio*, Cuadernos Cultura de Paz, [consultado: 15/06/2019]. Disponible en: [http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst\\_fco\\_vitoria/publicaciones/cultura\\_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst_fco_vitoria/publicaciones/cultura_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf)

<sup>40</sup> Si bien su postura parece más que clara a juzgar por las actuaciones del Gobierno Italiano en los últimos tiempos.

<sup>41</sup> VACAS FERNÁNDEZ, F.: *Migraciones. seguridad y derecho: una relación compleja en busca de un difícil equilibrio*, Cuadernos Cultura de Paz, [consultado: 15/06/2019]. Disponible en: [http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst\\_fco\\_vitoria/publicaciones/cultura\\_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst_fco_vitoria/publicaciones/cultura_paz/TOMO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf)



## 5.- OBLIGACIONES DEL CAPITÁN DE UN BUQUE

El capitán es la máxima autoridad a cargo de un buque. El Derecho Internacional le impone la obligación de prestar auxilio a todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar. La OMI dispone que “el deber de ayudar a quienes precisan auxilio en el mar se basa en la obligación moral de salvar vidas humanas”. Sin embargo, no solo se trata de una obligación ética sino también legal, puesto que se encuentra reconocida en diferentes convenios internacionales. En este sentido, la propia OMI “exige que los marineros presten asistencia a los navegantes en peligro”<sup>42</sup>.

El artículo 98.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 establece que

todo Estado debe exigir al capitán que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o pasajeros, preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; y se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.

En este mismo sentido, se pronuncia el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974. La regla 33.1 del Capítulo V del SOLAS dispone que

el capitán de un buque que, estando en el mar en condiciones de prestar ayuda, reciba información, de la fuente que sea, que le indique que hay personas en peligro en el mar, debe acudir a toda máquina en su auxilio, informando de ello, si es posible, a dichas personas o al servicio de búsqueda y salvamento”. Además, el artículo 10 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 establece que “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.

Los buques mercantes no pueden obviar, por tanto, esta obligación contenida en las normas de Derecho Internacional; puesto que si se arriesgan a ello los capitanes de los buques pueden ser procesados penalmente. Sin embargo, hay que tener en cuenta un par de consideraciones importantes.

La primera de ellas es que se entiende que existe peligro en el mar no solo cuando hay en riesgo vidas humanas. El Capítulo 1.3.11 del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 establece que existe peligro en el mar cuando hay una “situación en la cual existe la convicción justificada de que un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente o auxilio inmediato”.

La segunda de ellas implica que “únicamente debe prestar auxilio si puede hacerlo sin peligro para su embarcación, su tripulación o sus pasajeros”. Así lo indican el artículo 98.1.a de la CONVEMAR y el artículo 10.1 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. De esta manera, si el capitán del buque no puede prestar auxilio debe, en primer lugar, anotarlo en el diario de navegación; y, en segundo lugar, debe comunicárselo inmediatamente al Centro de Coordinación de Salvamento competente.

Y, finalmente, la tercera de ellas es que existe la “obligación de garantizar que se preste auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar con independencia de su nacionalidad, su condición jurídica o las circunstancias que la rodeen”. La regla 33.1

---

<sup>42</sup> OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

del Capítulo V del SOLAS y el Capítulo 2.1.10 del SAR nos dan a conocer que, puesto que no hay una vía legal y segura para que los refugiados y migrantes económicos lleguen a la UE y los mismos se ven obligados a realizar estas rutas por necesidad, esto no cambia el hecho de que existe una obligación legal de prestar auxilio a las personas que se encuentran en peligro en el mar.

### **5.1.- SI EL PESQUERO NO HUBIERA RECOGIDO A LAS PERSONAS, ¿PODRÍA DERIVARSE ALGÚN TIPO DE RESPONSABILIDAD?**

Cuando el barco pesquero “El Rosario” se encontraba faenando, su tripulación vio como una patrullera libia abandonaba una patera con doce personas a bordo. El Derecho Internacional obliga al capitán de un buque a prestar auxilio cuando se encuentre una situación de peligro en el mar. A lo largo de los años, la doctrina y la jurisprudencia del Tribunal Supremo han ido concretando los requisitos que se tienen que dar para que se entienda que existe esta situación. Según autores como Gabaldón García y Ruiz Soroa, el peligro “tiene que ser actual y concreto”<sup>43</sup>, “tiene que ser real, inminente y grave” y “puede ser de cualquier naturaleza, siempre que tenga una existencia objetiva”<sup>44</sup>. Esta obligación implica, intrínsecamente, que el capitán de un buque no solo debe prestar asistencia cuando hay vidas humanas en peligro, sino que debe intervenir cuando existe una situación de peligro grave e inminente tanto para la embarcación como para las personas que se encuentran en su interior. En este sentido, se considera que una embarcación está en peligro cuando, entre otras circunstancias, el barco no tenga los suministros de alimentos, agua o medicamentos necesarios o cuando el barco no pueda maniobrar, esté dañado o tenga sobrecarga<sup>45</sup>.

“El Rosario” se encontró en el mar con una patera<sup>46</sup>, es decir, una embarcación pequeña de madera, fondo plano y poco calado. Dadas sus características, se trata de una embarcación muy poco segura para navegar grandes distancias. Así pues, no se encuentra en condiciones para transportar a personas por el mar: en primer lugar, no cuenta con los mecanismos de seguridad necesarios; en segundo lugar, no tiene capacidad para almacenar suministros, en tercer lugar, no cuenta con las condiciones de habitabilidad mínimas para cualquier ser humano y, en cuarto lugar, no cuenta con una estructura preparada para hacer frente a vicisitudes del mar. En este sentido, se ha pronunciado Salvamento Marítimo al afirmar que

en las emergencias de pateras siempre decretamos el peligro inminente desde el primer minuto. Siempre lo consideramos como una emergencia real y como una embarcación en peligro inminente. El estado de navegabilidad de las pateras es siempre precario. Es un disparate la cantidad de personas que van en esas pateras. La embarcación se puede haber deshecho literalmente en media hora<sup>47</sup>.

---

<sup>43</sup> Es decir, “no hablamos del riesgo genérico que acompaña a toda navegación”.

<sup>44</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pp. 40-50. El Tribunal Supremo ha avalado los requisitos establecido por ambos autores en numerosas sentencias, Destacan entre otras: STS de 1 de abril de 1968, STS de 26 de mayo de 1973, STS de 15 de febrero o STS de 16 de mayo de 1988.

<sup>45</sup> AMNISTÍA INTERNACIONAL: *La vergüenza de Europa, a pique: omisión de socorro a refugiados y migrantes en el mar*, Amnesty International Ltd, Londres, 2015, pp. 8 y ss.

<sup>46</sup> Es importante matizar que las pateras pueden ser destinadas a actividades de uso lícito y que, por lo tanto, el empleo de las mismas para el transporte de refugiados y migrantes ilegales no es exclusivo.

<sup>47</sup> CABALLERO, D.: *Las tragedias de pateras no se viven; se sufren hasta en el alma*, Diario ABC, [consultado: 06/06/2019]. Disponible en: <https://www.abc.es/sociedad/abci-tragedias-pateras-no-viven->

Resulta evidente que existe un peligro grave para todas las personas que viajan en este tipo de embarcaciones. Diversas sentencias del Tribunal Supremo han avalado este peligro. Destacan la STS 13/2018 de 15 de enero que señala que “el peligro para la vida es inherente a una travesía en patera sin medios adicionales de ayuda o apoyo entre cualquier punto”<sup>48</sup>; o la STS 1312/2002 de 8 de julio que establece que “el transporte de personas que se hace en una patera supone un grave riesgo para la salud e integridad de sus ocupantes, incluso para sus vidas. El viaje de larga duración se realiza en peligrosas condiciones. Esto no constituye una mera presunción, sino una realidad de notoria y frecuente confirmación de peligro”<sup>49</sup>. Asimismo, las sentencias de la Audiencia Provincial de las Palmas 48/2004 de 22 de marzo y 181/2002 de 23 de julio han afirmado que “es notorio que el viaje se efectuaba en una embarcación y condiciones de ocupación, vestimenta, ausencia de medidas de seguridad etc., que incrementaba el riesgo de la travesía hasta convertirla en un reto de supervivencia, con final frecuentemente trágico. Por mucho esfuerzo que se realice, pretender convencer que no existe riesgo para la vida el trasladar a personas en pateras en estas condiciones, suena a sarcasmo”<sup>50</sup>.

Por ello, es incuestionable la obligación que tiene el capitán del barco pesquero “El Rosario” de prestarles auxilio. Un auxilio que pasa, si es posible, por acogerles en su buque y, si no es posible<sup>51</sup>, por avisar al Centro de Coordinación de Salvamento competente para que se haga responsable. La obligación de proteger la vida en el mar está consagrada en el Derecho Internacional Marítimo y en las leyes internacionales de Derechos Humanos. No cumplir con esta obligación supondría una grave violación. Si el capitán del barco pesquero “El Rosario” no hubiese recogido a estas personas, sin poner en riesgo su vida y la de su tripulación y pudiendo hacerlo, hubiese podido ser procesado penalmente por haber incumplido las normas dispuestas en los diversos Convenios Internacionales.

Llegados a este punto, también me gustaría realizar una breve referencia respecto a la responsabilidad del armador del buque. De acuerdo con el artículo 145.1 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, “es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”. El artículo 185 de esta Ley establece que “el capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque”. Además, “el armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones”. Una de las obligaciones que tiene el armador respecto al capitán de un buque es la establecida en el artículo 149 de la Ley. Según este precepto, “el armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las

---

[sufren-hasta-alma-201804181149\\_noticia.html](#). Entrevista concedida por el jefe del centro de coordinación de Salvamento Marítimo al diario ABC.

<sup>48</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 13/2018, de 15 de enero de 2018. Disponible en <http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/cac2ec927df2ac24599e4e9439214f918f71fdf54082c6e8>

<sup>49</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 1312/2002, de 8 de julio de 2002. Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/ciudadanos-extranjeros-ilegal-riesgo-17726480>

<sup>50</sup> Además de estas dos sentencias, destacan: la Sentencia Audiencia Provincial Cádiz número 47/2001, de 5 marzo de 2001; la Sentencia Audiencia Provincial Cádiz número 51/2002, de 22 abril de 2002 o la Sentencia Audiencia Provincial Las Palmas número 102/2001, de 6 julio de 2001.

<sup>51</sup> Según el artículo 10 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, “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”.

obligaciones contraídas por el capitán”. Este artículo se refiere a la responsabilidad respecto a dos grandes aspectos: por un lado, la dotación del buque y los actos u omisiones del capitán; y, por otro lado, las obligaciones contraídas por el capitán. De este precepto, se concluye que el armador también va a ser responsable penalmente de todos los actos u omisiones que pudiera cometer el capitán. En este sentido, se ha pronunciado, entre otras, la Sentencia del Juzgado de lo Penal de Santa Cruz de Tenerife de 5 septiembre de 2011, la cual establece la “responsabilidad directa del armador respecto de su tripulación, ya que éste se encuentra en una posición de garante”<sup>52</sup>.

Considero importante recalcar que, a pesar de que los barcos mercantes tienen que cumplir con los compromisos de salvamento establecidos en los diferentes convenios, los mismos no deben convertirse en una parte indispensable de la solución. El Tribunal Europeo de Derechos Humanos, en el asunto Hirsi Jamaa y otros C. Italia, ha alertado de “la falta de preparación de los buques mercantes”. Asimismo, ha señalado que “las personas rescatadas se enfrentan a tripulantes de un carguero completamente desbordado y sin preparación”. En este sentido, el subpárrafo 3.1.9 del Convenio SAR establece que

los Estados parte se coordinarán y colaborarán entre sí 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 la liberación no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. La Parte 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 entregados en un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, las Partes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible<sup>53</sup>.

## **5.2.- SI EL PESQUERO NO HUBIERA RECOGIDO A LAS PERSONAS, ¿PODRÍAN HABER INCURRIDO EN ALGÚN DELITO LOS CAPITANES DEL PESQUERO Y DEL OPEN ARMS?**

La obligación de que los capitanes de los buques presten auxilio a todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar es una obligación exigible recogida, desde hace años, en las leyes del mar y, hoy en día, recogida en los distintos Tratados del Derecho Internacional del Mar. Se trata de un deber jurídico que tiene que ser cumplido para dar asistencia prioritaria a todos aquellos que la necesiten y, por tanto, se trata de una obligación que los capitanes del buque pesquero “El Rosario” y del buque de la ONG Proactiva Open Arms deben cumplir. La omisión de este deber conlleva, inexorablemente, la violación de una obligación internacional y, por lo tanto, la comisión de un delito tipificado en el Código Penal español<sup>54</sup>: la omisión del deber de socorro.

La omisión del deber de socorro es el deber de toda persona de prestar ayuda para socorrer a otras personas que se encuentren en una situación de peligro. El artículo 195.1 y 2 del Código Penal establecen que “el que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni

---

<sup>52</sup> Sentencia del Juzgado de lo Penal de Santa Cruz de Tenerife 148/08, de 5 septiembre de 2011. Disponible en: <https://www.eldiario.es/documentos/fl6fd4599ae6fd441109e65cb98564d2.pdf>

<sup>53</sup> Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Caso Hirsi Jamaa y otros C. Italia. Sentencia Nº 27765/09. Disponible en: <https://www.refworld.org/es/pdfid/5953f7064.pdf>

<sup>54</sup> Es importante destacar que tanto el barco “El Rosario” como el “Open Arms” tienen pabellón español y, por lo tanto, le corresponde a la jurisdicción española juzgar este caso.

de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno”. Según autores como Castillo se tienen que dar una serie requisitos para que sea apreciado este delito: “que exista una persona en peligro grave, que tal peligro grave sea manifiesto, que la víctima se encuentre desamparada, que pueda prestarse el auxilio sin riesgo propio ni de tercero o que el sujeto activo abandone el lugar sin prestar ninguna clase de asistencia”<sup>55</sup>. En este mismo sentido, la sentencia de Tribunal Supremo 42/2000 de 19 de enero ha establecido que

los requisitos que debe cumplir un supuesto para ser propio de una omisión de socorro son: una conducta omisiva sobre el deber de socorrer a una persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, y que no existan riesgos propios o de un tercero, que la conducta omisiva del sujeto activo sea reprobable y una culpabilidad constituida no solamente por la conciencia del desamparo de la víctima y la necesidad de auxilio, sino además por la posibilidad del deber de actuar.<sup>56</sup>

El bien jurídico protegido en este tipo penal ha sido recogido en diversas sentencias del Tribunal Supremo. En este sentido, destaca la STS 5967/2012 de 24 de septiembre, que ha establecido que

frente a un sector doctrinal minoritario que sitúa el bien jurídico protegido en la misma integridad física o vida de las personas desamparadas, la jurisprudencia y la dogmática mayoritaria hablan de la infracción de un deber de solidaridad humana que el precepto eleva al rango de deber jurídico. Frente a los ordenamientos anglosajones, en el derecho penal continental es habitual esa tipificación. Se castiga la indiferencia del omitente frente a la situación de peligro de la víctima más allá de que esa omisión no haya tenido ninguna incidencia en el resultado lesivo. La vida y la integridad física solo son tuteladas de manera indirecta. Pero aunque in casu el auxilio hubiese resultado inútil, la conducta sería sancionable. El tipo penal no requiere la protección de la vida o integridad física, sino que se atiende a la persona en peligro. Se castiga la infracción del deber de auxiliar a la persona en peligro. Correlativamente lo que se tutela es el derecho a ser asistido cuando se está en una situación de peligro grave para la vida o integridad física<sup>57</sup>.

Es importante destacar que, según autores como Lamarca Pérez, “la omisión debe producirse con dolo, es decir, no cabe la omisión de socorro imprudente”<sup>58</sup>.

En nuestro caso, el barco pesquero “El Rosario” tenía la obligación de rescatar a las personas que se encontraban en peligro a bordo de la patera y el barco de la ONG Proactiva Open Arms tenía la obligación de acudir a la llamada de auxilio que le realizó “El Rosario”. Si ambos se hubiesen negado a prestar esta asistencia, hubieran incurrido en un delito por omisión del deber de socorro. Diversos autores, entre los que destaca Verónica Guerrero, han afirmado que

el no ayudar a una persona que se encuentra en una situación de peligro, cuando se puede hacer, se castiga en nuestro Código Penal. Es un delito que se comete por pura omisión, esto es, por permanecer inactivo ante una situación concreta. Su justificación se encuentra en la garantía de solidaridad que ha de darse en toda sociedad. Lo importante en esta figura, es la

---

<sup>55</sup> CASTILLO, I.: *Delito de omisión del deber de socorro*, Mundo jurídico, [consultado: 07/06/2019]. Disponible en:

<https://www.mundojuridico.info/delito-omision-del-deber-socorro/>

<sup>56</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 42/2000, de 19 de enero de 2000, Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/imprudencia-temeraria-socorro-atenuante-fa-15200960>

<sup>57</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 5967/2012, de 24 de septiembre de 2012. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/documento/ts/6508169/dolo/20121003>

<sup>58</sup> LAMARCA PÉREZ, C.: *Delitos y faltas: La parte especial del Derecho penal*, Colex, Madrid, 2013, pp. 210 y ss.

prestación efectiva de ese auxilio para la persona que conoce la situación de riesgo y que tenga posibilidad de prestarlo<sup>59</sup>.

Sin embargo, las cosas no son tan fáciles como parecen y, aunque en la actualidad parece solventado este tema, no me gustaría dejar de mencionarlo. En el año 2006, el capitán del buque “Cabo Anamur” fue procesado por ayudar a la inmigración irregular al haber rescatado a un grupo de migrantes en peligro en el mar. Aunque finalmente fue absuelto, este caso ha planteado la posibilidad de que los capitanes y tripulaciones de los buques que prestan auxilio a personas en peligro en el Mediterráneo estén ayudando al tráfico de migrantes irregulares<sup>60</sup>. Un planteamiento, a mi juicio, absolutamente disparatado.

Según la UNODC, “por tráfico ilícito se entiende la facilitación del cruce ilegal de fronteras o de la residencia ilegal con objeto de obtener un beneficio financiero u otro beneficio material”. En este sentido, la sentencia del Tribunal Supremo 1229/2017 de 29 de marzo ha establecido que para que exista tráfico ilícito de migrantes se tienen que dar una serie de requisitos. Destacan entre otros los siguientes:

que la fuente principal de ingresos para los delincuentes sea el precio pagado por el inmigrante irregular; que no se mantenga ninguna relación persistente entre el delincuente y el inmigrante una vez que éste ha llegado a su destino; que tenga un carácter transnacional, es decir, que tenga por objeto a un extranjero ajeno a la Unión Europea; y que sea un delito necesitado en todo caso de una heterointegración administrativa, es decir, que requiera en todo caso de la vulneración de la legislación sobre la entrada, estancia o tránsito de los extranjeros en nuestro país<sup>61</sup>.

Este delito es perpetrado muchas veces por redes delictivas organizadas que aprovechan la oportunidad para obtener cuantiosos beneficios. El tráfico ilícito de refugiados y migrantes es un verdadero problema a nivel global. Según la EUROPOL, “no hay forma de llegar ilegalmente a Europa si no es con ayuda de una mafia”. Los delincuentes se lucran transportando hasta Europa, en condiciones deplorables, a miles y miles de personas<sup>62</sup>. Los migrantes que son objeto de tráfico ilícito suelen ser víctimas de graves violaciones de los Derechos Humanos. Resulta cuanto menos asombroso que se pueda comparar lo que hacen los capitanes de los barcos que rescatan a personas en el Mediterráneo con lo que estas mafias realizan. Los primeros están haciendo lo que tienen que hacer y esto es acudir en ayuda; mientras que los segundos están cometiendo un grave delito de tráfico ilícito de migrantes.

## 6.- OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS RECEPTORES

---

<sup>59</sup> GUERRERO, V. : *Cuando el no hacer nada se convierte en delito*, Diario digital especializado en noticias jurídicas, [consultado: 09/06/2019]. Disponible en: <https://confilegal.com/20160703-cuando-no-hacer-nada-es-delito/>

<sup>60</sup> PRO ASYL: *Personas refugiadas en situación de peligro en el mar: actuar y socorrer*, Fundación Pro Sayl y asociación de apoyo de Pro Asyl, [consultado: 01/05/2019]. Disponible en: <https://www.proasyl.de/wp-content/uploads/2015/12/PRO-ASYL-Brosch%C3%BCre-Seenotrettung-spanische-%C3%9Cbersetzung-Mai-2016.pdf>

<sup>61</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, de 29 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&database=TS&reference=7987119&links=&optimize=20170410&publicinterface=true>

<sup>62</sup> UNODC: *Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor*, Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, [consultado: 02/05/2019]. Disponible en: <https://www.unodc.org/toc/es/crimes/migrant-smuggling.html>

Pese a que la migración internacional afecta a un gran número de países, no existe ningún sistema global para regular los movimientos migratorios. Para poder analizar las obligaciones y responsabilidades de los Estados receptores es necesario tener un par de conceptos claros acerca del Derecho Internacional del Mar; especialmente los relacionados con las potestades de los Estados con respecto al mar territorial y a la zona económica exclusiva.

En el ámbito del Derecho del Mar, existen dos espacios marinos donde el Estado puede ejercer plenamente su soberanía: el mar territorial y las aguas interiores. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el mar territorial es aquel que se extiende hasta una distancia de doce millas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura; mientras que las aguas interiores son aquellas que están situadas en el interior de la línea de base del mar territorial. Por lo tanto, los Estados pueden autorizar, prohibir o suspender la entrada de buques extranjeros que se encuentren sobre estos espacios con una excepción: el derecho de paso inocente<sup>63</sup>.

Por el contrario, la CONVEMAR no otorga ninguna potestad específica al Estado ribereño acerca de los buques extranjeros que naveguen por sus zonas económicas exclusivas. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que, según el artículo 58.2, determinadas potestades que se aplican en alta mar serán también aplicables a la zona económica exclusiva. En materia de inmigración, el Estado ribereño podrá intervenir sobre los buques extranjeros cuando carezcan de nacionalidad, cuando tengan la misma nacionalidad del buque que interviene o cuando se niegue a izar su pabellón; y siempre podrá intervenir en el ejercicio del derecho de persecución.

Además, el artículo 98.2 de la CONVEMAR establece que “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”.

En lo que respecta al Derecho Marítimo Internacional<sup>64</sup>, existe el denominado Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por tierra, mar y aire cuyo objetivo es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, y promover la cooperación entre los Estados. El artículo 7 del Protocolo establece que “los Estados Parte cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de migrantes por mar, de conformidad con el Derecho Internacional del Mar”. Esto implica que todo lo dispuesto en el Protocolo tiene que respetar lo establecido en las normas y principios recogidos en la CONVEMAR, es decir, las medidas que se adopten sobre los buques extranjeros no pueden interferir ni menoscabar las competencias del Estado pabellón. Además, en un ámbito mucho más próximo al Derecho Internacional Humanitario, el artículo 16.3 establece el deber de los Estados de prestar la “asistencia apropiada a los migrantes cuya vida o seguridad estén en peligro”.

El lamentable estado en el que se encuentran la mayoría de las embarcaciones utilizadas para el tráfico ilícito de migrantes por mar y las terribles condiciones a las que los mismos

---

<sup>63</sup> Consiste en que los barcos de un Estado pueden navegar por el mar territorial de otro Estado siempre que se trate de un paso rápido, sin detenciones y que no sea perjudicial para la paz, la seguridad o el buen orden del Estado ribereño.

<sup>64</sup> El Derecho Marítimo ha de ser diferenciado del Derecho del Mar. Mientras que el primero hace referencia al cuerpo normativo que regula las relaciones entre entidades de Derecho privado dedicadas al tráfico marítimo y a las actividades relacionadas con el mismo, el segundo es el cuerpo normativo que regula los espacios marítimos y los derechos y las obligaciones de los Estados en relación con los mismos.

son sometidos, desatan, ya desde el principio de la travesía, un halo de peligrosidad sin precedentes. Ello comporta la aplicación inmediata de las normas internacionales de Salvamento Marítimo. Destacan, fundamentalmente, dos: el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, denominado SAR, y el Capítulo V del Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, denominado SOLAS.

Por un lado, el SAR es el instrumento más importante respecto a las obligaciones de los Estados en esta materia. Así, establece que los Estados responsables de la región SAR tienen la obligación de garantizar que se preste auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar con independencia de su nacionalidad, su condición jurídica o las circunstancias que la rodeen. Además, indica que estos Estados “están obligados a coordinarse y colaborar entre sí para garantizar que los capitanes de los 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”.

Los Estados responsables de la región SAR tienen, por tanto, la responsabilidad de que esa coordinación y colaboración se produzca. En este sentido, le corresponde tanto que se produzca el desembarco del buque que les prestó auxilio a las personas recatadas como que las mismas sean entregadas en un lugar seguro tan pronto como sea posible.

Por otro lado, la regla 7 del Capítulo V del SOLAS establece que

los Estados vienen obligados a garantizar la adopción de las medidas necesarias para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas, las cuales comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de búsqueda y salvamento que se juzguen factibles y necesarias, habida cuenta de la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación.

Finalmente, es necesario hacer una mención especial a la denominada FRONTEX, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, cuyo objetivo es ayudar a los Estados miembro de la UE y a aquellos espacios asociados al espacio Schengen a gestionar sus fronteras exteriores. FRONTEX actúa como coordinador entre las diferentes autoridades fronterizas de la UE, tratando de tender puentes entre los diversos organismos que componen las mismas. En este sentido, esta Agencia<sup>65</sup> desempeña dos roles muy importantes: por un lado, ejerce un papel fundamental en el cumplimiento de las leyes de migración; y, por otro lado, integra a todos los sistemas de seguridad de las fronteras nacionales de los Estados miembro de la UE.

## **6.1.- ¿PODRÍA DERIVARSE ALGÚN TIPO DE RESPONSABILIDAD PARA LOS GOBIERNOS QUE SE NEGARON A ACOGER A LAS PERSONAS?**

Malta e Italia son los países de la UE que se han visto involucrados directamente a propósito del barco pesquero bloqueado en el Mediterráneo con migrantes y refugiados a bordo. Ambos Estados se han visto implicados porque cuando el barco pesquero “El Rosario” se encontró con la patrullera, ésta se encontraba en la zona económica exclusiva

---

<sup>65</sup> En los últimos años, las fronteras exteriores de Europa han visto un incremento en el número de refugiados y migrantes que desean entrar en la UE. Los Estados miembro con fronteras exteriores son responsables exclusivos de su control. Sin embargo, FRONTEX puede proporcionar apoyo técnico a aquellos Estados que sufren una gran presión migratoria. En este sentido, es importante matizar que no dispone de guardias o equipos propios sino que depende de los recursos que aporten los Estados miembro de la UE.



de Italia; tras ocho días navegando, “El Rosario” se encontraba con los migrantes y refugiados en la zona económica exclusiva de Malta<sup>66</sup>; y, finalmente, cuando la Guarda Costera de Malta fue a rescatarlos, el barco pesquero se encontraba en el mar territorial de Malta<sup>67</sup>.

El Derecho del Mar no impone ninguna obligación específica que determine qué Estado de la UE está a cargo de autorizar el desembarco en sus puertos de los migrantes y refugiados que son rescatados en las aguas del Mediterráneo. En este sentido, es importante tener en cuenta que los puertos no están obligados a recibir a buques que tengan pabellón extranjero. Este es nuestro caso. Italia y Malta no incumplen ninguna norma del Derecho Internacional al negarse a recibir al barco pesquero “El Rosario”, puesto que el mismo no tiene bandera ni de Italia ni de Malta. Autores como Pulido e Infiesta Alemany sostienen que “son países soberanos que pueden recibir en sus puertos a los buques que estimen oportunos”. Además, afirman que “los Estados pueden denegar la entrada de cualquier buque que consideren que representa un peligro”<sup>68</sup>.

Cuestión distinta, y no menos importante, es analizar si Italia y Malta han vulnerado alguna norma internacional relativa a los Derechos Humanos. Cuando un buque con un gran número de migrantes y refugiados vulnerables a bordo se acerca a las costas de un Estado, este no puede simplemente negarse a dejarlos desembarcar. En este sentido, la OIM ha señalado que, aunque los Estados no estén obligados a aceptar estos barcos, existe una obligación colectiva de encontrar una solución humanitaria<sup>69</sup>. El Tribunal Supremo, en el auto dictado el 16 de enero de 2018 por la Sala de lo Penal, ha establecido que “es nuestra obligación proporcionar una solución humanitaria y hasta la posibilidad de su subsistencia a las personas embarcadas a las que se negaban a recibir otras naciones”. Además, ha señalado que “es necesario prestar la necesaria asistencia de los embarcados”<sup>70</sup>.

Los Estados tienen la obligación de prestar auxilio a aquellas personas cuya vida se encuentre en peligro en el mar. En mayo del año 2004, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional ha introducido una serie de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR para clarificar determinados aspectos. Así, definió peligro como aquella “situación en la cual existe la convicción justificada de que un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato”. En una situación de riesgo para la vida humana, la prioridad tiene que ser salvar siempre esas vidas humanas. Así se ha pronunciado el Consejo Europeo, el cual ha establecido que “salvar vidas humanas en el mar es una obligación para los Estados”<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> A 81 millas de Malta.

<sup>67</sup> A 11 millas de Malta.

<sup>68</sup> PULIDO BEGINES, J. L.: *El salvamento en la nueva LNM*, Estudios sobre el futuro Código Mercantil, Madrid, 2015, pp. 360 y ss.

<sup>69</sup> Del artículo 3 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos se desprende esto, Dicho artículo establece que: “todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”.

<sup>70</sup> Estas afirmaciones del Tribunal Supremo son una contestación a la querrela presentada por el abogado D. Pedro Turuelo en la que acusaba al Gobierno español de dejar atracar al barco “Aquarius” en los puertos españoles. Están recogidas en el auto dictado el 16 de enero de 2018 por la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo.

<sup>71</sup> CONSEJO EUROPEO: *Conclusiones del Consejo Europeo, 28 de junio de 2018*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/media/35940/28-euco-final-conclusions-es.pdf>

Existe, por tanto, una obligación de rescate por parte de los Estados hacia todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar. Esta obligación de rescate implica, intrínsecamente, el desembarco de los migrantes y refugiados que van a bordo en el puerto seguro más próximo. En este sentido, las Directrices respecto a las personas rescatadas en el mar que acompañan a dichas enmiendas establecen que “el Gobierno responsable de la región SAR en la cual fueron rescatadas dichas personas es principalmente responsable de brindar o asegurarse de que se brinda un lugar seguro<sup>72</sup>”. Es, por tanto, una obligación jurídica, y no solo humanitaria, que tiene el Estado de la UE responsable de la región SAR. Sin embargo, aunque parece evidente que el Derecho Internacional reconoce este derecho, no parece tan evidente la existencia de normas internacionales que establezcan cómo ordenar el desembarco de manera efectiva entre los Estados obligados a efectuarlo.

Italia ratificó estas enmiendas en 2004 pero no así Malta, puesto que presentaba unas interpretaciones distintas a las que planteaban estas enmiendas en materia de búsqueda y salvamento marítimo.

Italia y Malta no han llegado a un acuerdo sobre la extensión de sus respectivas regiones SAR, lo que provoca que las mismas se solapen parcialmente. Según la Organización Marítima Internacional, la región SAR de Malta mide 250.000 km<sup>2</sup> e incluye las aguas que rodean a las islas italianas de Lampedusa, Linosa y Lampione; mientras que la región SAR de Italia representa una quinta parte de todo el Mar Mediterráneo. Esto genera cierta confusión acerca de cuál es el Estado que debe socorrer a los refugiados y migrantes que se encuentran en peligro en aquellas zonas que se solapan y provoca, inevitablemente, retrasos en las actuaciones de salvamento. Además, la OMI indica que Libia también tiene su propia región SAR, la cual ha sido ampliada en los últimos años y abarca 350.000 km<sup>2</sup>. Sin embargo, es importante recalcar que no ha cumplido con las obligaciones que conlleva ser una región SAR.

Además, hay que tener en cuenta que el primer Centro Coordinador de Salvamento con el que se haya establecido contacto (en nuestro caso, el RCC de Madrid) tiene que transferir el caso al RCC responsable de la región SAR en la cual se tenga que prestar auxilio. Los RCC responsables son, en nuestro caso, los de Malta, Italia y Libia. Sin embargo, no cabe considerar que los RCC de Libia sean los más adecuados para garantizar el auxilio y ofrecerles un puerto seguro en el que desembarcar a los refugiados y migrantes rescatados debido a la violencia del país y a las violaciones reiteradas de los derechos humanos que suceden en su Estado.

Observamos como los Gobiernos pueden cerrar sus puertos a un buque extranjero. Sin embargo, los Estados están obligados a brindar auxilio a todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar. Esta se trata de una obligación consagrada en el Derecho Internacional e implica que los Estados responsables de la región SAR son los encargados del desembarco del buque y de llevar a las personas rescatadas al puerto próximo más seguro.

Rescatar a los naufragos que se encuentren en peligro en el mar ha de ser un deber prioritario para los Estados. Precisamente, esta precariedad es la que propició que el Derecho Internacional comenzara la construcción de un marco jurídico cuyo objetivo primordial es proteger la vida humana en el mar. En este sentido, se han pronunciado autores como Fernández Sánchez o Goodwin Gill. El primero de ellos ha establecido que

---

<sup>72</sup> Es importante matizar que, aunque el buque que prestó auxilio puede considerarse provisionalmente como lugar seguro, es necesario liberarle de toda responsabilidad tan pronto como sea posible.

“se requiere que los Estados europeos ribereños del Mediterráneo, todos los buques que naveguen por la zona, vayan en ayuda de los buques en peligro”<sup>73</sup>; mientras que el segundo ha señalado que “el Estado en cuestión tendrá la obligación mínima de darle una atención humanitaria adecuada a las personas que vayan a bordo de los buques que se encuentren en peligro”<sup>74</sup>.

En conclusión, tal y como afirma Fernández Sánchez “las políticas que desarrollan estos objetivos se basan en dos garantías esenciales: en primer lugar, el respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales y, en segundo lugar, un alto nivel de seguridad”<sup>75</sup>. Asimismo, Rodrigo de Larrucea afirma que

en principio, el Derecho Internacional establece que cada Estado es libre de regular el acceso a sus puertos por buques extranjeros, y afirma que dicha libertad puede estar limitada por la aplicación de otras normas de Derecho Internacional, incluso de carácter consuetudinario. Una norma de Derecho Internacional consuetudinario generalmente aceptada otorga el derecho de entrada en los puertos de cualquier Estado a buques extranjeros en situación de peligro, de manera que en tales circunstancias quedan eximidos de cumplir las leyes nacionales, incluidas, en su caso, las penales. La denegación de acceso al puerto a los buques en peligro puede dar lugar a incumplimientos de obligaciones vinculantes para Italia y Malta, incluyendo el Convenio Europeo de Derechos Humanos, que Italia y Malta ratificaron en su día, y que recoge la obligación de proteger a las personas bajo su jurisdicción de violaciones de los derechos humanos (artículo 1). El Convenio se refiere en particular al derecho a la vida (artículo 15.2) y al derecho a no quedar sometido a situaciones de tortura u otros tratos inhumanos o degradantes (artículo 3)<sup>76</sup>.

Así pues, observamos como el deber de auxilio prima sobre la soberanía de las aguas.

## 7.- EL DERECHO DE ASILO

En los últimos años, los desplazamientos transfronterizos se han convertido en un asunto muy controvertido en todo el mundo<sup>77</sup>. Los Estados tienen derecho a controlar sus fronteras. Sin embargo, también tienen la obligación de respetar un sistema de migración basado en los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Uno de los principios reconocidos es el denominado derecho de asilo. Díez de Velasco lo define como “la protección que un Estado ofrece a personas que no son nacionales suyos y cuya vida o libertad están en peligro por actos, amenazas o

---

<sup>73</sup> FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, P. A.: *Migrantes, refugiados y víctimas del tráfico de personas en el Mediterráneo (entre la política y los derechos humanos)*, Revista IUS, [consultado: 05/06/2019]. Disponible en: <http://35-249.hostmonster.com/index.php/ius/article/view/339/588#fn24>

<sup>74</sup> LONG, K.: *In Search of Sanctuary: Border Closures, 'Safe' Zones and Refugee Protection*, *Journal of Refugee Studies*, 2013, pp. 458-476.

<sup>75</sup> FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, P. A.: *Migrantes, refugiados y víctimas del tráfico de personas en el Mediterráneo (entre la política y los derechos humanos)*, Revista IUS, [consultado: 05/06/2019]. Disponible en: <http://35-249.hostmonster.com/index.php/ius/article/view/339/588#fn24>

<sup>76</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J.: *Los incumplimientos del Derecho internacional en las operaciones de salvamento marítimo en la Zona SAR Libia, a la luz del Derecho Marítimo y del Derecho Humanitario*, *El Salvamento Marítimo y el Derecho Humanitario*, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n\\_OMI\\_Esp\\_270718\\_Rev\\_03\).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n_OMI_Esp_270718_Rev_03).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1)

<sup>77</sup> ACNUR: *Solicitantes de asilo*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: <https://www.acnur.org/solicitantes-de-asilo.html>

persecuciones de las Autoridades de otro Estado o incluso por personas y multitudes que hayan escapado al control de dichas Autoridades”<sup>78</sup>.

Según ACNUR, en el año 2017 hubo 3,1 millones de solicitantes de asilo en el mundo<sup>79</sup>. Estados Unidos (331.700 solicitudes), Alemania (198.300), Italia (126.500) y Turquía (126.100) fueron los países que recibieron el mayor número de solicitudes<sup>80</sup>. En Estados Unidos, la mayoría de personas solicitantes de asilo provenían del Norte de Centroamérica (142.631 solicitantes. La gran mayoría de ellos procedían de El Salvador, Guatemala y Honduras); en Alemania, de Siria (49.000), Iraq (21.900) y Afganistán (16.400); en Italia, de Nigeria (25.100) y Bangladesh (12.200); y en Turquía, de Siria (681.000)<sup>81</sup> y Afganistán (67.400).<sup>82</sup>

En el caso de la UE, 634.700 personas solicitaron asilo en el año 2018<sup>83</sup>. Los principales países de procedencia fueron Siria (74.800 solicitantes), Afganistán (45.300) e Irak (42.100). Es importante señalar, sin embargo, que en los últimos dos años se ha producido un aumento considerable en el número de solicitantes de asilo procedentes de Venezuela. Así, estas solicitudes alcanzaron las 22.200 peticiones en el año 2018. Esto supone un incremento del 88% con respecto a las solicitudes del año anterior<sup>84</sup>. Además, hay que destacar que se han reducido el número de solicitudes procedentes de África occidental. En este sentido, las solicitudes de Gambia, disminuyeron, respecto al año 2017, un 62%, las de Senegal un 46%, y las de Nigeria y Costa de Marfil un 41%<sup>85</sup>.

En el caso de España, 55.668 personas solicitaron asilo en el año 2018. Los principales países de procedencia de los solicitantes fueron Venezuela (20.015 solicitudes), Colombia

---

<sup>78</sup> DIEZ DE VELASCO VALLEJO, M.: *Instituciones de derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2009, p. 626.

<sup>79</sup> ACNUR: *Tendencias globales. Desplazamientos forzados en 2017*, Agencia de la ONU para los Refugiados, p.2, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: [https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#\\_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959](https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959)

<sup>80</sup> ACNUR: *Tendencias globales. Desplazamientos forzados en 2017*, Agencia de la ONU para los Refugiados, p.3, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: [https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#\\_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959](https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959)

<sup>81</sup> Es importante destacar que esos 681.000 solicitantes procedentes de Siria no se incluyen dentro de los 126.100 solicitantes de asilo en Turquía. Esto es así porque los nacionales sirios reciben protección, en virtud de la normativa reguladora de protección temporal que tiene Turquía, mediante un proceso de registro; mientras que los nacionales de otros países se tienen que someter a un proceso individual de determinación de la condición de refugiado.

<sup>82</sup> ACNUR: *Tendencias globales. Desplazamientos forzados en 2017*, Agencia de la ONU para los Refugiados, pp.39-40, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: [https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#\\_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959](https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959)

<sup>83</sup> EUROPEAN ASYLUM SUPPORT OFFICE: *EU+ asylum trends 2018 overview*, EASO, p. 4, [consultado: 15/05/2018]. Disponible en: <https://www.easo.europa.eu/sites/default/files/EASO-2018-EU-Asylum-Trends-Overview.pdf>

<sup>84</sup> EUROPEAN ASYLUM SUPPORT OFFICE: *EU+ asylum trends 2018 overview*, EASO, p. 5, [consultado: 15/05/2018]. Disponible en: <https://www.easo.europa.eu/sites/default/files/EASO-2018-EU-Asylum-Trends-Overview.pdf>

<sup>85</sup> EUROPEAN ASYLUM SUPPORT OFFICE: *EU+ asylum trends 2018 overview*, EASO, p. 6, [consultado: 15/05/2018]. Disponible en: <https://www.easo.europa.eu/sites/default/files/EASO-2018-EU-Asylum-Trends-Overview.pdf>

(8.811), Siria (2.901), Honduras (2.464) y El Salvador (2.311)<sup>86</sup>. La mayoría de estas solicitudes se presentaron en el interior del territorio nacional (47.028).<sup>87</sup>

El asilo se trata de un derecho regulado tanto en el Derecho Internacional, y por ende en el Derecho de la UE, como en el Derecho Español. En el Derecho Internacional está recogido en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y se encuentra desarrollado en la Convención de Ginebra de 1951 y en el Protocolo de Nueva York de 1967. Mientras que el Derecho Español reconoce el derecho de asilo en su Constitución y lo regula en la Ley de Asilo.

En el ámbito del Derecho Internacional, el artículo 14.1 de la DUDH establece que “en caso de persecución, toda persona tiene derecho a buscar asilo, y a disfrutar de él, en cualquier país”. Según la doctrina<sup>88</sup>, para hablar de derecho de asilo se necesitan una serie de características. La primera hace referencia a la persecución a la que debe estar sometido el solicitante y la segunda a que la persona perseguida tiene el derecho de buscar asilo pero no de recibirlo. En relación con esta segunda característica, hemos de decir que no existe ningún convenio o ley que recoja la obligación de los Estados para otorgar el asilo. Así pues, en palabras de Ortega Terol, “el derecho de asilo se configura como una facultad discrecional del Estado, encuadrada en el marco de su soberanía”<sup>89</sup>.

Además de los dos requisitos anteriores, es importante mencionar otra limitación recogida en la DUDH respecto al derecho de asilo. El apartado 2 del artículo 14 establece que se trata de un derecho que no es ilimitado, es decir, el asilo no se puede conceder a aquellas personas que traten de evitar el enjuiciamiento por “delitos o actos opuestos a los principios y propósitos de las Naciones Unidas”. Esto implica que no se puede conceder asilo, por ejemplo, a aquellas personas que sean criminales de guerra o culpables de un crimen contra la paz o la humanidad.

El derecho de asilo se desarrolla en la Convención de Ginebra de 1951 y en el Protocolo de Nueva York de 1967. Las dos aportaciones más importantes de ambos tratados son: la definición de persona refugiada<sup>90</sup> y el principio de no devolución.

Respecto a esta segunda aportación, en el Preámbulo de la Convención de Ginebra se puede leer que “la concesión del asilo puede resultar excesivamente onerosa para ciertos países”. Esto quiere decir que el derecho de asilo es una decisión del propio Estado, el cual se encuentra sujeto a una única obligación: la del non-refoulement. Según Gil Bazo,

---

<sup>86</sup> MINISTERIO DEL INTERIOR: *Datos provisionales acumulados a 31 de diciembre del 2018*, Dirección General de Política Interior. Subdirección General de Protección Internacional, Tabla 1, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/oficina-de-asilo-y-refugio/datos-e-informacion-estadistica>

<sup>87</sup> MINISTERIO DEL INTERIOR: *Datos provisionales acumulados a 31 de diciembre del 2018*, Dirección General de Política Interior. Subdirección General de Protección Internacional, Tabla 4, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/oficina-de-asilo-y-refugio/datos-e-informacion-estadistica>

<sup>88</sup> Destacan, entre otras, las obras *El concepto de refugiado en un contexto de Derecho Internacional General*, de Mariño Menéndez; *Del telón de acero a las líneas de sombra (Las minorías étnicas, el refugio y el asilo en Europa)*, de De Lucas Martín; y *Algunas cuestiones acerca del derecho de asilo y refugio (Análisis jurisprudencial y perspectivas de desarrollo legislativo)*, de Ortega Terol.

<sup>89</sup> ORTEGA TEROL, J. M.: *Algunas cuestiones acerca del derecho de asilo y refugio (Análisis jurisprudencial y perspectivas de desarrollo legislativo)*, Revista del Centro de Estudios Constitucionales, Nº 16, 1993, pp.136 y ss.

<sup>90</sup> De la que ya hemos hablado en el apartado 3 de este trabajo.

el principio de no devolución “impide devolver a un individuo a un territorio en el que su vida o libertad corra peligro”<sup>91</sup>.

El artículo 33.1 de la Convención de Ginebra recoge este principio<sup>92</sup>. Establece que “ningún Estado podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de territorios donde su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social o de sus opiniones políticas”. Esta disposición merece dos consideraciones importantes. La primera de ellas es que este artículo es de aplicación a todos los refugiados, con independencia de que hayan sido reconocidos formalmente como tales. Gil Bazo ha manifestado que “esto implica que debe reconocerse a los solicitantes de asilo, independientemente de cuál sea su estatus jurídico como extranjero en cuanto a duración y legalidad, ya que de otro modo no existiría una protección efectiva”<sup>93</sup>. Es importante destacar que el principio de no devolución incluye el no rechazo en la frontera. Esta cuestión es relevante en la medida en que algunos Estados tratan de evitar los derechos y las garantías jurisdiccionales que les corresponde a los solicitantes de asilo a través de prácticas en alta mar que les impide la llegada a la frontera.

La segunda de ellas es que el apartado 2 de este artículo establece que este principio está supeditado a dos excepciones importantes. Así pues, no será de aplicación este principio “al refugiado que sea considerado, por razones fundadas, como un peligro para la seguridad del país donde se encuentra o que, habiendo sido objeto de una condena definitiva por delito particularmente grave, constituya una amenaza para la comunidad de tal país”.

La importancia del principio de no devolución ha sido subrayada por diversas cortes internacionales. Destaca, entre otros, el caso Familia Pacheco Tineo vs. Estado Plurinacional de Bolivia<sup>94</sup>, en el que la Corte ha estimado que para que

un procedimiento pueda resultar en la expulsión o deportación de un extranjero, debe tener carácter individual, de modo que permita evaluar las circunstancias personales de cada sujeto; no debe discriminar en razón de nacionalidad, color, raza, sexo, lengua, religión, opinión política, origen social u otro estatus; y ha de observar las siguientes garantías mínimas:

- ser informado expresa y formalmente de los cargos en su contra, si los hubiere, y de los motivos de la expulsión o deportación. Esta notificación debe incluir información sobre sus derechos, tales como: la posibilidad de exponer las razones que lo asistan en contra de su expulsión y oponerse a los cargos en su contra; y la posibilidad de solicitar y recibir asesoría legal, incluso a través de servicio público gratuito de ser aplicable y, de ser el caso, traducción o interpretación, así como asistencia consular, si correspondiere;

---

<sup>91</sup> GIL BAZO, M. T.: *Non-refoulement (No devolución)*, Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional, [consultado: 11/05/2019]. Disponible en: <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/157>

<sup>92</sup> Este principio también está recogido en otros convenios, Destacan, entre otros, los siguientes: el artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas contra la Tortura, el artículo 12.3 de la Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos o el artículo 19.2 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

<sup>93</sup> GIL BAZO, M. T.: *Non-refoulement (No devolución)*, Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional, [consultado: 11/05/2019]. Disponible en: <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/157>

<sup>94</sup> Sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, de 25 de noviembre de 2013. Caso Familia Pacheco Tineo vs. Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2013/9390.pdf>

- en caso de decisión desfavorable, debe tener derecho a someter su caso a revisión ante la autoridad competente, presentarse o hacerse representar ante ella para tal fin, y
- la eventual expulsión solo podrá efectuarse tras una decisión fundamentada conforme a la ley y debidamente notificada.

En el ámbito del Derecho de la UE, la política de asilo ha dejado de ser una competencia exclusiva de cada uno de los Estados miembro para pasar a constituirse como un sistema común de asilo. La UE ha alabado la importancia de este sistema y ha señalado “la necesidad de llevar a cabo una política común de asilo para lograr una Unión Europea abierta y segura, plenamente comprometida con las obligaciones que emanan de la Convención de Ginebra sobre el estatuto de los refugiados y capaz de responder de forma solidaria a necesidades de tipo humanitario”<sup>95</sup>.

Para crear un sistema común de asilo, la UE ha adoptado medidas a corto y a largo plazo. Las medidas a corto plazo determinan, entre otros aspectos, el Estado que tiene que examinar la solicitud de asilo, el procedimiento que se tiene que seguir, las condiciones de acogida o las formas de protección subsidiarias. Mientras que las medidas a largo plazo tienen como objetivo conseguir un procedimiento de asilo común y un estatuto uniforme en la UE para las personas a las que se les concede asilo o protección subsidiaria<sup>96</sup>. La primera fase de creación del sistema común de asilo se llevó a cabo gracias al Programa de Tampere y se prolongó desde el año 1999 hasta el 2004; mientras que la segunda fase continuó con el Programa de la Haya y se alargó desde el año 2005 hasta el 2010; y con el Programa de Estocolmo desde el año 2010 hasta el 2014<sup>97</sup>.

La política de asilo de la UE se asienta sobre las bases de los artículos 67.2 y 78 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en el artículo 18 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Como ninguno de los dos tratados contiene la definición de términos tan importantes como asilo o refugiado, ambos convenios están basados y, por tanto, hacen continuas referencias a la Convención de Ginebra y al Protocolo de Nueva York. Sin embargo, el TFUE y la CDFUE incorporan una importante novedad: se produce una ampliación del principio de no devolución. Así pues, las personas que están protegidas por el principio de no devolución ya no van a ser solo aquellas perseguidas por los motivos<sup>98</sup> establecidos en la Convención de Ginebra sino que van a ser todas aquellas que puedan ser perseguidas por motivos distintos a los establecidos en la Convención.

El artículo 67.2 del TFUE establece que la UE “garantizará la ausencia de controles de las personas en las fronteras interiores y desarrollará una política común de asilo, inmigración y control de las fronteras exteriores que esté basada en la solidaridad entre Estados miembros y sea equitativa respecto de los nacionales de terceros países”. Por su parte, el artículo 78.1 del TFUE va más allá. Así, recoge que “la Unión desarrollará una política común en materia de asilo, protección subsidiaria y protección temporal destinada

---

<sup>95</sup> CONSEJO EUROPEO: *Conclusiones de la presidencia sobre el Consejo Europeo de Tampere, Punto 4*, Parlamento Europeo, [consultado: 14/05/2019]. Disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/summits/tam\\_es.htm](http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm)

<sup>96</sup> CONSEJO EUROPEO: *Conclusiones de la presidencia sobre el Consejo Europeo de Tampere, Puntos 13 y 14*, Parlamento Europeo, [consultado: 14/05/2019]. Disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/summits/tam\\_es.htm](http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm)

<sup>97</sup> PARLAMENTO EUROPEO: *La política de asilo*, Parlamento Europeo, [consultado: 14/05/2019]. Disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/151/la-politica-de-asilo>

<sup>98</sup> Estos motivos ya han sido nombrados anteriormente en este mismo apartado.

a ofrecer un estatuto apropiado a todo nacional de un tercer país que necesite protección internacional y a garantizar el respeto del principio de no devolución”.

En este mismo marco político, la UE ha adoptado otras medidas en materia de asilo. Destacan entre otras: el Reglamento de Dublín, que establece quien es el Estado responsable de examinar la solicitud de protección internacional; la Directiva sobre requisitos para el reconocimiento, que indica los requisitos que deben cumplir los solicitantes de protección internacional; la Directiva sobre procedimientos de asilo, que establece los procedimientos comunes para la retirada o concesión de protección internacional; y la Directiva sobre condiciones de acogida, que explica las condiciones en las que debe ser tratado un solicitante de asilo.

Por otra parte, el artículo 18 de la CDFUE establece que “se garantiza el derecho de asilo”. De acuerdo con Martín y Pérez de Nanclares, la inclusión del derecho de asilo en la CDFUE no supuso ninguna controversia; sin embargo, lo que sí suscitó innumerables dudas fue el tratamiento y la protección de los solicitantes en caso de devolución, expulsión o extradición<sup>99</sup>. Por este motivo, se introdujo el artículo 19 que incluye el respeto al principio de no devolución. En este sentido, este artículo recoge que, por un lado, “se prohíben las expulsiones colectivas” y, por otro, “nadie podrá ser devuelto, expulsado o extraditado a un Estado en el que corra un grave riesgo de ser sometido a la pena de muerte, a tortura o a otras penas o tratos inhumanos o degradantes”.

En la actualidad, existe un grave problema con el sistema común de asilo. Los dos mayores retos a los que se tiene que enfrentar la UE son la incapacidad de realizar un reparto equitativo de los solicitantes de asilo entre todos los Estados miembro de la UE y la dificultad para impedir los movimientos secundarios dentro de la su territorio.

En ámbito del Derecho Nacional, el artículo 13.4 de la Constitución Española reconoce el derecho de asilo. Este artículo garantiza que “la ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España”. En ejecución de este precepto, nos encontramos con la Ley 12/2009 reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria en España. La primera ley de asilo en España se promulgó en el año 1984 y sufrió dos modificaciones hasta el día de hoy. La última fue en el año 2009 y destacan, entre otras, las siguientes variaciones: la regulación del derecho a la protección subsidiaria por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico, la incorporación de la persecución por motivos de género u orientación sexual como causa de asilo, la posibilidad de extender la protección a todos los miembros de la familia, la exclusión de los ciudadanos de la UE del derecho a solicitar asilo en España o la desaparición del derecho a pedir asilo en las embajadas españolas<sup>100</sup>.

En cuanto a la figura del asilo en España, la Ley 12/2009 establece dos tipos de protección a las que pueden optar los solicitantes: por un lado, la concesión de asilo y, por otro lado, la concesión de protección subsidiaria. La primera de ellas aparece recogida en el artículo 3 de esta ley. Según este artículo, tendrán derecho al asilo todas aquellas personas que se ajusten a la definición<sup>101</sup> de refugiado establecida en la Convención de Ginebra de 1951;

---

<sup>99</sup> MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES, J.: *Artículo 18. Derecho a asilo, Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea: comentario artículo por artículo*, Fundación BBVA, Bilbao, 2008, pp. 356- 377.

<sup>100</sup> COMISIÓN DE AYUDA AL REFUGIADO: *Ley de asilo. Sistema de asilo español*, CEAR, [consultado: 16/05/2019]. Disponible en: <http://diccionario.cear-euskadi.org/ley-de-asilo/>

<sup>101</sup> Esta definición ya ha sido analizada en el apartado 3 de este trabajo.



así como a todas aquellas personas apátridas<sup>102</sup> que, careciendo de nacionalidad, se encontrasen fuera del país donde antes tuvieran su residencia habitual. La segunda de ellas aparece recogida en el artículo 4 de la ley. Según el mismo, tendrán derecho a una protección subsidiaria todas aquellas personas que no cumplen con los requisitos para obtener el asilo o ser reconocidos como refugiadas pero sobre los que, sin embargo, existen pruebas para creer que su vida e integridad están en riesgo en su país de origen o en su país de residencia habitual.

Es importante destacar que tanto la concesión de asilo como la concesión de protección subsidiaria, están amparadas por el principio de no devolución. El artículo 5 de la Ley de Asilo establece, en este sentido, que “la protección concedida con el derecho de asilo y la protección subsidiaria consiste en la no devolución ni expulsión de las personas a quienes se les haya reconocido”. Además, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36, ambas figuras gozan de los mismos derechos relacionados con la autorización de residencia y trabajo, el acceso a servicios sociales y a la reagrupación familiar.

Por otro lado, considero de vital importancia mencionar el Real Decreto 1325/2003, el cual, según el artículo 1 “tiene por objeto regular el régimen de protección temporal en caso de afluencia masiva de personas desplazadas procedentes de terceros países no miembros de la Unión Europea que no puedan regresar en condiciones seguras y duraderas debido a la situación existente en ese país”. Según el artículo 2, se entiende por personas desplazadas aquellas que llegan a España huyendo de territorios en conflictos armados o de zonas donde se vulneren los derechos humanos de forma sistemática. En estos casos, se aplica una protección temporal que tendrá, según el artículo 7 del Real Decreto, una duración máxima de tres años. En este sentido, el capítulo IV del Real Decreto establece que las personas que se puedan acoger a esta protección temporal tienen los siguientes derechos: libertad de circulación y residencia, información sobre sus derechos y obligaciones en la lengua que estos puedan comprender, permiso de residencia, título de viaje, autorización para trabajar, servicios sociales y sanitarios y reagrupación familiar. Además, el artículo 22 indica que las personas beneficiarias de la protección temporal pueden solicitar asilo para que se les reconozca la condición de refugiado.

Finalmente, hay que tener en cuenta la Ley Orgánica 4/2000 sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. El artículo 25 de dicha Ley establece que todas aquellas personas que se acojan al derecho de asilo tienen que regirse por la normativa aplicable a la protección internacional, tanto si entran de manera regular como irregular en España. Asimismo, el artículo 34 establece que “la resolución favorable sobre la petición de asilo en España supondrá el reconocimiento de la condición de refugiado del solicitante, el cual tendrá derecho a residir en España y a desarrollar actividades laborales, profesionales y mercantiles”.

A pesar de todo esto, el desarrollo de la legislación española sobre el derecho de asilo es insuficiente por dos razones: la inexistencia de un reglamento que desarrolle la Ley 12/2009 y la no incorporación en nuestro ordenamiento jurídico de una ley que desarrolle la segunda fase del sistema común de asilo.

---

<sup>102</sup> Según la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de las Naciones Unidas, un apátrida es “cualquier persona a la que ningún Estado considera destinataria de la aplicación de su legislación”. Es decir, es aquella persona que carece de nacionalidad legal.

## 7.1.- ¿PUEDEN LAS PERSONAS RESCATADAS, UNA VEZ QUE LOS TRASLADEN A ESPAÑA, PEDIR ASILO?

El asilo es uno de los derechos que asisten a las personas refugiadas pero no a todos los migrantes. Para poder aclarar si las personas rescatadas por el barco pesquero “El Rosario” tienen derecho a pedir asilo o no, es necesario analizar previamente cómo han entrado todas ellas en España.

Respecto a esta primera cuestión, es importante conocer que el Gobierno español ha autorizado la entrada en el territorio de todas las personas rescatadas por “El Rosario” en el Mediterráneo<sup>103</sup>. La decisión tomada por el Gobierno se acoge al procedimiento establecido en el artículo 6.5.c del Código de Fronteras Schengen, el cual establece que “por motivos humanitarios, de interés nacional o por obligaciones internacionales, todo Estado miembro podrá autorizar la entrada en su territorio a nacionales de terceros países a pesar de que no reúnan los requisitos de entrada”. Asimismo, el artículo 25.4 de la Ley Orgánica 4/2000 sobre los derechos y las libertades de los extranjeros en España y su integración social establece que “se podrá autorizar la entrada en España de los extranjeros que no reúnan los requisitos de entrada cuando existan razones excepcionales de índole humanitaria, interés público o cumplimiento de compromisos adquiridos por España”.

El Gobierno de España está cumpliendo con los compromisos adquiridos en los convenios internacionales al tomar esta decisión. Esta determinación trata de evitar una catástrofe humana. De acuerdo con autores como Paul o Munslow y Brown, se entiende por catástrofe humana “aquella circunstancia de emergencia en la que están en riesgo la vida, la salud, el bienestar o la seguridad de un grupo de personas”<sup>104</sup>. No cabe la menor duda que, dadas las circunstancias del caso, se trata de una situación de verdadera excepcionalidad y emergencia que requiere de una rápida actuación por parte de los agentes implicados<sup>105</sup>. En este sentido, tanto Malta como Italia han mostrado su más absoluta indiferencia; mientras que España ha mostrado, finalmente, su decisión de poner fin a la deriva de los migrantes y refugiados por el Mediterráneo.

Parece totalmente lógica la postura adoptada por España de prestar ayuda a las personas rescatadas. Según la Resolución 46/1982 de la Asamblea General de Naciones Unidas, “esta ayuda tiene por finalidad salvar vidas, aliviar el sufrimiento y mantener y proteger la dignidad humana en situaciones de emergencia. Según las Naciones Unidas, está regida por cuatro principios: humanidad, imparcialidad, independencia y neutralidad”. La decisión tomada por España es una forma de auxilio o colaboración solidaria enfocada a proteger a aquellas personas cuya vida o salud se encuentra en peligro. En palabras de Pérez de las Heras, “la ayuda y la asistencia de emergencia suponen la ejecución de las acciones de socorro inmediatas con el fin prioritario de salvar y preservar vidas humanas”<sup>106</sup>. En este mismo sentido, es necesario tener en cuenta que la decisión del

---

<sup>103</sup> España había llegado a un acuerdo con Malta. En virtud del mismo, la Guardia Costera de Malta se encargaba de recoger a las personas rescatadas del barco pesquero “El Rosario”, mientras que España se encargaba de acogerlos.

<sup>104</sup> MUNSLOW, B. y BROWN, C.: *Complex Emergencies: the Institutional Impasse*, Third World Quarterly, Vol. 20, Nº 1, London, 1999, pp. 207-221; y PAUL, D.: *Protection in Practice: Field-Level Strategies for Protecting Civilians from Deliberate Harm*, Network Paper, Nº 30, London, 1999, pp.17-26.

<sup>105</sup> Los agentes mencionados son los Estados que, tanto directa como indirectamente, se han visto implicados en el rescate (excluyendo a Libia). En este caso, son Malta, Italia y España.

<sup>106</sup> PÉREZ DE LAS HERAS, B.: *La ayuda humanitaria de la Unión Europea*, Revista de Derecho de la Unión Europea, Nº 9, 2005, pp. 250 y 251.

Gobierno está amparada por la obligación de rescate que tienen los Estados de la UE, la cual implica el desembarco de los migrantes y refugiados en un puerto seguro<sup>107</sup>.

Existe un precedente en España de la aplicación de este procedimiento: el de los migrantes rescatados por el barco “Aquarius”. En este caso, el Gobierno español adoptó la decisión de acoger a las personas rescatadas porque consideraba que “es una obligación del Estado ayudar a evitar una catástrofe humanitaria y ofrecer un puerto seguro a estas personas. Con esta decisión, se están cumpliendo con las obligaciones del Derecho Internacional”<sup>108</sup>. Además, el Tribunal Supremo ha destacado que esta decisión del Gobierno está destinada a “proporcionar un trato humanitario y hasta la posibilidad de su subsistencia a las personas embarcadas a las que se negaban a recibir otras naciones de la cuenca mediterránea”. Por lo tanto, se trata de una determinación que tiene por finalidad “prestar la necesaria asistencia de los embarcados”<sup>109</sup>.

El hecho de que las personas rescatadas por “El Rosario” entren en España con autorización del Gobierno es muy importante. Esto significa que han entrado en nuestro país de manera legal. En este sentido, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha establecido en el caso Saadi contra Reino Unido que “la entrada en un Estado es ilegal hasta que las autoridades nacionales la autoricen formalmente”<sup>110</sup>. De esta entrada de manera regular, se deriva una medida muy importante: el permiso excepcional de estancia de corta duración por razones humanitarias.

Este tipo de permiso se regula en el artículo 31.3 de la Ley Orgánica 4/2000 sobre los derechos y las libertades de los extranjeros en España y su integración social y en el artículo 36 del Reglamento de Extranjería. El primero de los preceptos establece que “la Administración podrá conceder una autorización de residencia temporal por razones humanitarias (...)”, mientras que el segundo establece que

excepcionalmente, y siempre que existan motivos humanitarios, de interés público u obligaciones internacionales, el titular del Ministerio del Interior o el titular del Ministerio de Trabajo e Inmigración podrán autorizar la estancia en territorio español, por un máximo de tres meses en un período de seis, a los extranjeros que hubieran entrado en él con documentación defectuosa o incluso sin ella o por lugares no habilitados al efecto.

De esta manera, las personas rescatadas por “El Rosario” contarían con una autorización para permanecer en España por un tiempo no superior a 90 días por semestre, contados a partir de la fecha en la que se produzca su entrada en nuestro territorio. Este permiso excepcional de estancia ha sido adoptado en contadas ocasiones por el Gobierno español. Una de ellas es el de los migrantes rescatados por el barco “Aquarius”. En este caso, las

---

<sup>107</sup> Esta obligación está íntimamente ligado con lo expuesto en los párrafos anteriores y ya se ha analizado con detenimiento en el apartado 5 de este trabajo.

<sup>108</sup> GOBIERNO DE ESPAÑA: *El presidente del Gobierno anuncia que España acogerá al barco Aquarius por razones humanitarias*, Moncloa, [consultado: 22/05/2019]. Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2018/110618-sanchezaquarius.aspx>

<sup>109</sup> Estas afirmaciones del Tribunal Supremo son una contestación a la querrela presentada por el abogado D. Pedro Turuelo en la que acusaba al Gobierno español de dejar atracar al barco “Aquarius” en los puertos españoles. Están recogidas en el auto dictado el 16 de enero de 2018 por la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo.

<sup>110</sup> Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, de 29 de enero de 2008. Caso Saadi contra Reino Unido. Disponible en: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-84709%22%5D%7D>

personas rescatadas recibieron un permiso de residencia de 45 días. En este plazo, podrán recuperarse y realizar los trámites pertinentes<sup>111</sup>.

Durante estos 90 días, se va a analizar el caso de cada una de las personas rescatadas de manera individualizada. Según el artículo 16 de la Ley 12/2009 reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria, todas ellas tienen derecho a solicitar asilo<sup>112</sup>; sin embargo, no todas pueden ser acogidas en este sistema. Aquellas personas que sean aceptadas como solicitantes de asilo, van a tener acceso a dos vías de protección internacional: la concesión del estatuto de refugiado o la concesión de protección subsidiaria. Ambas concesiones protegen, entre otras cosas, contra la devolución y garantizan el acceso a la sanidad y a los servicios públicos. En el caso de que no puedan acogerse al sistema de asilo, todas ellas pueden solicitar un permiso de residencia por razones humanitarias.

Respecto a la concesión del estatuto de refugiado, los artículos 2 y 3 de la Ley de Asilo establecen que tendrán derecho al asilo todas aquellas personas a quienes se les haya reconocido la condición de refugiado. Según el artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951, los refugiados son aquellas personas que “debido a fundados temores de ser perseguidas por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentren fuera del país de su nacionalidad y no puedan o, a causa de dichos temores, no quieran acogerse a la protección de tal país...” Sin embargo, la realidad social ha obligado a ampliar el concepto de refugiado “a todas aquellas personas que huyen de un conflicto armado o de sistemáticas violaciones de los derechos humanos”<sup>113</sup>. De esta manera, tal y como hemos analizado en el apartado 3 de este trabajo, las personas rescatadas procedentes de Siria se incluirían dentro de la categoría de refugiados y, por tanto, podrían acogerse al sistema de asilo.

En este sentido, se han pronunciado varias sentencias del Tribunal Supremo. Destaca la STS 569/2016, la cual ha establecido que

cabe recordar que ACNUR en su Informe de 22 de octubre de 2013, relativo a las consideraciones de protección internacional con respecto a las personas que huyen de la República Árabe Siria, relata la generalización de las hostilidades armadas y la ampliación de los frentes de batalla, que abarcan a todo el territorio nacional, y que afectan a la población civil, que sufre una absoluta desprotección, y que ha originado la huida de un gran número de ciudadanos de ese país, que debe entenderse como un «movimiento de refugiados» que requiere de protección internacional, en aras de garantizar la vida, la integridad física y la seguridad de estas personas, lo que resulta plenamente aplicable a aquellos ciudadanos que desarrollan labores humanitarias o de defensa de los derechos humanos, así como también a aquellas personas pertenecientes a comunidades o grupos minoritarios, que tienen temor fundado de ser perseguidos por razones de índole política, ideológica o religiosa, al ser percibidos como individuos asociados a una de las partes del conflicto, por lo que deben entenderse incurso en los motivos que fundamentan la concesión del estatuto de refugiado

---

<sup>111</sup> GOBIERNO DE ESPAÑA: *El presidente del Gobierno anuncia que España acogerá al barco Aquarius por razones humanitarias*, Moncloa, [consultado: 22/05/2019]. Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2018/110618-sanchezaquarius.aspx>

<sup>112</sup> Es importante matizar que según el Reglamento de Dublín “las personas solicitantes de asilo tienen que presentar su solicitud en el primer país de la Unión al que accedan”. En este caso, España.

<sup>113</sup> ACNUR: *Migrantes y refugiados, ¿qué diferencia hay? ACNUR responde*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 03/04/2019]. Disponible en: <https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/migrantes-y-refugiados-que-diferencia-hay-acnur-responde>

conforme a lo dispuesto en la Convención de Ginebra de 1951, cuando no estén inmersos en las cláusulas de exclusión<sup>114</sup>.

Respecto a la concesión de protección subsidiaria, el artículo 4 de la Ley de Asilo establece que tendrán acceso a la protección subsidiaria todas aquellas personas que, sin reunir los requisitos necesarios para albergar la condición de refugiada, tengan motivos fundados para creer que si regresasen a su país se enfrentarían al riesgo de sufrir daños graves. El artículo 10 de esta misma ley establece que son daños graves: “la condena a pena de muerte o el riesgo de su ejecución material, la tortura y los tratos inhumanos o degradantes en el país de origen del solicitante y las amenazas graves contra la vida o la integridad de los civiles motivadas por una violencia indiscriminada en situaciones de conflicto internacional o interno”. Aunque hay que analizar el caso de cada una de las personas en particular, parece que ninguna de las personas senegalesas rescatadas por “El Rosario” se podría acoger a esta protección, ya que de su relato no se deduce la posibilidad de sufrir un daño grave en caso de regresar.

Ahora bien, existe una tercera vía de protección internacional prevista para aquellos casos en los que la solicitud de asilo haya sido denegada. Es el denominado permiso de residencia por razones humanitarias. El artículo 46.3 de la Ley de Asilo establece que “por razones humanitarias distintas de las señaladas en el estatuto de protección subsidiaria, se podrá autorizar la permanencia de la persona solicitante de protección internacional en España”. La STS 5000/2016 ha manifestado que

las razones humanitarias no se refieren a cualquier razón de tipo humanitario, sino que necesariamente tienen que estar vinculadas a un riesgo real de desprotección por razón de conflictos o disturbios graves de carácter político, étnico o religioso. Debe apreciarse si existen razones o circunstancias incompatibles con el disfrute de los derechos inherentes a la persona. Las razones humanitarias deben ser suficientemente precisas en relación con la situación personal del interesado y la situación del país de origen o procedencia, pues no atienden a razones de humanitarismo imprecisas o genéricas<sup>115</sup>.

Aunque hay que analizar el caso de cada una de las personas de manera individualizada, parece que en nuestro caso no existen las condiciones que nos permiten considerar que concurre alguna de estas circunstancias; de modo que carecería de fundamento la adopción de esta medida para los senegaleses rescatados.

Una vez que han sido denegadas todas las vías de protección internacional que ofrece el Estado, las personas senegalesas rescatadas se encontrarían de manera irregular en España. El artículo 37 de la Ley de Asilo establece que “la denegación de las solicitudes de protección internacional determinarán el retorno, la devolución, la expulsión o la salida obligatoria del territorio español (...)”. Llegados a este punto, existen dos vías alternativas: o bien mostrar conformidad con el no otorgamiento de la solicitud de asilo, en cuyo caso deberán abandonar España en el plazo previsto por la ley; o bien mostrar disconformidad con el no otorgamiento de la solicitud de asilo y presentar un recurso de ante los tribunales competentes, en cuyo caso podrán permanecer en España mientras se resuelve el caso<sup>116</sup>.

---

<sup>114</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 569/2016, de 19 de febrero de 2016. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/47c54a4d73e1a196f97e5b21256d283d6b6175841b32b7a5>

<sup>115</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 5000/2016, de 17 de noviembre de 2016. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/47c54a4d73e1a196f97e5b21256d283df3dfd99a10efc063>

<sup>116</sup> Artículo 29 de la Ley 12/2009, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.

## 8.- EL DERECHO A PREMIO DE LOS SALVADORES EN ESPAÑA

El salvamento y la asistencia marítima constituyen una compleja rama del ordenamiento jurídico marítimo que ha sido analizada desde hace años por numerosos miembros de la doctrina<sup>117</sup>. Tanto la Ley 14/2014 de Navegación Marítima como el Convenio de Londres de 1989 regulan tales conceptos. El artículo 358.1 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima define salvamento marítimo como “todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval que se encuentre en peligro en aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima”.

Respecto al concepto de salvamento, es necesario realizar una serie de matizaciones. En cuanto al objeto material sobre el que puede recaer, hay que destacar que son tanto los buques como las embarcaciones y los artefactos navales. Para evitar cualquier tipo de controversia alrededor del concepto de cada uno de ellos, los artículos 56 a 58 de la Ley de Navegación Marítima definen detalladamente las características de los mismos. Respecto al ámbito físico en el que se puede llevar a cabo, la Ley de Navegación Marítima excluye las aguas continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación. Y, finalmente, la Ley de Navegación Marítima establece una serie de limitaciones negativas. En primer lugar, el artículo 358.3 de la Ley de Navegación Marítima establece que no se considera salvamento “operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático”; en segundo lugar, el artículo 364 señala que no será considerado salvamento “los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del armador o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque”; en tercer lugar, el artículo 358.4 establece que tampoco será salvamento “el hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas si los mismos son producto del mar o de las aguas navegables”; y, finalmente, el artículo 358.2 señala que no se considerará salvamento “la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa”.

Siguiendo la doctrina establecida por Gabaldón García y Ruiz-Soroa, es necesaria la existencia de una situación de peligro para llevar a cabo una actuación de salvamento marítimo. La Ley de Navegación Marítima no define qué se entiende por peligro, del mismo modo que no lo hace ningún convenio internacional. No existen unos criterios tasados para identificarlo, lo cual implica que habrá que atender a las circunstancias concretas y específicas de cada caso para comprobar si estamos ante una situación de peligro o no<sup>118</sup>. Además, la doctrina y la jurisprudencia consideran que solo podemos hablar de salvamento marítimo si el resultado de la operación es útil. Para considerar que un resultado es útil no se exige el salvamento total, basta con que ese resultado haya sido parcial<sup>119</sup>.

Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil puede dar lugar a una remuneración equitativa. El artículo 362.1 de la Ley de Navegación Marítima

---

<sup>117</sup> Destacan, entre otros: GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *El servicio público español de salvamento*, Estudios de Derecho marítimo, Barcelona, 2000, pp. 103-148; OLIVENCIA: *Responsabilidad en Derecho Marítimo*, CGPJ, Madrid, 1993, pp. 191-204; PULIDO BEGINES, J. L.: *El salvamento en la nueva LNM*, Estudios sobre el futuro Código Mercantil, Madrid, 2015, pp. 269-285.

<sup>118</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pp. 40-50.

<sup>119</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J. A.: *Comentarios a la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima*, Thomson Reuters Civitas, Madrid, 2016, pp. 1107 y ss.

establece que “las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores”. Para fijar el importe del premio, el artículo 362.1 de la Ley de Navegación Marítima señala que se atenderá a lo establecido entre las partes y, en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central. Según autores como Jorge Selma, en ausencia de acuerdo entre las partes, el Tribunal Marítimo Central fijará el premio atendiendo a dos circunstancias.

En primer lugar, al resultado obtenido; los esfuerzos de los que hayan prestado el socorro; el peligro corrido por el buque auxiliado, por sus pasajeros, por su dotación, por su cargamento, por los salvadores y por el buque salvador; el tiempo empleado; los gastos y daños sufridos; o los riesgos de responsabilidad y de otra clase que hayan corrido los salvadores. Y, en segundo lugar, “al valor de las cosas salvadas”<sup>120</sup>.

Respecto a quién debe realizar el pago del premio, el artículo 362.2 contempla la posibilidad de que sea el armador del buque salvado quien abone el premio; sin embargo, el mismo precepto no permite que el salvador le exija<sup>121</sup> el pago del premio al armador. Así pues, el salvador debe dirigirse individualmente a quien corresponda cada uno de los intereses salvados. En este sentido, Pulido Begines ha establecido que “no existe solidaridad, cada titular de un bien que haya sido salvado responderá en la medida y por la parte en que le hayan producido un resultado útil”<sup>122</sup>.

En cuanto al reparto del premio, el artículo 363 de la Ley de Navegación Marítima establece que corresponderá un tercio al armador del buque salvador y dos tercios a la dotación. Es importante, en este aspecto, tener en cuenta que, en virtud del artículo 145 de la Ley, el armador es aquel que es explotador o propietario del buque salvador: mientras que la dotación, en virtud del artículo 156, es el conjunto de personas que están empleadas a bordo del buque. Existe una excepción respecto a la distribución del premio entre el armador y la dotación: cuando se trate de “buques remolcadores o armados y equipados para prestar el auxilio”. El fundamento de este artículo es excluir del derecho a premio a todos aquellos buques que estén expresamente preparados para realizar operaciones de salvamento.

## **8.1.- EL PESQUERO HA SUFRIDO PÉRDIDAS ECONÓMICAS POR NO HABER PODIDO FAENAR DURANTE 10 DÍAS, ¿PUEDEN RECIBIR ALGUNA INDEMNIZACIÓN POR ESAS PÉRDIDAS?**

Antes de comenzar a responder a esta pregunta, me gustaría hacer una breve aclaración. En este apartado, vamos a analizar si el barco pesquero “El Rosario” tiene derecho a recibir una indemnización tanto por las pérdidas económicas que ha sufrido por no haber podido faenar durante 10 días como por las operaciones de salvamento que le han permitido rescatar a los naufragos que se encontraban a la deriva.

Respecto a la primera de las cuestiones, España no cuenta con una legislación específica que regule las indemnizaciones ocasionadas por estas pérdidas económicas. Lo más

---

<sup>120</sup> SELMA, S.: *¿Tiene derecho a premio el auxilio o salvamento en la mar?*, Revista digital especializada en logística y transporte internacional Veintepies, [consultado: 30/05/2019]. Disponible en: [http://www.veintepies.com/secciones/blegal\\_more.php?id=M10494\\_0\\_20\\_0\\_M](http://www.veintepies.com/secciones/blegal_more.php?id=M10494_0_20_0_M)

<sup>121</sup> Es importante destacar que el artículo 362.2 de la Ley de Navegación Marítima no permite que el salvador le exija el pago del premio al armador ni directamente, ni judicialmente, ni administrativamente.

<sup>122</sup> PULIDO BEGINES, J. L.: *El salvamento en la nueva LNM*, Estudios sobre el futuro Código Mercantil, Madrid, 2015, pp. 387 y ss.

parecido que podemos encontrar en nuestra legislación al respecto son las ayudas derivadas de la paralización temporal de la actividad pesquera. De acuerdo con el artículo 63 de la Ley 3/2001 de Pesca Marítima del Estado, “se entiende por paralización temporal de un buque pesquero el cese de su actividad durante un período de tiempo determinado. La paralización temporal es una medida coyuntural como consecuencia de circunstancias excepcionales”.

Estas ayudas se encuentran reguladas en el Real Decreto 1173/2015 de desarrollo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca en lo relativo a las ayudas a la paralización definitiva y temporal de la actividad pesquera. De acuerdo con el Preámbulo del Real Decreto, “las ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera se enmarcan dentro de las medidas de fomento de la competitividad y la viabilidad de las empresas”. El artículo 12.1 señala que

se podrá otorgar ayuda a la paralización temporal de la actividad pesquera cuando se incluya en alguno de los siguientes supuestos: en aplicación de las medidas adoptadas por la Comisión o por los Estados miembro en caso de amenaza grave para los recursos biológicos marinos, en el caso de no renovación de los acuerdos de colaboración o protocolos de pesca sostenible con terceros países y cuando esté previsto en un plan de gestión o en un plan plurianual.

Además, el Preámbulo establece que

la gestión de las ayudas recaerá en la Secretaría General de Pesca cuando estén originadas por la no renovación de un acuerdo de colaboración o protocolo con un tercer país o cuando se adopten medidas de emergencia por la Comisión o por los Estados miembro, siempre que afecten a más de una Comunidad Autónoma. En el resto de supuestos, las Comunidades Autónomas en cuyos puertos radiquen los buques afectados por la paralización temporal serán las competentes en la gestión.

Podemos observar como nuestro caso no se ajusta a ninguno de los requisitos que exige la legislación española para otorgar ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera. Sin embargo, existe un precedente en el que el Gobierno valenciano otorgó una indemnización equiparable a esta al barco alicantino “Francisco y Catalina” por las pérdidas que habían sufrido por el rescate de migrantes cerca de Malta. Los hechos se remontan al año 2006, cuando la tripulación del pesquero “Francisco y Catalina” rescató y atendió durante una semana a los 51 migrantes que se encontraron a bordo de un cayuco en las aguas del Mediterráneo. El capitán del barco alicantino señaló que perdieron 6.000 euros al día al no poder pescar<sup>123</sup>. En este sentido, el que era por aquel entonces el conseller de Agricultura y Pesca de la Generalitat valenciana dijo que

la Generalitat aportará la ayuda necesaria para paliar las pérdidas económicas que le ha supuesto la odisea vivida durante más de una semana ante las costas de Malta. El barco “Francisco y Catalina” recibirá una ayuda igual a la que se produce cuando los barcos, por alguna parada biológica, están sin faenar. Con ella, se persigue restaurar las pérdidas económicas que están sufriendo por la parada obligatoria en su labor<sup>124</sup>.

---

<sup>123</sup> JIMÉNEZ, Y.: *Héroes por accidente*, El Mundo, [consultado: 03/05/2018]. Disponible en: <https://www.elmundo.es/elmundo/2006/07/20/solidaridad/1153414175.html>

<sup>124</sup> RAMBLA, V.: *El Gobierno valenciano ofrecerá al 'Francisco y Catalina' ayudas equiparables a las de parada biológica*, Europa Press, [consultado: 03/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/galicia/pesca-00247/noticia-pesca-gobierno-valenciano-ofrecera-francisco-catalina-ayudas-equiparables-parada-biologica-20060721160927.html>. Se trata de las declaraciones ofrecidas por el portavoz del Consell en la rueda de prensa posterior al pleno del Ejecutivo valenciano.



Resulta incuestionable que la decisión tomada por el Gobierno valenciano y apoyada por el Gobierno de España<sup>125</sup>, sentó un precedente en esta materia. Dada la importancia que las acciones humanitarias de rescate llevadas a cabo por los barcos pesqueros tiene una importancia de índole social extremadamente importante, me parece que no es cuestionable que se merecen una ayuda por las pérdidas económicas que han sufrido durante el tiempo que no han podido ejercer su actividad. En este sentido, el propio Gobierno ha dicho que “la lección de humanidad de los tripulantes no se limitó a dar auxilio a quienes en su momento lo necesitaron, sino que durante ocho días dejaron a un lado sus obligaciones para atender sus deberes cívicos<sup>126</sup>”. Teniendo en cuenta que España no tiene una legislación específica que regule este tipo de indemnizaciones, lo más razonable es establecer la ayuda en base a las normas que regulan las ayudas recibidas en caso de una paralización temporal de la actividad pesquera; puesto que la finalidad última de este subsidio es conceder a los buques la ayuda necesaria para poder recuperar las pérdidas que han sufrido por no haber podido ir a faenar.

Respecto a la segunda de las cuestiones, los capitanes de los buques tienen la obligación de prestar auxilio a todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar. Es importante tener en cuenta que nos encontramos ante un tipo de salvamento forzoso u obligatorio, que es aquel que se refiere al auxilio de personas. Según autores como Gabaldón García, “se entiende por tal aquel en el que la iniciativa de la asistencia no ha sido espontánea ni acordada con el asistido, sino que deriva de un deber jurídico”<sup>127</sup>. El artículo 16.1 del Convenio de Londres establece que “las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración, pero nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las disposiciones de las leyes nacionales sobre esta materia”. El Convenio de Londres reconoce, de esta manera, la primacía del Derecho interno en esta cuestión y deja en manos de los Gobiernos de cada uno de los Estados la regulación sobre si las personas salvadas deben pagar una remuneración a sus salvadores o no. En el caso de España, tal y como lo confirma Arroyo Martínez y Rueda Martínez, “esta reserva ofrecida por el Convenio no ha sido utilizada”<sup>128</sup>.

En este sentido, tanto la doctrina española como la propia jurisprudencia del Tribunal Supremo han dejado clara esta cuestión. Autores como Rodrigo de Larrucea han establecido que “las personas cuyas vidas hayan sido salvadas no deben remuneración alguna”<sup>129</sup>. Esta postura se ha visto refrendada por el Tribunal Supremo. Así pues,

---

<sup>125</sup> EUROPA PRESS: *La tripulación del Francisco y Catalina no exigirá "ni muchísimo menos" ayudas económicas por su acción humanitaria*, Europa Press, [consultado: 03/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-tripulacion-francisco-catalina-no-exigira-muchisimo-menos-ayudas-economicas-accion-humanitaria-20060905143235.html>.

<sup>126</sup> EUROPA PRESS: *Los tripulantes del pesquero Francisco y Catalina reciben la Orden del Mérito Civil*, Europa Press, [consultado: 03/06/2019]. Disponible en: [https://www.abc.es/hemeroteca/historico-07-09-2006/abc/Nacional/los-tripulantes-del-pesquero-francisco-y-catalina-reciben-la-orden-del-merito-civil\\_1423200522813.html#](https://www.abc.es/hemeroteca/historico-07-09-2006/abc/Nacional/los-tripulantes-del-pesquero-francisco-y-catalina-reciben-la-orden-del-merito-civil_1423200522813.html#).

<sup>127</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L.: *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 167 A 170.

<sup>128</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J. A.: *Comentarios a la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima*, Thomson Reuters Civitas, Madrid, 2016, pp. 1107 y ss.

<sup>129</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J.: *Los incumplimientos del Derecho internacional en las operaciones de salvamento marítimo en la Zona SAR Libia, a la luz del Derecho Marítimo y del Derecho Humanitario*, El Salvamento Marítimo y el Derecho Humanitario, [consultado: 04/06/2019]. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n\\_OMI\\_Esp\\_270718\\_Rev\\_03\).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n_OMI_Esp_270718_Rev_03).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1).

sentencias como la 39/2006 de 9 de Octubre establecen que “ninguna indemnización deben abonar las personas salvadas”<sup>130</sup>.

## **9.- CONCLUSIONES**

En los últimos años, la UE se ha enfrentado a una de las mayores crisis migratorias a las que ha tenido que hacer frente en toda su historia. Y digo crisis por ponerle nombre a una situación que se ha convertido en una auténtica tragedia humana. Tras el sinuoso recorrido por los puntos clave del caso *Rescate de personas en peligro en el Mediterráneo*, es el momento de recapitular y presentar el desenlace de esta problemática.

PRIMERA.- Respecto a la protección internacional de las personas rescatadas por el barco pesquero “El Rosario”, las personas que iban a bordo de la patera procedentes de Siria son refugiados mientras que las personas procedentes de Senegal son migrantes económicos.

SEGUNDA.- Respecto al lugar donde deberían haber sido desembarcadas las personas rescatadas, no se puede considerar a Libia como un lugar seguro puesto que no cumple con lo convenido en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Desembarcar a cualquier persona allí supondría una grave violación a sus derechos más básicos y fundamentales. Malta, Italia y, en último lugar, España deben hacerse responsables de que el desembarco se produzca en el lugar seguro más próximo.

TERCERA.- Respecto a las obligaciones del barco “El Rosario”, el pesquero tiene la obligación de prestar asistencia a todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar. Aunque, bien es cierto, que estos buques no pueden convertirse en una parte indispensable de la solución, es su obligación ayudar a quien lo necesite si previamente no han sido auxiliados por nadie.

CUARTA.- Respecto a las obligaciones de los Estados, no hay una norma específica que establezca que los Estados tienen que acoger a “El Rosario”; sin embargo, los mismos tienen la obligación de asistir a todas aquellas personas que se encuentren en peligro en el mar. Así pues, el deber de auxilio tiene que primar sobre la soberanía de las aguas.

QUINTA.- Respecto al derecho de asilo, España puede permitir el acceso de las personas rescatadas a su territorio por motivos humanitarios. Se trata, por tanto, de una entrada de manera legal en nuestro país que les permite gozar de una autorización temporal para regularizar su situación. En este sentido, si bien las personas procedentes de Siria pueden acogerse al estatuto de refugiados, las personas procedentes de Senegal no.

SEXTA.- Respecto al derecho a recibir una indemnización, el barco pesquero “El Rosario” puede recibir una ayuda por las pérdidas que ha sufrido durante la paralización temporal de su actividad pesquera. Sin embargo, las personas cuyas vidas han sido salvadas no le deben remuneración alguna.

## **10.- BIBLIOGRAFÍA**

### **10.1.- DOCTRINA**

---

<sup>130</sup> Sentencia del Tribunal Supremo 39/2006, de 9 de Octubre de 2006. Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/salvamento-maritimo-competencia-tmc-25529947>

- ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J. A.: *Comentarios a la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima*, Thomson Reuters Civitas, Madrid, 2016, pp. 1107 y ss.
- CARRILLO SALCEDO, J. A.: *Soberanía de los Estados y derechos humanos en Derecho Internacional contemporáneo*, Tecnos, Madrid, 1995, pp.77 y ss.
- COHEN, H. y SIRKECI, I.: *Migration and insecurity: rethinking mobility in the neoliberal age*, Roudedge, Londres, 2016, pp. 96-113.
- DIEZ DE VELASCO VALLEJO, M.: *Instituciones de derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2009, p. 626.
- FIGUEROA NAVARRO, M.C. y TÉLLEZ AGUILERA, A. : *Jurisprudencia del Tribunal Supremo*, Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, [consultado: 14/06/2019]. Disponible en: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-JurisprudenciaDelTribunalSupremo-298293%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-JurisprudenciaDelTribunalSupremo-298293%20(1).pdf)
- GABALDÓN GARCÍA, J. L. : *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp.167 A 170
- GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *El servicio público español de salvamento*, Estudios de Derecho marítimo, Barcelona, 2000, pp. 103-148.
- GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pp. 40-50.
- LAMARCA PÉREZ, C.: *Delitos y faltas: La parte especial del Derecho penal*, Colex, Madrid, 2013, pp. 210 y ss.
- LONG, K.: *In Search of Sanctuary: Border Closures, 'Safe' Zones and Refugee Protection*, Journal of Refugee Studies, 2013, pp. 458-476.
- LÓPEZ CERVILLA, J. M.: *Tráfico ilícito de personas. La reforma del artículo 318 bis del Código Penal*, BOE, [consultado: 06/06/2019]. Disponible en: [https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/1292344080356?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadername2=EstudioDoctrinal&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3D2004\\_1978.pdf&blobheadervalue2=1288778626499](https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/1292344080356?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadername2=EstudioDoctrinal&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3D2004_1978.pdf&blobheadervalue2=1288778626499)
- MARIÑO MENÉNDEZ, F. M.: *El concepto de refugiado en un contexto de Derecho Internacional General*, Revista Española de Derecho Internacional, Vol. 35, Nº 2, 1983, pp. 337-369.
- MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES, J.: *Artículo 18. Derecho a asilo, Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea: comentario artículo por artículo*, Fundación BBVA, Bilbao, 2008, pp. 356- 377.
- OLIVENCIA: *Responsabilidad en Derecho Marítimo*, CGPJ, Madrid, 1993, pp. 191-204.
- ORIHUELA CALATAYUD, E.: *Asilo y Refugiados: ¿Solidaridad o seguridad?*, Anales de Derecho, Nº 22, 2004, pp. 189-222.
- ORTEGA TEROL, J. M.: *Algunas cuestiones acerca del derecho de asilo y refugio (Análisis jurisprudencial y perspectivas de desarrollo legislativo)*, Revista del Centro de Estudios Constitucionales, Nº 16, 1993, pp.136 y ss.

PAUL, D.: *Protection in Practice: Field-Level Strategies for Protecting Civilians from Deliberate Harm*, Network Paper, N° 30, 1999, pp.17-26.

PÉREZ FERRER, F.: *Análisis dogmático y político-criminal de los delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros*, Dykinson, Madrid, 2006, p.108.

PULIDO BEGINES, J. L.: *El salvamento en la nueva LNM*, Estudios sobre el futuro Código Mercantil, Madrid, 2015, pp. 269-285.

## 10.2.- DOCUMENTOS E INFORMES

ACNUR: *Desperate journeys. Refugees and migrants arriving in Europe and at Europe's borders. January-December 2018*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 16/04/2019]. Disponible en: [https://www.unhcr.org/desperatejourneys/#\\_ga=2.70398485.401735860.1555330583-1598809728.1553681959](https://www.unhcr.org/desperatejourneys/#_ga=2.70398485.401735860.1555330583-1598809728.1553681959)

ACNUR: *Migrantes y refugiados, ¿qué diferencia hay? ACNUR responde*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 03/04/2019]. Disponible en: <https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/migrantes-y-refugiados-que-diferencia-hay-acnur-responde>

ACNUR: *Protección de los refugiados en el Derecho Internacional*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: <https://www.refworld.org/pdfid/4ccac1a32.pdf>

ACNUR: *Solicitantes de asilo*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: <https://www.acnur.org/solicitantes-de-asilo.html>

ACNUR: *Tendencias globales. Desplazamientos forzados en 2017*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: [https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#\\_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959](https://www.unhcr.org/globaltrends2017/#_ga=2.229991132.170464548.1557219014-1598809728.1553681959)

ACNUR: *Travesías desesperadas. Refugiados e inmigrantes llegan a Europa y a las fronteras europeas. Enero-diciembre 2018*, Agencia de la ONU para los Refugiados, [consultado: 03/04/2019]. Disponible en: [https://acnur.org/5c5110f94#\\_ga=2.174781735.401735860.1555330583-1598809728.1553681959](https://acnur.org/5c5110f94#_ga=2.174781735.401735860.1555330583-1598809728.1553681959)

AGENCIA DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DE LA UNIÓN EUROPEA: *Manual de Derecho europeo sobre asilo, fronteras e inmigración*, Tribunal Europeo de Derechos Humanos, [consultado: 01/05/2019]. Disponible en: [https://fra.europa.eu/sites/default/files/handbook-law-asylum-migration-borders-2nded\\_es.pdf](https://fra.europa.eu/sites/default/files/handbook-law-asylum-migration-borders-2nded_es.pdf)

AMNISTÍA INTERNACIONAL: *Informe 2017/2018 sobre la situación de los derechos humanos en el mundo*, Amnesty International Ltd, [consultado: 11/06/2018]. Disponible en: <https://crm.es.amnesty.org/sites/default/files/civicrm/persist/contribute/files/Informeannual2018air201718-spanish%20web.pdf>

AMNISTÍA INTERNACIONAL: *La vergüenza de Europa, a pique: omisión de socorro a refugiados y migrantes en el mar*, Amnesty International Ltd, Londres, 2015, pp. 8 y ss.

AMNISTÍA INTERNACIONAL: *Vidas a la deriva: personas refugiadas y migrantes en el Mediterráneo Central*, Amnesty International Ltd, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <https://cpalsocial.org/documentos/171.pdf>

ARAGALL AL DOSSIER, X.: *Refugiados, otro proyecto que desafía a Europa*, Dossier especial de “La Vanguardia”, [consultado: 26/03/2019]. Disponible en: <https://www.iemed.org/sala-de-prensa/iemed-als-mitjans/refugiados-e-inmigrantes-en-el-mediterraneo>

CABALLERO, D.: *Las tragedias de pateras no se viven; se sufren hasta en el alma*, Diario ABC, [consultado: 06/06/2019]. Disponible en: [https://www.abc.es/sociedad/abc-tragedias-pateras-no-viven-sufren-hasta-alma-201804181149\\_noticia.html](https://www.abc.es/sociedad/abc-tragedias-pateras-no-viven-sufren-hasta-alma-201804181149_noticia.html)

CASTILLO, I.: *Delito de omisión del deber de socorro*, Mundo jurídico, [consultado: 07/06/2019]. Disponible en: <https://www.mundojuridico.info/delito-omision-del-deber-socorro/>

COMISIÓN DE AYUDA AL REFUGIADO: *Ley de asilo. Sistema de asilo español*, Comisión de Ayuda al Refugiado, [consultado: 16/05/2019]. Disponible en: <http://diccionario.cear-euskadi.org/ley-de-asilo/>

CONSEJO EUROPEO: *Acuerdo de Cotonú*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/cotonou-agreement/>

CONSEJO EUROPEO: *Conclusiones de la presidencia sobre el Consejo Europeo de Tampere*, Parlamento Europeo, [consultado: 14/05/2019]. Disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/summits/tam\\_es.htm](http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm)

CONSEJO EUROPEO: *Conclusiones del Consejo Europeo, 28 de junio de 2018*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/media/35940/28-euco-final-conclusions-es.pdf>

CONSEJO EUROPEO: *Council adopts EU strategy on Syria*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/04/03/fac-conclusions-syria/>

CONSEJO EUROPEO: *Council conclusions on the EU regional strategy for Syria and Iraq as well as the ISIL/DA'ESH Threat*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7267-2015-INIT/en/pdf>

CONSEJO EUROPEO: *Supporting the future of Syria and the region: co-chairs declaration*, Consejo Europeo, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/04/05/syria-conference-co-chairs-declaration/>

DE LUCAS MARTÍN, F. J.: *Del telón de acero a las líneas de sombra (Las minorías étnicas, el refugio y el asilo en Europa)*, Tiempo de Paz, N° 26, 1993, pp. 64-66.

EUROPEAN ASYLUM SUPPORT OFFICE: *EU+ asylum trends 2018 overview*, EASO, [consultado: 15/05/2018]. Disponible en: <https://www.easo.europa.eu/sites/default/files/EASO-2018-EU-Asylum-Trends-Overview.pdf>

FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, P. A.: *Migrantes, refugiados y víctimas del tráfico de personas en el Mediterráneo (entre la política y los derechos humanos)*, Revista IUS, [consultado: 05/06/2019]. Disponible en: <http://35-249.hostmonster.com/index.php/ius/article/view/339/588#fn24>

GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *La migración y el Derecho Marítimo*, Instituto Marítimo Español, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <https://www.ime.es/la-migracion-y-el-derecho-maritimo-por-jose-luis-gabaldon/>

GIL BAZO, M. T.: *Non-refoulement (No devolución)*, Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional, [consultado: 11/05/2019]. Disponible en: <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/157>

GUERRERO, V.: *Cuando el no hacer nada se convierte en delito*, Diario digital especializado en noticias jurídicas, [consultado: 09/06/2019]. Disponible en: <https://confilegal.com/20160703-cuando-no-hacer-nada-es-delito/>

ICEX: *Relaciones económicas internacionales: Senegal*, ICEX España Exportaciones e Inversiones, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-pais/informacion-economica-y-comercial/relaciones-economicas-internacionales/index.html?idPais=SN#0>

JIMÉNEZ, Y.: *Héroes por accidente*, El Mundo, [consultado: 03/05/2018]. Disponible en: <https://www.elmundo.es/elmundo/2006/07/20/solidaridad/1153414175.html>

MAEUEC: *Senegal: República de Senegal*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: [http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SENEGAL\\_FICHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SENEGAL_FICHA%20PAIS.pdf)

MAEUEC: *Siria: República árabe siria*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: [http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SIRIA\\_FICHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SIRIA_FICHA%20PAIS.pdf)

MINISTERIO DEL INTERIOR: *Datos provisionales acumulados a 31 de diciembre del 2018*, Dirección General de Política Interior. Subdirección General de Protección Internacional, Tablas 1 y 4, [consultado: 07/05/2019]. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/oficina-de-asilo-y-refugio/datos-e-informacion-estadistica>

MUNSLOW, B. y BROWN, C.: *Complex Emergencies: the Institutional Impasse*, Third World Quarterly, Vol. 20, Nº 1, London, 1999, pp. 207-221.

OMI: *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*, Organización Marítima Internacional, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

PARLAMENTO EUROPEO: *La política de asilo*, Parlamento Europeo, [consultado: 14/05/2019]. Disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/151/la-politica-de-asilo>

PÉREZ DE LAS HERAS, B.: *La ayuda humanitaria de la Unión Europea*, Revista de Derecho de la Unión Europea, Nº 9, 2005, pp. 250 y 251.

PRO ASYL: *Personas refugiadas en situación de peligro en el mar: actuar y socorrer*, Fundación Pro Sayl y asociación de apoyo de Pro Asyl, [consultado: 01/05/2019]. Disponible en: [https://www.proasyl.de/wp-content/uploads/2015/12/PRO\\_ASYL\\_Brosch%C3%BCre\\_Seenotrettung\\_spanische\\_%C3%9Cbersetzung\\_Mai\\_2016.pdf](https://www.proasyl.de/wp-content/uploads/2015/12/PRO_ASYL_Brosch%C3%BCre_Seenotrettung_spanische_%C3%9Cbersetzung_Mai_2016.pdf)

RODRIGO DE LARRUCEA, J.: *Los incumplimientos del Derecho internacional en las operaciones de salvamento marítimo en la Zona SAR Libia, a la luz del Derecho Marítimo y del Derecho Humanitario*, El Salvamento Marítimo y el Derecho Humanitario, [consultado: 26/04/2019]. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n\\_OMI\\_Esp\\_270718\\_Rev\\_03\).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/120260/363n_OMI_Esp_270718_Rev_03).pdf;jsessionid=CBF4F4F7F70B7E3AB3B6A3DF37028073?sequence=1)

SÁNCHEZ BERMEJO, D.: *Asilo y protección subsidiaria en España*, Servicio Jurídico de Extranjería, [consultado: 27/05/2019]. Disponible en: <https://www.sanchezbermejo.com/asilo-proteccion-subsidiaria-espana/>

SELMA, S.: *¿Tiene derecho a premio el auxilio o salvamento en la mar?*, Revista digital especializada en logística y transporte internacional Veintepies, [consultado: 30/05/2019]. Disponible en: [http://www.veintepies.com/secciones/blegal\\_more.php?id=M10494\\_0\\_20\\_0\\_M](http://www.veintepies.com/secciones/blegal_more.php?id=M10494_0_20_0_M)

SEVILLA CÁCERES, F.: *Delito de desobediencia grave a la autoridad*, Revista Mundo Jurídico, [consultado: 14/06/2019]. Disponible en: <https://www.mundojuridico.info/delito-de-desobediencia-grave-a-la-autoridad/>

UNODC: *Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor*, Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, [consultado: 02/05/2019]. Disponible en: <https://www.unodc.org/toc/es/crimes/migrant-smuggling.html>

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME: *Global study on smuggling of migrants 2018*, United Nations, [consultado: 15/04/2019]. Disponible en: [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM\\_2018\\_web\\_small.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM_2018_web_small.pdf)

VACAS FERNÁNDEZ, F.: *Migraciones. seguridad y derecho: una relación compleja en busca de un difícil equilibrio*, Cuadernos Cultura de Paz, [consultado: 15/06/2019]. Disponible en: [http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst\\_fco\\_vitoria/publicaciones/cultura\\_paz/TO MO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/inst_fco_vitoria/publicaciones/cultura_paz/TO MO-5.-Versi%F3n%20Web.pdf)

### 10.3.- NOTAS DE PRENSA

AGENCIA EFE: *Guterres afirma que Libia no es un puerto seguro para el desembarco de inmigrantes*, El Diario, [consultado: 11/06/2019]. Disponible en: [https://www.eldiario.es/politica/Guterres-afirma-Libia-desembarco-inmigrantes\\_0\\_885412216.html](https://www.eldiario.es/politica/Guterres-afirma-Libia-desembarco-inmigrantes_0_885412216.html)

EUROPA PRESS: *El pesquero Nuestra Señora del Loreto pone rumbo a España sin permiso del Gobierno para desembarcar a los 11 migrantes*, Europa press, [consultado: 17/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/epsocial/migracion/noticia-pesquero-senora-loreto-pone-rumbo-espana-permiso-gobierno-desembarcar-11-migrantes-20181201221429.html>

EUROPA PRESS: *La tripulación del Francisco y Catalina no exigirá "ni muchísimo menos" ayudas económicas por su acción humanitaria*, Europa Press, [consultado: 03/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-tripulacion-francisco-catalina-no-exigira-muchisimo-menos-ayudas-economicas-accion-humanitaria-20060905143235.html>.

EUROPA PRESS: *Los tripulantes del pesquero Francisco y Catalina reciben la Orden del Mérito Civil*, Europa Press, [consultado: 03/06/2019]. Disponible en: [https://www.abc.es/hemeroteca/historico-07-09-2006/abc/Nacional/los-tripulantes-del-pesquero-francisco-y-catalina-reciben-la-orden-del-merito-civil\\_1423200522813.html#](https://www.abc.es/hemeroteca/historico-07-09-2006/abc/Nacional/los-tripulantes-del-pesquero-francisco-y-catalina-reciben-la-orden-del-merito-civil_1423200522813.html#)

GOBIERNO DE ESPAÑA: *El presidente del Gobierno anuncia que España acogerá al barco Aquarius por razones humanitarias*, Moncloa, [consultado: 22/05/2019]. Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2018/110618-sanchezaquarius.aspx>

RAMBLA. V.: *El Gobierno valenciano ofrecerá al 'Francisco y Catalina' ayudas equiparables a las de parada biológica*, Europa Press, [consultado: 03/06/2019]. Disponible en: <https://www.europapress.es/galicia/pesca-00247/noticia-pesca-gobierno-valenciano-ofrecera-francisco-catalina-ayudas-equiparables-parada-biologica-20060721160927.html>

## **11.- APÉNDICE NORMATIVO**

### **11.1.- NORMAS INTERNAS**

Constitución Española de 1968 (en adelante, CE).

Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Real Decreto 1325/2003, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento sobre régimen de protección temporal en caso de afluencia masiva de personas desplazadas.

### **11.2.- NORMAS COMUNITARIAS**

Acuerdo de Cotonú del año 2000.

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea del año 2000 (en adelante, CDFUE).

Reglamento (UE) 604/2013, de 26 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo 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.



Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 1957 (en adelante, TFUE).

### **11.3.- NORMAS INTERNACIONALES**

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (en adelante, SOLAS)

Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar de 1982 (en adelante, CONVEMAR).

Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (en adelante, SAR).

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.

Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948.

Directrices sobre Protección Internacional N° 11 del año 2015.

Manual de Procedimientos y Criterios para Determinar La Condición de Refugiado en virtud de la Convención y el Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados de 1992.

Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por tierra, mar y aire del año 2000.

Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados de 1967.

## **12.- APÉNDICE JURISPRUDENCIAL**

### **12.1.- JURISPRUDENCIA ESPAÑOLA**

Sentencia de la Audiencia Nacional 5394/2007, de 12 de diciembre de 2007. Disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/d6c3141dd81d8758ee5b4e0c88251fd423d8bd7bd5202a8d>

Sentencia del Tribunal Supremo 569/2016, de 19 de febrero de 2016. Disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/47c54a4d73e1a196f97e5b21256d283d6b6175841b32b7a5>

Sentencia del Tribunal Supremo 5000/2016, de 17 de noviembre de 2016. Disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/47c54a4d73e1a196f97e5b21256d283df3dfd99a10efc063>

Sentencia del Tribunal Supremo 39/2006, de 9 de Octubre de 2006. Disponible en:

<https://supremo.vlex.es/vid/salvamento-maritimo-competencia-tmc-25529947>

Sentencia del Tribunal Supremo 13/2018, de 15 de enero de 2018. Disponible en

<http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/cac2ec927df2ac24599e4e9439214f918f71fd54082c6e8>

Sentencia del Tribunal Supremo 1312/2002, de 8 de julio de 2002. Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/ciudadanos-extranjeros-ilegal-riesgo-17726480>

Sentencia del Juzgado de lo Penal de Santa Cruz de Tenerife 148/08, de 5 septiembre de 2011. Disponible en: <https://www.eldiario.es/documentos/fl6fd4599ae6fd441109e65cb98564d2.pdf>

Sentencia del Tribunal Supremo 5967/2012, de 24 de septiembre de 2012. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/documento/ts/6508169/dolo/20121003>

Sentencia del Tribunal Supremo 42/2000, de 19 de enero de 2000, Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/imprudencia-temeraria-socorro-atenuante-fa-15200960>

Sentencia del Tribunal Supremo, de 29 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematc h=TS&reference=7987119&links=&optimize=20170410&publicinterface=true>

Sentencia del Tribunal Supremo 108/2015, 10 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/590025754>

## **12.2.- JURISPRUDENCIA COMUNITARIA E INTERNACIONAL**

Auto del Tribunal de Ragusa 1282/18, de 16 de abril de 2018. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1wDUUpKKTtrZlom2I4YbLaqmJbBheq5EJL/view>

Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, de 29 de enero de 2008. Caso Saadi contra Reino. Disponible en: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-84709%22%5D%7D>

Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, de 23 de febrero de 2012. Caso Hirsi Jamaa y otros C. Italia. Disponible en: <https://www.refworld.org/es/pdfid/5953f7064.pdf>

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 8 de julio de 2010. Caso Intertanko. Disponible en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=83134&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=290387>

Sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, de 25 de noviembre de 2013. Caso Familia Pacheco Tineo vs. Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2013/9390.pdf>