

La contraposición del Deber de Rescate y el Derecho de Acogida

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Barcelona, 22 de mayo de 2020

Marina Guarasa Gracia

Grado en Derecho – Curso académico 2019/20

Tutor: Iván Aybar Jiménez



ÍNDICE

1. Abreviaturas.....	3
2. Resumen.	4
3. Introducción.	5
4. Concepto y evolución histórica sobre el salvamento y asistencia marítima.....	7
5. La obligación de rescatar.....	8
5.1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS).	9
5.2. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979 (Convenio SAR).	11
5.3. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (Convención CONVEMAR).	13
5.4. Convenio Internacional sobre el Salvamento Marítimo, 1989 (Convenio SALVAGE).	15
6. Del protocolo de rescate.....	15
7. De la institución de Salvamento Marítimo y las responsabilidades de los Gobiernos y Centros Coordinadores de Salvamento.....	18
7.1. De la información a requerir en el salvamento.....	21
8. El rescate en zonas SAR.	23
9. Los Derechos Humanos en el mar.	24
10. El Derecho de Asilo.	25
10.1. La protección del Estado receptor.....	27
10.2. Criterios para determinar una solicitud de asilo.....	28
10.3. Itinerario a seguir en la integración social: Fases.....	30
11. La denegación de las solicitudes de asilo.....	33
11.1. Sobre las resoluciones denegatorias de protección internacional.....	35
12. Conclusiones.....	37
13. Bibliografía.	40

1. Abreviaturas.

- **ACNUR:** Agencia de la ONU para los Refugiados.
- **CAR:** Centro de Acogida a Refugiados.
- **CEAR:** Comisión Española de Ayuda al Refugiado.
- **CNCS:** Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.
- **CONVEMAR:** Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.
- **IAMSAR:** Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento.
- **OMI:** Organización Marítima Internacional.
- **ONG:** Organización No Gubernamental.
- **ONU:** Organización de las Naciones Unidas.
- **SALVAGE:** Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.
- **SAR:** *Search and Rescue* o Servicio de Búsqueda y Salvamento.
- **SOLAS:** *Safety of Life at Sea* o Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- **UNCLOS:** *United Nations Convention on the Law of the Sea.*
- **UNHCR ACNUR:** *United Nations High Commissioner for Refugees* o Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.
- **RCC:** Centro Coordinador de Salvamento.

2. Resumen.

El objetivo del presente estudio es el de dar a conocer el largo proceso al que son sometidas aquellas personas que deciden huir de sus lugares de origen a causa de conflictos armados, amenazas, hambre y pobreza entre otras desde que tiene lugar el inicio de sus viajes en embarcaciones no aptas a la navegación hasta que las mencionadas, son acogidas como refugiadas o rechazadas por los países receptores.

Profundizaremos en la normativa internacional que afirma el deber de rescate como una obligación moral consagrada en la tradición marítima y, en caso de ser omitida, punible. También, haremos un análisis de los protocolos que el capitán de un buque debe seguir en el caso de hacer una operación de rescate, así como la participación de las autoridades gubernamentales y los Centros Coordinadores de Salvamento, los cuales, serán de vital importancia en la realización del servicio.

Por último, nos centraremos en el derecho de asilo que pueden recibir las personas que han recibido el rescate, que se inicia mediante la presentación de la solicitud requerida, y, por consiguiente, la posible aceptación o denegación de la misma, así como el proceso de integración que recibirán en el territorio español.

3. Introducción.

La crisis de los refugiados en Europa o, también denominada crisis migratoria en el Mediterráneo a causa de la llegada masiva y descontrolada de migrantes supuso un antes y un después en el gran desafío europeo a la hora de ofrecer una gestión ante la aparición de este fenómeno.

En vista de lo dispuesto por la Agencia de la ONU para los Refugiados, o comúnmente denominada ACNUR¹, la mayoría de estas personas huyen de sus países de origen y, por tanto, ponen en peligro sus vidas a causa de conflictos armados, múltiples violaciones de derechos humanos y persecuciones con la finalidad de buscar la seguridad en el territorio europeo y mejorar sus condiciones de vida y las de sus familiares.

Por un lado, los datos indican que la responsabilidad recae en mayor medida en países como España, Italia, Malta y Grecia, los que a su vez asumen el compromiso de aceptar o denegar las solicitudes de asilo recibidas, debido a que, tal y como indica el Reglamento Dublín III, el primer país al que llegan dichas personas tiene el cometido de decidir en el trámite y la gestión de estas solicitudes. Además, cabe destacar la grave presión a la que son sometidos dichos países a causa de las tensiones que se ocasionan entre otros miembros de la unión con la finalidad de que los mismos, sean capaces de hacer un control y así evitar los flujos de inmigración irregular para que no se puedan ver repercutidos los valores éticos y morales que son propios de la Unión Europea².

Las cifras ofrecidas por ACNUR³ del año 2019 nos indican que unas 63.311 personas han arriesgado sus vidas intentando llegar a territorio europeo y unas 1.028 han muerto ahogadas en el mar a causa de la poca fiabilidad de las embarcaciones utilizadas para los

¹ Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). (2004). *Salvamento en el Mar, Una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*. Recuperado de <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>

² Mesa, M., (2014). *Retos inaplazables en el sistema internacional*, Madrid, España: Fundación Cultura de Paz. Recuperado de <https://eprints.ucm.es/37328/1/3.SANAHUJA-Anuario%20CEIPAZ15-16.pdf>

³ ACNUR., (2019). Situación en Europa, España: *UNHCR ACNUR*. Recuperado de <https://www.acnur.org/emergencia-en-europa.html>

trayectos por vía marítima, en los que muchas arriesgan sus vidas y las de sus familiares al enfrentarse al viaje más duro de sus vidas.

No obstante, tanto la normativa internacional como la costumbre marítima se reiteran remarcando que, en el caso de que un capitán encuentre una embarcación en la que la vida de las personas que esté en ella peligre, o puedan desaparecer en el mar, deberá brindar auxilio a través de unos protocolos y con ayuda de las autoridades gubernamentales y de los Centros Coordinadores de Salvamento que, en este caso, se encuentran a lo largo de la costa española.

De esta manera, la actividad de Salvamento Marítimo se ve reducida, y, por tanto, la prestación de auxilio, en gran parte depende de buques mercantes que se encuentran en el mar.

“La realidad es que las personas refugiadas no arriesgarían sus vidas en un viaje tan peligroso si tuvieran la oportunidad de prosperar en el lugar en el que se encuentran”.

Melissa Fleming, ACNUR⁴

⁴ ACNUR., (2019). Situación en Europa, España: *UNHCR ACNUR*, cit.

4. Concepto y evolución histórica sobre el salvamento y asistencia marítima.

Autores como GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA vienen a definir el salvamento y asistencia marítima como *“todo acto de ayuda prestado a un buque de navegación marítima, su cargamento o flete (o a una aeronave en la mar) que se encuentren en peligro y que haya producido la salvación total o parcial de tales bienes⁵”*.

Por otra parte, a los efectos de la circular 896 de la Organización Marítima Internacional (OMI) se define a buque como a toda nave, a indiferencia de su tipo, que se esté utilizando o pueda usarse como medio de transporte sobre el agua. A pesar de ello, de esta calificación se verán excluidos los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques que sean propiedad de un Estado o explotados por el mismo.

Existen tres etapas históricas que cabe destacar dentro del tratamiento jurídico del salvamento marítimo:

- Primera etapa: Situada en la era preindustrial, en la que las posibilidades de auxiliar a alguien en el mar eran limitadas y escasas, es por lo que, el salvamento se basaba única e íntegramente al rescate de restos y pertenencias causados por naufragios de buques.
- Segunda etapa: En la etapa moderna nace el Convenio de Bruselas de 1910, que se hizo de manera temprana debido a la necesidad de unificación de las reglas sobre la asistencia y el salvamento marítimo, y el que de manera posterior fue ratificado por España el 3 de enero de 1954. Posteriormente, dicho texto se convirtió en el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.
- Actualidad: Hoy en día, el rescate y la asistencia marítima, además de configurar un deber moral es una norma de *ius cogens* a través de la cual el capitán de un buque, en el caso de no realizar una operación de rescate cuando sea necesario le conllevará asumir la responsabilidad de la omisión de esta conducta. En la mayoría de los estados, se busca la mejora en la institución de la seguridad en el mar través de la

⁵ Gabaldón, J.L. y Ruíz, J.M., (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid, España: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.

adhesión y ratificación a convenios internacionales y de la creación de normativa interna con el fin de aportar un avance en la figura del Salvamento Marítimo para así darle la importancia que merece.

5. La obligación de rescatar.

En los últimos tiempos, el desplazamiento por mar de migrantes y refugiados no constituye un fenómeno nuevo⁶. Miles de personas atraviesan los mares en buques o embarcaciones no aptas para la navegación a consecuencia de guerras, violaciones de derechos humanos, pobreza, persecuciones ya sean de carácter político o religiosas, hambres, desastres naturales, conflictos armados y muchas otras causas con el fin de buscar protección en el territorio europeo.

Cabe decir que, en la mayoría de las ocasiones, debido a las nefastas condiciones de navegabilidad de las embarcaciones utilizadas para el tráfico de migrantes por el mar y el hacinamiento al que son sometidos hace que los trayectos de estas personas ostenten un grave peligro para sus vidas. A consecuencia de ello, los individuos que se encuentran a bordo de dichas embarcaciones ponen sus vidas en riesgo desde el momento en el que inician su trayecto. Cabe señalar también que, en ocasiones, estas personas se enfrentan a la explotación, múltiples agresiones y violencia que concurre durante el viaje.

“La obligación del capitán de prestar auxilio en el mar es una obligación marítima consagrada, ya que se trata de una obligación que ha sido reconocida por el derecho internacional”⁷. Es por ello que, la finalidad de la legislación internacional desde tiempos anteriores es la de garantizar el salvamento y rescate marítimo de dichas personas para así evitar posibles desafortunados acontecimientos en el mar exigiendo a los capitanes de los buques el salvamento de todas las personas que se encuentren en peligro⁸ a

⁶ Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), cit.

⁷ Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, 19 de febrero de 2007, núm. 43, pp. 7079 a 7080.

⁸ Vid. Gabaldón, J. L., (2019). La migración y el Derecho Marítimo. *Instituto Marítimo Español (IME)*. Recuperado de <https://www.ime.es/la-migracion-y-el-derecho-maritimo-por-jose-luis-gabaldon/>

independencia de su nacionalidad, condición jurídica y de las circunstancias en que hayan sido encontradas (art. 98.1 de la UNCLOS, regla 33.1 del capítulo V del Convenio SOLAS y capítulo 2.1.1º del Convenio SAR)⁹.

Los servicios de búsqueda y salvamento, o también denominados SAR (*Search and Rescue*) dependen mayoritariamente de los buques de carga o mercantes que colaboran en la prestación de auxilio de aquellas personas que se encuentran en una situación de peligro en el mar¹⁰. Esto es así debido a que son las embarcaciones que más abundan en los mares de todo el mundo.

La obligación de asistir a las personas que puedan correr el riesgo de desaparecer en el mar es uno de los principios básicos y formadores del Derecho Marítimo, ya que, cuando un Centro de Coordinación de Salvamento de un país recibe el aviso de que existe una emergencia en el mar en la que se da una situación donde pelagra la vida de personas, el país que haya sido requerido asumirá la obligación de iniciar las operaciones necesarias y por tanto, será el responsable de los actos que conlleven dichas operaciones de rescate.

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

En primer lugar y para introducir la obligación de rescatar deberemos remitirnos al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o SOLAS (*Safety of Life at Sea*), “considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes¹¹”. Dicho convenio, tiene como objetivo principal el de garantizar que todos los Estados ratificantes

⁹ Amnistía Internacional, (2014), *Vidas a la deriva: Personas refugiadas y migrantes en el Mediterráneo central*. Amnistía Internacional. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=bSW1BAAQBAJ&pg=PA11&dq=convenio+solas&hl=es&sa=X&vd=0ahUKEwi4wZmj2OLoAhUNtRoKHbCuCAkQ6AEIzjAI#v=onepage&q=convenio%20solas&f=false>

¹⁰ Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), cit.

¹¹ Organización Marítima Internacional. (s. f.). Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

proporcionen a los mismos unas condiciones de seguridad en las embarcaciones y que todo buque tenga las características aptas e idóneas para su navegabilidad.

Concretamente, el contenido de su Capítulo V se basa en las reglas para la seguridad en la navegación. El citado contiene aquellos servicios en materia de seguridad que deben dar aquellos Gobiernos que se hayan adherido al Convenio SOLAS¹². Lo dispuesto en el mencionado, será de aplicabilidad a todos los buques a independencia de sus características y su función, a diferencia del contenido de los demás capítulos que forman dicho Convenio.

Dentro del referido, encontramos la regla treinta-y-tres, que nos habla de la provisión de los servicios de búsqueda y salvamento. El mencionado, establece que todo capitán de un buque que reciba una señal en la que se le indique que hay personas en una situación de peligro en el mar tiene la obligación de acudir y prestar auxilio siempre y cuando se encuentre en las condiciones de prestar ayuda. En el caso de no hacerlo, deberá hacer una anotación en el diario de navegación aportando una justificación lo suficientemente motivada por la que justifique el porqué de su omisión a prestar auxilio. Únicamente quedarán relevados de llevar a cabo el salvamento cuando los capitanes tengan conocimiento de que la prestación de auxilio se esté llevando a cabo, por lo que, no sería necesario que el mismo tuviera que atender al servicio.

El apartado segundo del mencionado artículo viene a decirnos que, en caso de existir una imposibilidad en la prestación de auxilio o una consideración por parte del capitán en la que justifique que otros buques tienen mejor dotación y, por tanto, son más competentes para prestar la asistencia, tendrá el derecho a requerir el auxilio de aquellas naves que sean más aptas para prestar el servicio de búsqueda y el salvamento. Por lo que, el patrón o patrones de los buques que sean requeridos por ser considerados más aptos para prestar el cometido, deberán hacerlo acudiendo de la manera más rápida posible al lugar donde se encuentren aquellas personas en situación de peligro.

¹² Vid., Organización Marítima Internacional. (s. f.). Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), cit.

También, es necesario mencionar que los “*Estados vienen obligados a garantizar la adopción de medidas necesarias para salvar a las personas que se hallen en peligro 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*”¹³ todo ello, teniendo en consideración los peligros existentes en la navegación y el tráfico en el mar.

5.2. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979 (Convenio SAR).

El Convenio SAR (*Search and Rescue*), fue aprobado tras la celebración de una conferencia internacional en Hamburgo, Alemania, en fecha de 23 de abril de 1979, entró en vigor el 22 de junio de 1985 y, en agosto de 1994 ya había sido firmado por 44 países.

1. Alemania	12. China	23. Jamaica	34. Perú
2. Argelia	13. Dinamarca	24. Japón	35. Polonia
3. Argentina	14. Ecuador	25. Kenia	36. Portugal
4. Australia	15. España	26. Luxemburgo	37. R. Unido
5. Barbados	16. Estados Unidos	27. México	38. Sudáfrica
6. Bélgica	17. F. de Rusia	28. Mónaco	39. Suecia
7. Brasil	18. Finlandia	29. Noruega	40. Trinidad y Tobago
8. Camerún	19. Francia	30. Nueva Zelanda	41. Turquía
9. Canadá	20. Gambia	31. Países B.	42. Uruguay
10. Costa de Marfil	21. Grecia	32. Pakistán.	43. Vanuatu
11. Chile	22. Italia	33. P. Nova Guinea	44. Venezuela

Los países fueron adhiriéndose al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de dos maneras posibles¹⁴:

¹³ Vid. Gabaldón, J. L., (2019). La migración y el Derecho Marítimo. Instituto Marítimo Español, cit.

¹⁴ Lafuente, J., (s.f). *Catástrofes marítimas: La coordinación y el salvamento en situaciones de emergencia*, España: Grupo SEMM. Documento Guía Medicina Marítima. Recuperado de <http://www.semm.org/modulo3/pdf/catastrm.pdf>

- Sin adoptar de manera previa un servicio de salvamento.
- Organizando de manera previa un servicio de salvamento marítimo e incorporarlo en el sistema internacional a través del Convenio SAR.

Como ya hemos mencionado con anterioridad, la obligación de rescatar para el capitán del buque es una norma que rige tanto en la moralidad como en la legislación, no obstante, de manera previa a la adopción en el 1979 del Convenio SAR no cabía en el sistema internacional la adopción de una serie de normas relacionadas con el fin de regir las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo¹⁵. El mencionado, define el salvamento en su Capítulo I como la “*operación para rescatar a personas en peligro, prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro*”¹⁶. A pesar de ello, el Convenio no viene a definir lo que es un “lugar seguro”, debido a que sería contrario al mismo aportar una definición de dicho término haciendo referencia únicamente a un ámbito geográfico, ya que ésta abarca mucho más que una delimitación territorial. Es por ello que, para establecer un concepto de la expresión “lugar seguro” deberemos tener en cuenta que en dicho lugar se da por finalizada una operación de rescate, la vida de los rescatados no se encuentra en peligro y también donde se les puede atender y trasladar¹⁷.

Cabe añadir que, dicho convenio, se redactó con el fin de aportar una mejora en las medidas existentes sobre la búsqueda y el salvamento marítimos en el caso de existir una situación de peligro en el mar o un accidente. De modo que, a independencia del lugar donde ocurra una situación de emergencia, “*el salvamento de las personas que necesiten auxilio será coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizadores de búsqueda y salvamento vecinas*”¹⁸.

¹⁵ Vid. Organización Marítima Internacional. (s. f.). Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR). Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

¹⁶ Enmiendas de 1998 al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, , 1979, Hamburgo el 27 de abril de 1979. Boletín Oficial del Estado, 14 de octubre de 1999, páginas 36330 a 36335.

¹⁷ Vid. Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

¹⁸ Organización Marítima Internacional (OMI). (s. f.). Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR). Recuperado de

En resumidas cuentas, la palabra clave en el convenio es la de “coordinación”, debido a que, en vista del artículo 3.1.1., *“las partes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento, recomendándose que, siempre que sea necesario, coordinen las operaciones con las de los Estados vecinos¹⁹”*.

Los principales objetivos del Convenio SAR son los siguientes:

- Ofrecer una coordinación de las actuaciones relativas a la seguridad en el mar entre organizaciones internacionales,
- El desarrollo y publicidad de un plan internacional de búsqueda y salvamento marítimo.
- Y el fomento de la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento.

Asimismo, el mencionado, en su versión original carecía de precisión y presentaba lagunas en lo que respecta a los criterios para determinar el lugar de desembarco y las obligaciones de los Estados. Es por ello que, *“la Asamblea de la OMI adoptó su Resolución A.920 (22) (29 de noviembre de 2001), en la que, entre otras cosas, se pedía la revisión de los tratados existentes a fin de garantizar el rescate y desembarco en un lugar seguro de todos los naufragos, con independencia de su condición, incluidos los migrantes indocumentados, los refugiados o los solicitantes de asilo²⁰”*.

5.3. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (Convención CONVEMAR).

También es necesario mencionar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay sobre Derecho del Mar de 1982, ratificada y firmada por España el 14 de febrero de 1997.

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

¹⁹ Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979. Boletín Oficial del Estado, 30 de abril de 1993, páginas 12869 a 12879.

²⁰ Gabaldón, J. L., (2019). La migración y el Derecho Marítimo. Instituto Marítimo Español, cit

Como ya hemos visto, “*la obligación del capitán de prestar auxilio en el mar es una tradición marítima consagrada*”²¹, más concretamente, su artículo 98 establece que “*todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:*

a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.”

En vista de lo dispuesto por la Convención CONVEMAR, la obligación de rescate es de carácter obligatorio en las circunstancias mencionadas con anterioridad y sin percibir ningún beneficio a cambio. La mencionada, obliga a los capitanes de los buques a brindar auxilio a quienes se encuentren en una situación de peligro en el mar siempre y cuando este salvamento se pueda realizar sin causar graves peligros al buque, a la tripulación o a sus pasajeros.

Tampoco se tomará en consideración la condición jurídica de las personas salvadas, y, en el caso de no realizarse la operación de rescate, el capitán deberá asumir la responsabilidad que conlleva su conducta omisiva.

De la misma forma, debemos considerar que la obligación de rescatar, a independencia de que el rescate sea realizado cerca de la costa o mar adentro, además de ser un deber legal conlleva una obligación moral ya que esta institución forma parte de una tradición marítima.

Cabe añadir que, dentro del segundo apartado del mencionado artículo nos afirma que el fomento de la creación, el funcionamiento y mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento deberá realizarlo el Estado ribereño²².

²¹ Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

²² Instrumento de Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Boletín Oficial del Estado, de 14 de febrero de 1997, núm. 39, pp. 4966 a 5055.

Esto es así, debido a que se busca garantizar las condiciones de seguridad y eficacia, ya sea marítima o aérea, y cuando las condiciones lo requieran, los Estados que formen parte del Convenio cooperen mediante la aplicación de acuerdos regionales mutuos.

5.4. Convenio Internacional sobre el Salvamento Marítimo, 1989 (Convenio SALVAGE).

El Convenio Internacional sobre el Salvamento Marítimo, o también denominado Convenio SALVAGE en su artículo 1 nos da la definición del salvamento, y se entiende como aquel acto o actividad de auxilio o asistencia a un buque o con el fin se proteger otros bienes que se encuentren en una situación de riesgo o amenaza. No obstante, a pesar de dedicarse al salvamento de bienes en el mar, el artículo 10 nos afirma 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 encuentran a bordo”*. Debemos añadir que en vista del artículo 16 del mencionado Convenio, *“las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración”*.

En otras palabras, este artículo contiene una forma de carácter imperativo o, de *ius cogens*, la que tiene que ser aplicada de manera obligatoria en lo que al deber de prestar auxilio a personas que se encuentren en una situación de peligro en el mar se refiere.

6. Del protocolo de rescate.

En todos los países existen unidades de salvamento con una base en tierra especializadas en prestar auxilio a todas las personas que lo necesiten, sin embargo, resulta imposible que estas puedan abarcar y ofrecer la seguridad que se necesita de manera diaria y en la totalidad de las zonas que les es de su responsabilidad. Es por lo que, los servicios de búsqueda y rescate o también denominados (SAR), en gran parte dependen de los buques que se encuentran en el mar y prestan ese servicio a las personas que se encuentran en

una situación de peligro. Los capitanes de buques deben desempeñar ciertas tareas para velar por la seguridad de la vida humana en el mar, conservar la integridad de los servicios mundiales (SAR) de los cuales forman parte y cumplir con las obligaciones jurídicas y humanitarias²³. En lo que al salvamento y rescate respecta, los capitanes deben cumplir con las obligaciones establecidas en el Proyecto de Resolución MSC.167 (78) del 20 de mayo de 2004, que son las siguientes²⁴:

1. Todo capitán deberá cumplir con las obligaciones impuestas por el derecho internacional en lo que a prestar auxilio a personas que se encuentren en una situación de peligro en el mar respecta. Esta ayuda deberá brindarse a independencia de la nacionalidad, situación jurídica y las circunstancias en las que hayan sido encontrados los supervivientes.
2. Deberán ofrecer un trato humanitario y satisfacer las necesidades vitales e indispensables de los rescatados. Sin embargo, todo ello podrá verse condicionado por las limitaciones y prestaciones que pueda ofrecer el buque que realice el servicio en cuestión.
3. Realizarán el servicio de búsqueda y rescate teniendo en cuenta las disposiciones del Volumen III del Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, el cual tiene como finalidad la de proporcionar a los Estados una guía con el fin de cumplir con las obligaciones en lo que a la materia de búsqueda y salvamento marítimo (SAR) se refiere, además de respetar las obligaciones contraídas en virtud de los convenios internacionales ya citados con anterioridad²⁵.
4. El capitán deberá comunicarse con el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que sea responsable en la zona donde se realice el cometido, y en caso de no poder establecer contacto con el mencionado, deberá acudir de manera subsidiaria a otros Centros que estén operativos. No obstante, si nuevamente esto no fuera

²³ Vid. Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

²⁴ Vid. Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

²⁵ Organización Marítima Internacional. (2007). *Manual IAMSAR, Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento*, Londres, Reino Unido: OACI. Recuperado de https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170307/asocfile/20170307145712/manual_internacional_de_los_servicios_aeronuticos_y_martimos_de_bsqueda_y_salvamento___medios_mviles_iamsar_volumen_iii.pdf

posible, deberá remitirse a las autoridades gubernamentales encargadas de prestar auxilio. En lo relativo a la responsabilidad que conlleva la prestación del servicio, cabe decir que esta corresponderá al Centro Coordinador de Salvamento responsable de la zona del suceso, a independencia de que el capitán no haya podido establecer contacto con el mismo. Es decir, los Centros deberán permanecer activos y operar cuando sea necesario.

5. En lo que respecta a la asistencia que necesitan los supervivientes, el estado en el que se encuentran los mismos y las medidas previstas y adoptadas por el capitán deberán ser facilitadas al RCC o Centro Coordinador de Salvamento.
6. Los supervivientes rescatados deberán desembarcar en un territorio en el que su vida no pueda correr peligro, o también denominado, lugar seguro. Basándonos en lo dispuesto en las Directrices del Comité de Seguridad Marítima se considera lugar seguro a aquel donde finalizan las operaciones de salvamento y *“donde la vida de los supervivientes ya no está amenazada”*, también es considerado seguro aquel *“lugar en el que pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica)”*. Cabe añadir que, en el lugar seguro pueden adoptarse acuerdos con el fin de trasladar a los rescatados hacia un destino próximo o final. Además, cabe señalar que en el punto 6.17 de la directriz ya citada afirman la existencia de una necesidad de evitar el desembarco en territorios donde peligre la vida y libertad de las personas, debido a que se trata de *“un elemento que debe tenerse en cuenta en el caso de que las personas que solicitan asilo y de los refugiados en el mar”²⁶*.
7. Los capitanes deberán respetar todas las directrices del Gobierno que sea responsable de la zona SAR en la que haya ocurrido el salvamento de las personas y de los Estados ribereños que hayan intervenido en la prestación del servicio. En el caso de que existiera dificultad a la hora de cumplir las prescripciones, los capitanes requerirán información adicional a las autoridades intervinientes.
8. Por último, todos los buques deberán participar en los sistemas de notificación para buques a fin de facilitar las operaciones SAR.

²⁶ Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

7. De la institución de Salvamento Marítimo y las responsabilidades de los Gobiernos y Centros Coordinadores de Salvamento.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima o también denominada, Salvamento Marítimo, fue creada en el año 1992 en España con la finalidad de ofrecer respuesta a todo tipo de situaciones de emergencia que puedan surgir en el mar, como, por ejemplo, operaciones de rescate y de búsqueda, planes para prevenir la contaminación en el mar, remolques, indicaciones y avisos a los buques, y el dar contestación a los llamamientos de auxilio desde la mar²⁷. Con el fin de poder ofrecer estos servicios, Salvamento Marítimo²⁸ realiza su tarea a través de un despliegue de medios humanos y materiales distribuidos a lo largo de la costa española. Dicho despliegue, consta de 20 Centros de Coordinación de Salvamento ubicados a lo largo de la costa y la sede, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid (CNCS). También de 1.6000 profesionales que trabajan en los 20 centros de Coordinación de Salvamento que existen actualmente en la península e islas y que permanecen operativos las 24 horas del día durante los 365 días del año con el fin de ofrecer una respuesta y, por consiguiente, una solución a todo tipo de emergencias que puedan darse dentro de los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de costa en los que España es responsable en materia de búsqueda y salvamento. Los Centros de Coordinación de Salvamento tienen ubicación en Bilbao, Santander, Gijón, A Coruña, Finisterre, Vigo, Huelva, Cádiz, Tarifa, Algeciras, Almería, Cartagena, Valencia, Castellón, Barcelona, Tarragona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, y las Palmas y el ya citado Centro Nacional de Coordinación de Salvamento con sede en Madrid (CNCS).

“Cuando te llaman desde los barcos o aviones para decir que ya los tienen a bordo es una alegría inmensa, nuestro trabajo en el Centro no se ve de cara al público, pero la satisfacción es la misma”²⁹.

Evangelina Diaz. Subjefa del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS)

²⁷ Vid. Salvamento Marítimo (s.f). Nuestros medios. 20 Centros de Coordinación de Salvamento.: *Salvamento Marítimo*. Recuperado de <http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestros-medios/20-centros-de-coordinacion-de-salvamento>

²⁸ Vid. Salvamento Marítimo (s.f). Actividad, medios y empresa en el Salvamento Marítimo: *Salvamento Marítimo*. Recuperado de <http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos#nuestra-actividad>

²⁹ Salvamento Marítimo (s.f). Nuestros medios. 20 Centros de Coordinación de Salvamento. *Salvamento Marítimo*, cit.

Las responsabilidades que ostentan sobre los Gobiernos y los citados Centros Coordinadores de Salvamento o también denominados RCC, las encontramos en Proyecto de Resolución MSC.167 (78) del 20 de mayo de 2004, y son las siguientes³⁰:

1. En primer lugar, los Gobiernos deben asegurar que los Centros Coordinadores de Salvamento, que estén bajo su responsabilidad estén informados e instruidos en lo que a sus obligaciones se refiere. Es decir, deberán contar con la debida formación en materia de rescate y salvamento marítimo. Además, tendrán la obligación de seguir las directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar.
2. En segundo lugar, se asegurarán de que sus respectivos RCC y unidades de salvamento se rijan en base de los procedimientos establecidos en el Manual IAMSAR, y como consiguiente, que lo lleven a bordo con el fin de *“mejorar la eficacia de las actividades de búsqueda, salvamento o la función del coordinador en el lugar del siniestro, así como los aspectos de búsqueda y salvamento correspondientes a las propias emergencias”*³¹.
3. La gran dificultad que supone proporcionar ayuda a personas en una situación de peligro puede llegar a conllevar en el buque y su capitán o capitanes *“demoras indebidas, carga financiera u otras dificultades conexas tras haber prestado auxilio a personas en el mar”*³². Es por ello que, los Estados ribereños deben prestar ayuda a los buques que hayan brindado el auxilio lo antes posible con la finalidad de que esta tarea no les pueda suponer ningún tipo de carga a asumir de manera presente o futura.
4. Por lo general, las partes que se coordinan entre sí para realizar el servicio de búsqueda y salvamento marítimo o SAR (*Search and Rescue*) son, por un lado, el buque que auxilia, y por otro, el Centro Coordinador de Salvamento que sea el responsable de la zona donde vaya a prestarse la asistencia. Es por lo que, los Estados ceden a sus correspondientes Centros Coordinadores de Salvamento la competencia para encargarse de la asistencia marítima. No obstante, los

³⁰ Vid. Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

³¹ Organización Marítima Internacional. (2007). *Manual IAMSAR, Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento*, Londres, Reino Unido, cit.

³² Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

mencionados deberán permanecer preparados con la finalidad de que otras autoridades nacionales cercanas al RCC en cuestión puedan colaborar en la prestación del servicio. De esta manera, las decisiones se tomarán de manera conjunta y, por tanto, más eficaz en lo que respecta a la realización de la tarea.

5. Los Centros Coordinadores de Salvamento, con la finalidad de dar solución a cualquier tipo de posible escena a la que auxiliar, deberán contar con proyectos y objetivos eficaces de funcionamiento y decisiones conjuntas con organismos internos e internacionales si confiere. Dichos planes, deberán poder abarcar toda clase de posibles supuestos que puedan ocasionarse en su zona de responsabilidad y fuera de la misma en caso de que sea necesario, de esta manera, se garantiza la efectividad en la ayuda y la minimización en los riesgos que pueda suponer el rescate. De manera posterior, estos proyectos deberán ser utilizados o bien por el RCC de la zona del suceso o bien por aquel que sea más próximo al mismo, y deberán contener lo siguiente:

- *“Una operación de rescate;*
- *El desembarco de los supervivientes de un buque;*
- *La entrega de los supervivientes en un lugar seguro;*
- *Sus esfuerzos con otras entidades (tales como las autoridades de aduanas y de inmigración, el propietario del buque o el Estado de abanderamiento)³³”, en aquello que respecta a las nacionalidades de los supervivientes, el escenario en el que se encuentren, particularidades personales que puedan ser de interés con la finalidad de tener en consideración estas cuestiones para disminuir al mínimo la dilación que pueda afectar a buque auxiliador y utilizar los datos mencionados para conseguir alojar a los rescatados hasta que se de solución a tales cuestiones.*

6. Los RCC deberán establecer planes de cooperación con las compañías navieras, autoridades nacionales e internacionales con el propósito de que las mencionadas puedan dar respuesta en el rescate y aportar ayuda en el desembarco de los supervivientes. Esta colaboración hará que la operación de rescate y desembarco

³³ Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

sea más amena y aportará una disminución en la dificultad de la actividad de los buques rescatadores.

7. Cabe decir que, en lo que a la responsabilidad del Centro Coordinador de Salvamento respecta, debemos afirmar que el primero que haya sido contactado por el buque que va a brindar auxilio ostentará la responsabilidad de la región en la que se vaya a prestar el servicio. No obstante, en caso de que el mencionado no pueda asistir, se transferirá dicha responsabilidad de manera subsidiaria a otro RCC o autoridad competente para se haga cargo de la situación y, por tanto, asuma el cometido. Es decir, el primer RCC contactado será el responsable de la *“coordinación en las actividades de salvamento, ya que las responsabilidades conexas, incluidos los acuerdos respecto de un lugar seguro para los supervivientes, incumben en primer lugar al Gobierno responsable de esa región³⁴”*.
8. Con la finalidad de minimizar el tiempo de permanencia de las personas rescatadas a bordo del buque, los Gobiernos y el Centro Coordinador de Salvamento responsable de la zona operarán de manera conjunta a través de la puesta en marcha de los planes y objetivos establecidos.
9. Finalmente, como ya hemos mencionado con anterioridad, las autoridades estatales responsables acelerarán el procedimiento SAR con el fin de desembarcar a las personas rescatadas en un lugar seguro, no obstante, el capitán deberá tener presente que la coordinación en ocasiones conlleva demoras de carácter ineludible.

7.1. De la información a requerir en el salvamento.

El Centro Coordinador de Salvamento, en el caso de que sea posible, requerirá la información necesaria al capitán del buque rescatador con el fin de obtener los datos relativos al rescate. Este punto se considera crucial en el servicio de búsqueda y salvamento debido a que facilitar los datos ayuda al posterior tratamiento de los

³⁴ Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

supervivientes. La información que deberá ser aportada la encontramos en el Proyecto de Resolución MSC 167 (78) y constará de³⁵:

1. En primer lugar, el capitán deberá requerir los datos de los rescatados, entre los cuales figurará el nombre total de personas, edad de éstas, género, estado aparente de salud, condiciones y necesidades médicas que sean de carácter ordinario o especial para su posterior tratamiento.
2. En segundo lugar, deberá hacer una observación y como consiguiente opinar acerca de la posible repercusión de la seguridad de su buque, con el fin de garantizar que el rescate pueda ser realizado y la prestación del servicio pueda llevarse a cabo en las condiciones adecuadas.
3. El RCC deberá estar informado en lo que a las decisiones adoptadas y las previstas por parte del capitán del buque rescatador se refiere.
4. También, deberá ser avisado del recorrido del buque que presta auxilio, informando así, del próximo puerto de escala previsto.
5. En lo que al desembarco respecta, el capitán deberá notificar acerca del procedimiento y de las medidas adoptadas para realizar el mismo.
6. Asimismo, comunicarán acerca de las necesidades que puedan surgir en la prestación de auxilio o de manera posterior a fin de que las mismas puedan verse satisfechas.
7. Los capitanes deberán informar de factores especiales que puedan intervenir en el servicio. Por ejemplo, en caso de que versen condiciones meteorológicas adversas y carga de mercancías perecederas deberán ponerlas al corriente de los Centros Coordinadores de Salvamento.
8. Por último, notificarán acerca de los pormenores de su buque, entre esta información deberá incluirse el *“nombre del mismo pabellón y puerto de matrícula; el nombre y dirección del propietario/armador del buque y del agente en el siguiente puerto; ubicación del buque, velocidad máxima, siguiente puerto de escala previsto, situación a tiempo real en cuanto a seguridad y resistencia del buque con personas adicionales a bordo”*³⁶.

³⁵ Vid. Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, cit.

³⁶ Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). (2004), cit.

Es necesario añadir que, en ocasiones, los recursos y las provisiones de un buque, en el momento en el que se presta auxilio pueden volverse escasas en lo que a la falta de equipos salvavidas, escasez de agua, reservas y alojamiento respecta. Esto es así debido al aumento en las personas que se encuentran a bordo del buque y para las que, de manera previa al rescate, no había provisiones. Además, un aspecto a considerar es la seguridad de la tripulación y de los pasajeros, debido a que existe la posibilidad de que las personas a bordo puedan volverse agresivas o violentas por la situación que les ha llevado a iniciar su viaje u otros motivos.

Asimismo, en tales casos será conveniente que el personal SAR o de otros servicios realice visitas al buque que presta auxilio a fin de realizar una valoración de la situación a bordo, de asistir o solventar las necesidades o en caso de ser posible, facilitar el desembarco de los supervivientes en las mejores condiciones posibles.

8. El rescate en zonas SAR.

Como hemos mencionado con anterioridad, existe una normativa de referencia en materia de búsqueda y salvamento marítimo. Con el fin de mejorar la situación de esta institución, la Organización Marítima Internacional (OMI) dividió los océanos del mundo en 13 zonas de búsqueda y salvamento o, también denominadas, zonas SAR³⁷. Esta división se produjo con la finalidad de que cada estado se responsabilizara de coordinar las operaciones en su zona. Según la Organización Marítima Internacional, los Estados miembros tienen el deber de *“coordinar para que las personas rescatadas en el mar sean desembarcadas en un lugar seguro lo antes posible”*³⁸.

En vista de los datos aportados por el Ministerio de Fomento y la Dirección General de la Marina Mercante el territorio español dispone de un perímetro costero de cerca de 8.000 kilómetros y el área de responsabilidad de salvamento se delimita sobre una

³⁷ Vid. Organización Marítima Internacional. (s. f.). Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR), cit.

³⁸ Reality Check team (26 de febrero de 2020). Who is responsible for helping out migrants at sea?. *BBC News: BBC*. Recuperado de <https://www.bbc.com/news/world-44458441>.

superficie de 1,5 millones de kilómetros cuadrados, lo que equivale a tres veces el territorio nacional. Esta zona se subdivide a su vez en 4 zonas: Atlántico, Estrecho, Mediterráneo y Canarias, además, Salvamento Marítimo mantiene estrechas relaciones de cooperación y coordinación con los servicios de salvamento de países vecinos.

Cabe decir que España, debido a su gran amplitud en la Zona SAR, asume un alto nivel de responsabilidad en lo que al salvamento marítimo se refiere, debido a que se sitúa en una de las encrucijadas marítimas más importantes y concurridas del mundo.

9. Los Derechos Humanos en el mar.

En el momento en el que un buque brinda auxilio a personas que se encuentran en una situación de peligro pueden existir condicionantes en el trato que las mismas deben recibir. Es por ello que, en el caso de que las mencionadas ostenten la condición de refugiadas, solicitantes de asilo o *“indican de algún modo que tienen temor de ser objeto de persecución o malos tratos si desembarcan en un lugar específico, se deben respetar los principios fundamentales establecidos en el derecho internacional de los refugiados³⁹”*. Asimismo, la Organización Marítima Internacional afirma que el capitán del buque deberá informar a las personas rescatadas sobre el hecho de que su figura no posee la legitimidad en la determinación, audición y consideración de una solicitud de asilo.

Por un lado, la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951, en su artículo 1.A.2 define al refugiado como aquella persona que *“debido a fundados temores de ser perseguidos por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país”*.

Por otro lado, según la Agencia de la ONU para los Refugiados (UNHCR ACNUR), un *“solicitante de asilo es quien solicita el reconocimiento de la condición de refugiado y*

³⁹ Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) (2004), cit.

cuya solicitud todavía no ha sido evaluada en forma definitiva”, es por ello que, no todos los solicitantes de asilo son reconocidos como refugiados de manera definitiva. Con el fin de gestionar las solicitudes de asilo, los sistemas nacionales de asilo sirven para ofrecer una delimitación de aquellas personas que deben estar protegidas internacionalmente, no obstante, debido a la gran masa de personas que solicitan esta condición al año resulta imposible ofrecer un estudio individualizado de cada persona con el fin de ofrecerles la condición de refugiado⁴⁰.

La Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 en su artículo 33 prohíbe la expulsión y la devolución, también denominada “*refoulement*”. El mencionado cita que, ningún Estado ratificante de la Convención podrá poner en peligro a causa de su raza, creencias religiosas, nacionalidad, orientaciones políticas o por pertenecer a un grupo social determinado a ningún refugiado hacia aquellos sitios donde la vida del mencionado pueda correr peligro. No obstante, “*no podrá invocar los beneficios de la presente disposición el 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 un delito particularmente grave, constituya una amenaza para la comunidad de tal país*”⁴¹. Cabe destacar que, el presente artículo, no fija únicamente la peligrosidad del país del que huye el refugiado, sino que también delimita el peligro que pueda llegar a ocasionar el mencionado en el territorio en el que se encuentre.

10. El Derecho de Asilo.

Es una evidencia que, en los últimos años la cifra de personas afectadas por vivir una situación de peligro en su país de origen aumenta de manera descontrolada. Miles de migrantes buscan el asilo en otro estado seguro a causa de conflictos en sus países de origen, persecuciones, guerras y todo tipo de “*amenazas para su vida, libertad o seguridad, poniendo con frecuencia sus vidas en manos de traficantes criminales sin*

⁴⁰ Vid. UNHCR ACNUR ESPAÑA. La Agencia de la ONU para los Refugiados. (s,f). ACNUR. *Solicitantes de asilo*. Recuperado de <https://www.acnur.org/solicitantes-de-asilo.html>

⁴¹ Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, Ginebra, 22 de abril de 1954 por la Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Estatuto de los Refugiados y de los Apátridas, (Naciones Unidas), vol. 189, pp. 137.

*escrúpulos*⁴²”. Puesto que el número de personas refugiadas continua sin cesar, los Estados de todo el mundo han tenido que prever una serie de medidas con la finalidad de ofrecer una mejora a la situación de estas personas, ya que, cualquier individuo que huye de su país de origen hacia un país seguro con el objetivo de poner a salvo su vida tiene derecho a protección de carácter interno e internacional.

El derecho de asilo se regula a través del derecho interno y normativa estatal y del derecho internacional, debido a que forma parte de los derechos humanos fundamentales. Concretamente, el artículo 14 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, nos cita que “*en caso de persecución, toda persona tiene derecho a buscar asilo, y a disfrutar de él, en cualquier país*”⁴³. No obstante, el mencionado también plantea una excepción debido a que, no resultará de aplicación en aquellos casos en los que exista una acción judicial o un acto contrario a los principios que rigen las Naciones Unidas.

En vista de lo citado por KAHALE CARRILLO⁴⁴, en lo que al ámbito interno respecta, el estado español regulaba el derecho de asilo en la Ley de 4 de diciembre de 1885, la que establecía las limitaciones de este derecho en cinco artículos, los cuales comprendían la “*inviolabilidad del territorio español, el rechazo de la extradición por delitos políticos, la regulación de los extranjeros por tratados internacionales, el alejamiento de un extranjero de la frontera en el caso que existiera un motivo justificado y la expulsión de los extranjeros que abusan del asilo*”⁴⁵. Cabe decir que, el derecho de asilo viene reconocido en el artículo 13.4 de la Constitución Española, el que cita que “*la ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España*”. También en su artículo 149 menciona que el estado goza de competencia exclusiva en materia de “*nacionalidad, inmigración, emigración, extranjería y derecho de asilo*”. A nivel estatal también encontramos su regulación en la Ley 12/2009, relativa al derecho de asilo y de la protección subsidiaria.

⁴² Vid. Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) (2004), cit.

⁴³ ONU: Asamblea General, *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Resolución 217 A (III), París, Francia, 10 de diciembre de 1948.

⁴⁴ Vid. Kahale, D. T., (2010). *El Derecho de Asilo frente a la Violencia de Género*, Madrid, España: Editorial Universaria Ramón Areces. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=Bj9yDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

⁴⁵ Kahale, D. T., (2010). *El Derecho de Asilo frente a la Violencia de Género*, Madrid, España, cit.

Es necesario destacar que, la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, o comúnmente denominada, Convención de Ginebra de 1951 y el Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados de 1967, la que fue incorporada al ordenamiento jurídico español en el año 1978 tratan este derecho con más profundidad. Concretamente, el Convenio de Ginebra, marca una verdadera toma de conciencia jurídica en lo que a materia de asilo se refiere, debido a que, supuso la herramienta que ayudó a superar las devastadoras consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, y consecuentemente los masivos movimientos de refugiados que hubo. Asimismo, PRIETO-GODOY⁴⁶ afirma que, la comunidad internacional tuvo que reaccionar con medidas para frenar los desplazamientos masivos a causados por los acontecimientos bélicos sucedidos. El primer párrafo de la Convención de Ginebra se remite a la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 afirma que los humanos, deben poder disfrutar de los derechos y libertades de carácter fundamental sin ningún tipo de impedimento ni discriminación⁴⁷.

10.1. La protección del Estado receptor.

La Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR)⁴⁸ afirma que, *“el asilo no se trata de una cuestión humanitaria, aunque exista una dimensión en el mismo, sino de un derecho fundamental”*. A consecuencia de este tratamiento se han abierto debates en lo que a la solidaridad de los países respecta, debido a que existe un enfrentamiento entre la sociedad y los Estados. Existe un punto de división entre los que consideran que se debe hacer un esfuerzo para auxiliar a estas personas y otras personas que son contrarias a esta idea⁴⁹. Es decir, las dos reacciones encontradas en lo que a este fenómeno respecta constan de la división entre el rechazo y la solidaridad entre Estados y ciudadanos.

⁴⁶ Prieto, C.A., (2013). *La situación de las migraciones internacionales mixtas, un desafío constante para el derecho internacional de los refugiados y el derecho de asilo*, Chía, Colombia: Dikaion.

⁴⁷ ONU: Asamblea General, *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Resolución 217 A (III), París, Francia, 10 de diciembre de 1948.

⁴⁸ Mohr, J.C., (s.f). Derecho de asilo. Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). Recuperado de <https://www.cear.es/derecho-de-asilo/>

⁴⁹ Vid. Miñarro, M., (2018). *La dimensión social del derecho de asilo: el estatuto de garantías de integración socio-laboral de los “refugiados”*, Albacete, España: Editorial Bomarzo.

MIÑARRO YANINI⁵⁰ refleja que, con la finalidad de satisfacer las necesidades básicas de estas personas, los Estados de acogida tienen un deber prestacional, debido a que sobre ellos recae la obligación en la acogida e integración social hasta el momento en el que la persona se encuentra en disposición de participar en la sociedad en igualdad de condiciones respecto de los nacionales del país. Consecuentemente, los mismos deben garantizar que esas personas puedan acceder a las necesidades básicas más inmediatas a través de las ayudas, las cuales se irán reduciendo de manera progresiva en la medida en la que los acogidos pasen las fases de los itinerarios de integración y por consiguiente, consigan ser autosuficientes como para poder satisfacer sus necesidades básicas.

Las personas que ostentan la condición de asiladas deben recibir asistencia desde el momento en el que acceden a los Estados de acogida. Esto es así debido a que las mismas se encuentran en una posición desfavorecida y, por lo general, sin ningún tipo de recurso para poder subsistir en el Estado receptor, por lo que les resulta prácticamente imposible iniciar una nueva vida por sí mismos sin que las autoridades gubernamentales le den apoyo. A todo esto, debemos señalar que es un agravante el absoluto desconocimiento de la lengua, costumbres y cultura del país que tienen estas personas. MIÑARRO YANINI⁵¹ se reitera afirmando que, debido a que dicho desconocimiento es uno de los motivos por los que se les suele discriminar socialmente, el periodo inicial de la acogida trata lograr la integración en la sociedad de las personas que solicitan el asilo, son refugiadas o tienen una protección subsidiaria a través de la adquisición de habilidades comunicativas como es el aprendizaje del idioma del territorio de acogida.

10.2. Criterios para determinar una solicitud de asilo.

Para determinar en qué situaciones se concederá el Derecho de Asilo deberemos remitirnos a la Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria. La mencionada ley, en su artículo 1 nos define que su finalidad es la de “*establecer las circunstancias por las cuales aquellas personas nacionales de países*

⁵⁰ Vid. Miñarro, M., (2018). *La dimensión social del derecho de asilo*, cit.

⁵¹ Vid. Miñarro, M., (2018). *La dimensión social del derecho de asilo*, cit.

que no se encuentren en la Unión Europea y apartadas gocen en territorio de soberanía español de la protección internacional que se concede a través del derecho de asilo y la protección de carácter subsidiario, así como la protección internacional”.

El Ministerio de Interior afirma que las solicitudes de asilo deberán tener en consideración aquellos actos que acrediten fundados temores a ser objeto de persecución por motivos de raza, religión, nacionalidad, opiniones políticas, pertenencia a determinado grupo social, de género u orientación sexual, los cuales se deberán acreditar conforme a las siguientes circunstancias:

- Que aquellos actos sean lo suficientemente graves debido a sus características o a su carácter reiterado como para constituir una violación grave de derechos fundamentales consagrados en el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, o bien
- Que conste la acumulación grave de continuas violaciones en los derechos humanos del solicitante, el cual se vea afectado de una manera similar al perfil indicado en el primer apartado.

Además, aporta una definición de lo que pueden conllevar los actos de persecución, por ejemplo, podrán adoptar la forma de:

- Actos de violencia física, psíquica y sexual,
- Aquellas medidas de carácter legislativo, administrativo, policial o judicial que revistan una forma discriminatoria al receptor de estas.
- Procesamientos o penas que sean desproporcionado o discriminatorio.
- La denegación de la tutela judicial en las penas ya mencionadas.
- Procesamientos o penas por la negativa a prestar servicio militar en un conflicto en el que el cumplimiento de dicho servicio conllevaría delitos o actos comprendidos en las cláusulas de exclusión establecidas en el apartado segundo del artículo 8 de la Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria;
- Y por último, aquellos actos de naturaleza sexual que afecten tanto a adultos como a niños.

Por otro lado, con el fin de valorar los motivos de la persecución se tendrán en cuenta los siguientes elementos:

- La raza, donde se incluyen factores como el color, origen o la pertenencia a un grupo étnico determinado.
- La religión, concepto que abarca las creencias teístas, no teístas y ateas, y por consiguiente, la participación o abstención en los cultos individuales o colectivos, además de aquellas expresiones o actos que den a conocer la opinión religiosa del solicitante de asilo.
- La nacionalidad y pertenencia a un grupo cultural determinado por identificarse a una cultura, etnia, lengua o origen geográfico, político o simplemente por estar relacionado con otro Estado.
- Las opiniones políticas, expresadas a través de la profesión de opiniones e ideas o creencias.
- La pertenencia a un grupo social determinado, siempre y cuando las personas que integren el mismo compartan una particularidad innata, unos antecedentes comunes o una característica o creencia que es de vital importancia en lo que su identidad y conciencia respecta.
- Las personas integrantes, poseen una identidad que les diferencia en su país y que es considerada diferente para la sociedad, agente o agentes perseguidores.

10.3. Itinerario a seguir en la integración social: Fases.

En vista de lo dispuesto por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social⁵², el sistema de acogida e integración de los solicitantes y beneficiarios de protección internacional dentro del territorio español se llevará a cabo a través de una metodología basada en los itinerarios de integración, los cuales se regirán en vista de la situación del destinatario y deberán adaptarse de manera individual teniendo en cuenta las circunstancias que se den en cada situación.

⁵² Ministerio de Empleo y Seguridad Social., (2017). *Manual de gestión en el Sistema de acogida de integración para solicitantes y beneficiarios de protección internacional*, Madrid, España: Recuperado de http://extranjeros.mitramiss.gob.es/es/Subvenciones/anos_anteriores/area_integracion/2016/sociosanitaria_cetis/manuales_comunes_gestion/documentos/Manual_de_Gestion_Sistema_acogida_2016.pdf

Estas fases tienen la finalidad de que los receptores adquieran de manera gradual la autonomía a través del paso por las tres etapas de la metodología diferenciadas en el grado de independencia que adquiere el beneficiario y sin tener en cuenta el tiempo que lleva residiendo de manera efectiva en España⁵³.

Este método tiene el objetivo de armonizar *“los procedimientos específicos de intervención con los destinatarios, garantizar el acceso a las ayudas y prestaciones en igualdad de condiciones y al mismo tiempo permitir la detección de factores de vulnerabilidad”*⁵⁴ y proporcionar una ayuda en la integración de manera individual.

Antes de centrarnos en las fases, se deberá hacer una valoración del perfil y de las necesidades de los solicitantes con el fin de ofrecer una atención personal a cada individuo. Una vez hecha esta valoración, da lugar el itinerario a seguir en la integración social, que comprende tres fases: En primer lugar la acogida (1ª fase), en segundo lugar la integración (2ª fase), y por último la autonomía (3ª fase).

Inicio Itinerario de Integración

FASE E. Y D.	PRIMERA FASE	SEGUNDA FASE	TERCERA FASE
1ª Acogida	Acogida en Centro	Integración	Autonomía

55

- Fase de acogida (1ª fase).

La primera fase es decisiva en la facilitación de la integración debido a que las personas solicitantes nada más llegar se encuentran en una posición de vulnerabilidad a consecuencia de las causas ya mencionadas con anterioridad.

Teniendo en consideración la Directiva 2013/33/UE por la que se aprueban normas para la acogida de los solicitantes de protección internacional, los bienes y servicios referentes

⁵³ Vid. Ministerio de Empleo y Seguridad Social., (2017). *Manual de gestión en el Sistema de acogida de integración para solicitantes y beneficiarios de protección internacional*, cit.

⁵⁴ Ministerio de Empleo y Seguridad Social., (2017). *Manual de gestión en el Sistema de acogida de integración para solicitantes y beneficiarios de protección internacional*, cit.

⁵⁵ Ministerio de Empleo y Seguridad Social (2017). Esquema del Itinerario de Integración. Recuperado de http://extranjeros.mtramiss.gob.es/es/Subvenciones/anos_anteriores/area_integracion/2016/sociosanitaria_cetis/manuales_comunes_gestion/documentos/Manual_de_Gestion_Sistema_acogida_2016.pdf

de esta fase suelen ser gestionados y proporcionados por los centros de acogida de refugiados, o también denominados CAR, debido a que son los competentes en la prestación de este servicio.

Esta tarea dará lugar al acceso de la asistencia sanitaria gratuita y en las mismas condiciones que los residentes y nacionales, a la educación y enseñanza del idioma, alojamiento, manutención, servicios de intervención social, atención psicológica, formación, interpretación y traducción, asesoramiento legal y atención económica a otras necesidades. Cabe destacar que, los centros de acogida de refugiados no son los únicos que participan en la gestión y proporción de bienes y servicios, debido a que, su capacidad es limitada y una creciente demanda hace que no den abasto y externalicen su actividad a través de los contratos con Organizaciones No Gubernamentales. No obstante, las ONG's no participan de manera única en los servicios mencionados con anterioridad, debido a que algunas se especializan en la acogida de colectivos más vulnerables, como puede ser de los menores extranjeros no acompañados. Asimismo, debemos remarcar que las plazas de la primera fase o, "fase de acogida" en las que el solicitante puede permanecer tienen una duración de seis y nueve meses en función del grado de vulnerabilidad en el que se sitúe el mencionado⁵⁶.

Además, de manera excepcional y siempre y cuando se trate de casos donde las personas cuenten con niveles de integración especialmente elevados, o bien que cuenten con una red de apoyo significativamente sólida en España, podría estimarse su acceso a la segunda fase o fase de integración sin haber pasado de manera previa por la fase de acogida.

- Segunda fase: La acción de la sociedad con el fin de la integración.

La segunda fase de la acogida se basa en la integración, la cual se define como "*conjunto de acciones de índole social orientada a facilitar una integración real por el reconocimiento de derechos en condiciones de igualdad con los residentes*"⁵⁷ del país de acogida. Es por lo que, esta fase tiene como objetivo principal la facilitación de la

⁵⁶ Vid. Garcés, B., (2019). *Ser o no ser: deficiencias del sistema estatal de acogida*: CIDOB - Barcelona Centre for International Affairs, Recuperado de https://www.cidob.org/ca/publicacions/series_de_publicacio/notes_internacionals/n1_214/ser_o_no_ser_deficiencias_del_sistema_estatal_de_acogida

⁵⁷ Miñarro, M., (2018). *La dimensión social del derecho de asilo*, cit..

integración con la finalidad de que el solicitante goce de total autonomía en el territorio de acogida. En primer lugar, se procede a la finalización en la estancia de los centros de acogida de refugiados, lo que supone el fin de los servicios prestados por dichos lugares, no obstante, no cesa la prestación externa común en todos los residentes, como puede ser el acceso a la sanidad y educación en la misma Comunidad Autónoma donde se sitúe el inicio del proceso⁵⁸.

En segundo lugar, esta fase reconoce la posibilidad en el acceso a un puesto de trabajo y a una formación con el fin de enriquecer profesionalmente a los beneficiarios a través de la realización de cursos especializados en sectores y programas para el fomento del empleo. Todo ello, se otorga debido a la dificultad que puede suponer acceder a un puesto de trabajo de manera rápida. Esta segunda fase, tiene una duración de 6 meses ampliables en función de la situación de vulnerabilidad en la que se encuentre el individuo.

- Tercera fase: La autonomía plena.

La última fase en la acogida se basa en la adquisición de la autonomía total, a pesar de que, en caso de que los solicitantes o titulares de protección internacional lo requieran, podrán recibir ayudas esporádicas en caso de que sea necesario. En otras palabras, el itinerario llegará a su fin con la finalización de la tercera fase, a independencia del apoyo que se pueda solicitar de manera esporádica por el remitente en determinadas áreas. La duración de esta fase es de seis meses, aunque cabe destacar, que el proceso podrá prolongarse hasta un máximo de veinticuatro.

11. La denegación DE las solicitudes de asilo.

Como bien hemos mencionado, existen circunstancias que condicionan el trato que las personas rescatadas en el mar reciben. Es por ello que, los individuos que ostenten la condición de refugiados sean solicitantes de asilo o tengan el miedo de volver a sus

⁵⁸ Vid. Ministerio de Empleo y Seguridad Social., (2017). *Manual de gestión en el Sistema de acogida de integración para solicitantes y beneficiarios de protección internacional*, cit.

lugares de origen a causa de un peligro real podrán solicitar la protección de los Estados receptores.

En muchas de las ocasiones, el estado receptor del buque en cuestión se hace cargo de las personas que van a bordo concediéndoles el asilo y lo necesario con la finalidad de que las susodichas se incorporen al país de acogida de la mejor manera posible adquiriendo a través del itinerario de integración la autonomía plena y con igualdad de condiciones ante otros residentes del país.

No obstante, la otra vertiente del deber de rescate se basa en la denegación de las solicitudes de asilo que se presentan en las oficinas correspondientes. Es necesario destacar que, las cifras sitúan a España entre uno de los cinco países de la Unión Europea con más solicitantes de asilo⁵⁹, a pesar de ello, todas las solicitudes que se presentan no son aceptadas y tiene una tasa de reconocimiento muy inferior a otros países con tasas equivalentes en lo que a las peticiones respecta.

Una vez se ha presentado una solicitud de asilo en aquellos lugares en los que reglamentariamente sea posible, se procederá a la admisión o denegación de la petición en el plazo de un mes. Asimismo, en aquellos casos donde no exista respuesta, se entenderá que la solicitud ha sido aceptada⁶⁰, aunque dicha aceptación no significa que se vaya a conceder el asilo o la protección subsidiaria⁶¹.

Cabe destacar que, en el caso de no haber reglamento que determine la oficina de presentación de tal solicitud, regirá la provincia en la que se encuentre el solicitante. Por ejemplo, en el caso de que el mencionado se encuentre en Madrid, expedirá su solicitud la Oficina de Asilo y Refugio del Ministerio de Interior, y en caso de que se encuentre en otra provincia, se tendrá en consideración la competencia de la Policía Nacional o la

⁵⁹ Vid. Martín, M., (13 de febrero de 2019). España rechaza tres de cada cuatro solicitudes de asilo. *EL PAÍS*. Recuperado de https://elpais.com/politica/2019/02/12/actualidad/1549968151_019674.html

⁶⁰ Vallés, M., (2016). ¿Vallas al asilo? Apuntes sobre el sistema de protección internacional en España. *Anuario CIDOB de la inmigración*.

⁶¹ Parra, R., (29 de noviembre de 2016). Qué es la tarjeta roja en el procedimiento de asilo en España. *Rómulo Parra Abogado*. Recuperado de <http://romuloparraabogado.com/que-es-la-tarjeta-roja-asilo-en-espana>

correspondiente Oficina de Extranjeros⁶². De la misma manera, una vez se ha realizado la petición, el interesado recibirá un documento, comúnmente denominado como tarjeta blanca, que dará constancia que la persona que lo lleva está actualmente en una fase de tramitación del asilo.

11.1. Sobre las resoluciones denegatorias de protección internacional.

Por otra parte, el artículo 37 de la Ley 12/2009 afirma que las resoluciones denegatorias de protección internacional determinarán, según el caso, *“el retorno, la devolución, la expulsión, la salida obligatoria del territorio español o el traslado al territorio responsable del examen de la solicitud de asilo de las personas que lo solicitaron”* excepto que concurra alguno de los siguientes supuestos:

- Que la persona interesada reúna los requisitos necesarios para poder permanecer en España en situación de estancia o residencia. Esto quiere decir que, una vez la mencionada haya permanecido durante tres años en España sin documentación obtendrá una autorización por circunstancias excepcionales que le permitirán permanecer en el país.
- Que su estancia o residencia sea autorizada debido a razones humanitarias ya determinadas en la normativa. Es decir, en aquellos casos donde los solicitantes sean víctimas de los delitos tipificados en los artículos 311 a 315, 511.1 y 512 del Código Penal y además se haya determinado la concurrencia de una circunstancia agravante por la comisión del tipo penal por *“motivos racistas, antisemitas u otra clase de discriminación referente a la ideología, religión o creencias de la víctima, la etnia, raza o nación a la que pertenezca, su sexo, orientación o identidad sexual, razones de género, la enfermedad que padezca o su discapacidad”*, tal y como refleja el artículo 22 del Código Penal. Asimismo, también se autorizará la estancia o residencia cuando los extranjeros hayan sido víctimas de conductas violentas ejercidas dentro del ámbito familiar, siempre que

⁶² Vid. Tabares, J., (s.f) Denegación de Asilo en España. Recursos. Razones Humanitarias. *Judith Tabares Abogados*. Recuperado de <https://www.judithtabares.com/denegacion-asilo-espana-recursos-solicitud-residencia-razones-humanitarias-tarjeta-roja/>

exista una resolución judicial firme que esclarezca que hayan concurrido estos hechos⁶³. Cabe destacar que el Ministerio de Interior, también comprende como razón humanitaria el sufrimiento de una enfermedad grave sobrevenida que requiera asistencia sanitaria especializada no accesible en el país de origen, y en el caso de no poder ser tratada que pueda llegar a causar un grave peligro para la salud o la vida. No obstante, será necesaria la expedición de un certificado médico que acredite que se da la mencionada situación. Por último, no tendrá validez la resolución denegatoria en aquellos casos en los que los extranjeros puedan acreditar que el retorno a sus países de origen les conlleva el acarreo de un peligro para su propia seguridad o la de sus familiares.

También debemos mencionar que, en vista del artículo 29 de la mencionada Ley, los perjudicados tendrán la opción de poner un recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes desde la denegación de la solicitud o un recurso contencioso-administrativo.

Por último, debemos añadir que toda persona a la que se le haya denegado una solicitud podrá solicitar que la misma sea revisada cuando aparezcan nuevos elementos que puedan ser considerados prueba conforme lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

⁶³ Vid. Tabares, J., (s.f) Denegación de Asilo en España. Recursos. Razones Humanitarias. *Judith Tabares Abogados*, cit.

12. Conclusiones

Con este trabajo se ha intentado ofrecer una visión del marco legal aplicable a toda persona que huye por vía marítima desde su lugar de origen a causa de motivos fundados con la finalidad de buscar protección en la Unión Europea y, más concretamente, dentro del territorio de soberanía española. Es por ello que, se intenta mostrar una línea de tiempo que se sitúa desde el momento en el que una embarcación recibe un rescate hasta que las personas que se encuentran en la misma solicitan el asilo con el fin de obtener la protección internacional y comenzar una nueva vida dentro del territorio que las recibe.

Consideramos como punto de partida el establecimiento tanto de la normativa internacional como el deber moral consagrado en la tradición marítima durante años, los que reiteran en numerosas ocasiones la obligación de brindar auxilio a personas que se encuentren en una situación de peligro en el mar.

Afirmamos que dicho deber, es necesario para limitar la responsabilidad de los gobiernos y sus respectivos Centros Coordinadores de Salvamento en cuestión, debido a que, de no ser por el *ius puniendi* de esta figura, todos los estados del mundo no darían abasto en lo que a materia de búsqueda y salvamento respecta.

Por otro lado, como ya hemos citado con anterioridad, que una embarcación llegue a las costas españolas a través de un rescate no significa que las personas que vayan a bordo de la mencionada tengan el derecho de acceder al país y ser consideradas asiladas. Es decir, la labor humanitaria que conlleva un rescate no garantiza la acogida por parte de los estados que reciben a los rescatados.

Las cifras aportadas por la Comisión Española de Ayuda al Refugiado⁶⁴ afirman que, el Estado Español, a pesar de ser un territorio europeo donde priman los derechos y libertades de los individuos carece en aspectos de gestión del derecho de acogida debido a que sólo ofrece protección a uno de cada veinte solicitantes de asilo a diferencia de otros

⁶⁴ Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). (4 de febrero de 2020). España solo ofrece protección a uno de cada 20 solicitantes. CEAR. Recuperado de <https://www.cear.es/solicitantes-asilo-mas-que-cifras-2019/>

países, ya que la media europea de solicitudes aceptadas se sitúa en el 30%, y en España esa tasa es del 5%. Es por lo que, dicha institución, exige a las autoridades que se deben incrementar los índices de reconocimiento de estas solicitudes en nuestro país, además de ofrecer una gestión más rápida en lo que a la admisión o denegación de las mismas respecta.

A pesar de ello, es necesario destacar los planes de adaptación que se reflejan en la aplicación de la metodología basada en los itinerarios de integración, ya que, el paso a través de las tres fases que constan de la acogida en los centros, la integración y finalmente la autonomía tienen la finalidad de garantizar que las personas que pasen por los mismos lleguen a conseguir un grado de plena autonomía y, por consiguiente, puedan dejar atrás el motivo por el que decidieron abandonar sus países de origen.

Es necesario reiterar que, a pesar de la ratificación del Estado Español a la numerosa y consagrada normativa internacional y el deber de rescate como algo presente en la tradición marítima, se afirma que los sistemas de gestión y acogida de las personas que son auxiliadas en un rescate no son lo suficientemente eficientes en base a las cifras nombradas.

Es decir, con esta afirmación no se quiere decir que la puesta en marcha de los planes de integración y del itinerario no sean positivos ni beneficiosos, ya que, se debe destacar que los mismos cumplen con el fin de que los receptores puedan adquirir el idioma, cultura, acceder a servicio sanitario, educación y manutención en cuestión a fin de que puedan llegar a ser autosuficientes y, por consiguiente, adquirir un nivel de vida en igualdad de condiciones que los residentes y nacionales. Sin embargo, se destaca que, la gestión en lo que respecta a la admisión o rechazo de las solicitudes de asilo, en ocasiones puede resultar ambigua y difícil de probar, además carece de dificultades en lo que a los trámites respecta.

A consecuencia de esto, consideramos que, en el caso de que se llevaran a cabo planes específicos que facilitaran los trámites y la gestión de este fenómeno y existiera una cooperación entre estados miembros de la Unión, la cifra que expresa la CEAR en lo que a la admisión de solicitudes de asilo respecta se vería en aumento.

Con ello se quiere concluir que, teniendo en consideración los porcentajes proporcionados por CEAR, sería conveniente establecer un marco a nivel europeo a través del cual los solicitantes de asilo se remitieran a un único plan de gestión de su solicitud y, por consiguiente, a un trámite más rápido y eficaz. Es por ello que, consideramos necesario el establecimiento de unas garantías con el fin de ofrecer el mejor trato posible a estas personas a lo largo de todo el procedimiento que conlleva el acceso a la protección internacional.

Con ello, se buscaría evitar que concurrieran situaciones en las que se diesen dilaciones indebidas, hecho que suele producirse de manera frecuente y sitúa al solicitante en una situación de extrema vulnerabilidad. A causa de ello, se debe considerar dotar de todos los medios necesarios a la Oficina de Asilo y Refugio y a la Policía Nacional⁶⁵ para que los retrasos en los trámites se vean reducidos y, por tanto, se garantice el acceso a una gestión eficiente y en la que se vean respetadas todas las garantías.

Por otra parte, es interesante plantearse el reparto de los asilados de manera equitativa, los cuales, en el momento de acceso a uno de los países que forman parte de la Unión Europea serían distribuidos de manera posterior teniendo en consideración su entorno familiar y otras circunstancias a destacar. Este reparto, supondría el inicio de una nueva vida en otro territorio europeo para que así, no hubiera una sobrecarga en aquellos países que son más accesibles y que no dan abasto ni gestionan la situación de estas personas a causa del exceso de trabajo. De este modo, y siempre y cuando esta repartición se haga de la manera correcta y respetando todos los derechos y libertades fundamentales de los países receptores, podrían asilar a aquellas personas que lo necesitaran, debido a que, si esta repartición se hiciera de manera eficaz, la responsabilidad de los estados se vería distribuida si todos los países cooperaran y trabajaran de manera conjunta por un único objetivo en común.

⁶⁵ Vid. Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). Propuestas para la mejora de la protección de las personas refugiadas en España. CEAR. Recuperado de <https://izquierdaunida.org/wp-content/uploads/2019/04/Propuestas-28A-CEAR.pdf>

13. Bibliografía.

- ACNUR., (2019). Situación en Europa, España: *UNHCR ACNUR*. Recuperado de <https://www.acnur.org/emergencia-en-europa.html>
- Amnistía Internacional, (2014), Vidas a la deriva: *Personas refugiadas y migrantes en el Mediterráneo central*. Amnistía Internacional. Recuperado de [https://books.google.es/books?id=bSW1BAAQBAJ&pg=PA11&dq=convenio+solas&hl=es&sa=X&vd=0ahUKEwi4wZmj2OLoAhUNtRoKHbCuCAkQ6AEIZjAI#v=onepage&q=convenio%20solas&f=false](https://books.google.es/books?id=bSW1BAAQBAJ&pg=PA11&dq=convenio+sol+as&hl=es&sa=X&vd=0ahUKEwi4wZmj2OLoAhUNtRoKHbCuCAkQ6AEIZjAI#v=onepage&q=convenio%20solas&f=false)
- Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). (4 de febrero de 2020). España solo ofrece protección a uno de cada 20 solicitantes. CEAR. Recuperado de <https://www.cear.es/solicitantes-asilo-mas-que-cifras-2019/>
- Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). Propuestas para la mejora de la protección de las personas refugiadas en España. CEAR. Recuperado de <https://izquierdaunida.org/wp-content/uploads/2019/04/Propuestas-28A-CEAR.pdf>
- Consejo de Europa (1950). Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950. Entrada en vigor: 3 de septiembre de 1953.
- Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, núm. 311, pp. 29313 a 29424.
- Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, Ginebra, 22 de abril de 1954 por la Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Estatuto de los Refugiados y de los Apátridas (Naciones Unidas), vol. 189, núm. 2545, pp. 137.
- Enmiendas de 1998 al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979. Boletín Oficial del Estado, 14 de octubre de 1999, núm. 246, pp. 36330 a 36335.
- España. Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria. Boletín Oficial del Estado, de 31 de octubre de 2009, núm. 263.
- Gabaldón, J. L., (2019). La migración y el Derecho Marítimo. Instituto Marítimo Español. *Instituto Marítimo Español (IME)*. Recuperado de <https://www.ime.es/la-migracion-y-el-derecho-maritimo-por-jose-luis-gabaldon/>

- Gabaldón, J.L. y Ruíz, J.M., (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid, España: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
- Garcés, B., (2019). *Ser o no ser: deficiencias del sistema estatal de acogida*: CIDOB - Barcelona Centre for International Affairs, Recuperado de https://www.cidob.org/ca/publicacions/series_de_publicacio/notes_internacionals/n1_214/ser_o_no_ser_deficiencias_del_sistema_estatal_de_acogida
- Gobierno de España. Ministerio de Interior (s.f). Condiciones para el reconocimiento de la protección Internacional. *Ministerio de Interior*. Recuperado de <http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/oficina-de-asilo-y-refugio/proteccion-internacional/condiciones-para-el-reconocimiento-de-la-proteccion-internacional>.
- Instrumento de Adhesión de España a la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra el 28 de julio de 1951, y al Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, hecho en Nueva York el 31 de enero de 1967. Boletín Oficial del Estado, de 21 de octubre de 1978, núm. 252, pp. 24310 a 24328.
- Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979. Boletín Oficial del Estado, 30 de abril de 1993, núm. 103, pp. 12869 a 12879.
- Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979. Boletín Oficial del Estado, de 30 de abril de 1993, núm. 103, pp. 12869 a 12879.
- Instrumento de Ratificación de 6 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974. Boletín Oficial del Estado, de 16 de junio de 1980, núm. 144, pp. 13380 a 13400.
- Instrumento de Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Boletín Oficial del Estado, 14 de febrero de 1997, núm. 39, pp. 4966 a 5055.
- Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Boletín Oficial del Estado, de 14 de febrero de 1997, núm. 39, pp. 4966 a 5055.

- Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989. Boletín Oficial del Estado, 8 de marzo de 2005, núm. 57, pp. 8071 a 8078.
- Kahale, D. T., (2010). *El Derecho de Asilo frente a la Violencia de Género*, Madrid, España: Editorial Universaria Ramón Areces. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=Bj9yDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>
- Lafuente. J., (s.f). *Catástrofes marítimas: La coordinación y el salvamento en situaciones de emergencia*, España: Grupo SEMM. Documento Guía Medicina Marítima. Recuperado de <http://www.semm.org/modulo3/pdf/catastrm.pdf>
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, núm. 281.
- Martín, M., (13 de febrero de 2019). España rechaza tres de cada cuatro solicitudes de asilo. *EL PAÍS*. Recuperado de https://elpais.com/politica/2019/02/12/actualidad/1549968151_019674.html
- Mesa, M., (2014). *Retos inaplazables en el sistema internacional*, Madrid, España: Fundación Cultura de Paz. Recuperado de <https://eprints.ucm.es/37328/1/3.SANAHUJA-Anuario%20CEIPAZ15-16.pdf>
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social, Secretaría General de Inmigración y Emigración y Dirección General de Migraciones. (2017). Sistema de Acogida e Integración para Solicitantes y Beneficiarios de Protección Internacional. Manual de Gestión, Madrid, España: MEYS. Recuperado de http://extranjeros.mitramiss.gob.es/es/Subvenciones/anos_anteriores/area_integracion/2016/sociosanitaria_cetis/manuales_comunes_gestion/documentos/Manual_de_Gestion_Sistema_acogida_2016.pdf
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social., (2017). *Manual de gestión en el Sistema de acogida de integración para solicitantes y beneficiarios de protección internacional*, Madrid, España: Recuperado de http://extranjeros.mitramiss.gob.es/es/Subvenciones/anos_anteriores/area_integracion/2016/sociosanitaria_cetis/manuales_comunes_gestion/documentos/Manual_de_Gestion_Sistema_acogida_2016.pdf

- Miñarro, M., (2018). *La dimensión social del derecho de asilo: el estatuto de garantías de integración socio-laboral de los “refugiados”*, Albacete, España: Editorial Bomarzo.
- Mohr, J.C., (s.f). Derecho de asilo. Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). Recuperado de <https://www.cear.es/derecho-de-asilo/>
- ONU: Asamblea General, *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Resolución 217 A (III), París, Francia, 10 de diciembre de 1948.
- Organización Marítima Internacional (OMI), International Chamber of Shipping (ICS) y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). (2004). *Salvamento en el Mar, Una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*. Recuperado de <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>
- Organización Marítima Internacional (OMI). (s.f). Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). OMI. Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- Organización Marítima Internacional (OMI). (s.f). Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR). OMI. Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)
- Organización Marítima Internacional (OMI). Medidas Provisionales de Lucha contra las Prácticas Peligrosas relacionadas con el Tráfico o Transporte de Migrantes por el Mar, OMI, de 12 de junio de 2001.
- Organización Marítima Internacional. (2007). *Manual IAMSAR, Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento*, Londres, Reino Unido: OACI. Recuperado de https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170307/asocfile/20170307145712/manual_internacional_de_los_servicios_aeronuticos_y_martimos_de_bsqueda_y_salvamento___medios_mviles_iamsar_volumen_iii.pdf

- Parlamento Europeo (s.f). Garantizar el derecho de asilo. *Sobre el Parlamento Europeo*. Recuperado de <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/es/democracy-and-human-rights/fundamental-rights-in-the-eu/guaranteeing-the-right-to-asylum>
- Parra, R., (29 de noviembre de 2016). Qué es la tarjeta roja en el procedimiento de asilo en España. *Rómulo Parra Abogado*. Recuperado de <http://romuloparraabogado.com/que-es-la-tarjeta-roja-asilo-en-espana>
- Prieto, C.A., (2013). *La situación de las migraciones internacionales mixtas, un desafío constante para el derecho internacional de los refugiados y el derecho de asilo*, Chía, Colombia: Dikaion.
- Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados de 18 de noviembre de 1967. Serie de Tratados de Naciones unidas, núm. 8791, vol. 606, p. 267.
- Proyecto de Resolución MSC.167(78) del 20 de mayo de 2004. Boletín Oficial del Estado, 19 de febrero de 2007, núm. 43, pp. 7079 a 7080.
- Reality Check team (26 de febrero de 2020). Who is responsable for helping out migrants at sea?. *BBC News: BBC*. Recuperado de <https://www.bbc.com/news/world-44458441>.
- REDACCIÓN. (2 de octubre de 2017). España amplía en 3.000 las plazas de acogida hasta alcanzar las 8.333 este año. *LA VANGUARDIA*. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/politica/20171002/431749214896/espana-amplia-en-3000-las-plazas-de-acogida-hasta-alcanzar-8333-este-ano.html>
- Sainz, V. (13 de febrero de 2019). España rechaza tres de cada cuatro solicitudes de asilo. *EL PAÍS*. Recuperado de https://elpais.com/politica/2019/02/12/actualidad/1549968151_019674.html
- Salvamento Marítimo (s.f). Actividad, medios y empresa en el Salvamento Marítimo: *Salvamento Marítimo*. Recuperado de <http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos#nuestra-actividad>
- Salvamento Marítimo (s.f). Nuestros medios. 20 Centros de Coordinación de Salvamento.: *Salvamento Marítimo*. Recuperado de <http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestros-medios/20-centros-de-coordinacion-de-salvamento>

- Tabares, J., (s.f) Denegación de Asilo en España. Recursos. Razones Humanitarias. *Judith Tabares Abogados*. Recuperado de <https://www.judithtabares.com/denegacion-asilo-espana-recursos-solicitud-residencia-razones-humanitarias-tarjeta-roja/>
- UNHCR ACNUR ESPAÑA. La Agencia de la ONU para los Refugiados. (s,f). ACNUR. *Solicitantes de asilo*. Recuperado de <https://www.acnur.org/solicitantes-de-asilo.html>
- Unión Europea. Directiva (UE) 2008/115 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa a normas y procedimientos comunes en los Estados miembros para el retorno de los nacionales de terceros países en situación irregular. Diario Oficial de la Unión Europea L 348/98, de 24 de diciembre de 2008, pp. 98 a 107.
- Unión Europea. Directiva (UE) 2013/33 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013 , por la que se aprueban normas para la acogida de los solicitantes de protección internacional. Diario Oficial de la Unión Europea L180/96, de 26 de junio de 2013, pp. 137 a 157.
- Unión Europea. Reglamento (UE) 604/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida. Diario Oficial de la Unión Europea L 180/31, de 1 de enero de 2014, pp. 108 a 136.
- Vallés, M., (2016). ¿Vallas al asilo? Apuntes sobre el sistema de protección internacional en España. *Anuario CIDOB de la inmigración*.