

El papel de la marina mercante en el rescate de migrantes

Ignacio Coya Soto

Marcos Sernaglia

Departamento de Ciencia y Tecnología Náutica (Universidad de Oviedo)

Resumen

En este trabajo se pretende estudiar la responsabilidad de actuación que ostenta cualquier capitán de la marina mercante ante una situación de rescate de migrantes en el mar. Para ello, se introducirá la normativa vigente al respecto, que también incluye los principios que rigen las decisiones tomadas por los Estados con relación a la prestación de auxilio y el riesgo de muerte en el mar. En el trabajo se hace hincapié en cuáles son los obstáculos a los que se enfrentan tanto las personas que migran por vía marítima como los rescatistas en función de las políticas europeas actuales, así como cuáles son los retos y propuestas de futuro para cumplir con los valores de la Unión Europea y Naciones Unidas.

Palabras clave: *deber de auxilio; externalización; lugar seguro; marina mercante; migración por vía marítima.*

Keywords:

duty to assist; outsourcing; place of safety; merchant navy; maritime migration.

Abstract

This work aims to study the duty of action assumed by any merchant marine captain in a migrant rescue situation at sea. To this end, the current regulations on the matter will be introduced, including the principles that guide the decisions made by States regarding the provision of assistance and the risk of death at sea. The paper emphasizes the obstacles faced by both migrants traveling by sea and rescuers, considering current European policies, as well as the challenges and future proposals to support the values of the European Union and the United Nations.

El papel de la marina mercante en el rescate de migrantes

Ignacio Coya Soto
Marcos Sernaglia

Departamento de Ciencia y Tecnología Náutica (Universidad de Oviedo)

A pesar de que ya no se registran las cifras alcanzadas durante la denominada “Crisis Migratoria de 2015”, en los últimos años se ha observado un aumento sostenido del número de personas migrantes que arriesgan su vida tratando de cruzar el mar Mediterráneo a bordo de embarcaciones precarias (Figura 1). Las motivaciones de estas personas son diversas, pero suelen vincularse a la búsqueda de mejores condiciones de vida, acceso a empleo, sanidad o educación, así como a la necesidad de huir de conflictos armados, persecuciones o situaciones de grave inestabilidad política y económica (Defensor del Pueblo 2021; Cuesta Bárcena 2021).

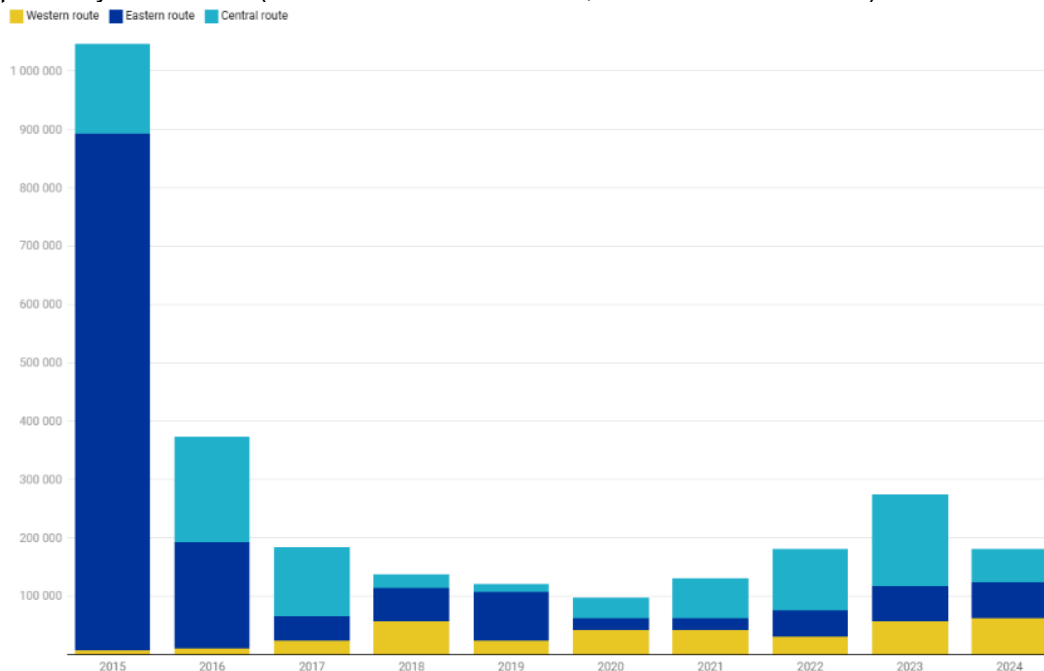


Figura 1: Llegadas irregulares anuales entre 2015 y 2024 (Consejo Europeo 2025)

Según la Comisión Europea la vía marítima se ha consolidado como el principal medio de acceso irregular a Europa y más del 90 % de las embarcaciones utilizadas por redes de tráfico ilícito de migrantes no cumplen condiciones mínimas de navegabilidad, lo que conlleva a una situación objetiva de peligro en la mar (Comisión Europea 2017). En este contexto, la marina mercante desempeña un papel esencial en el salvamento de las vidas de migrantes que cruzan el Mediterráneo a bordo de pateras no aptas para la navegación en mar abierto. Los buques mercantes, por su presencia constante en las rutas marítimas internacionales, se convierten con frecuencia en primeros intervinientes en situaciones de emergencia, aun cuando en la zona hay la presencia de medios de

organizaciones encargadas de búsqueda y salvamento. Esta circunstancia sitúa al capitán mercante ante decisiones complejas, tomadas habitualmente en condiciones de urgencia, incertidumbre jurídica y presión operativa (Iussich, Lovro; Maglić, Lovro 2018).

El deber de auxilio constituye uno de los principios más antiguos y consolidados del derecho marítimo. Desde un punto de vista normativo, esta obligación se encuentra recogida de forma clara en el artículo 98 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, que impone a todo Estado la obligación de exigir a los capitanes de los buques que presten auxilio a cualquier persona en peligro en el mar, siempre que puedan hacerlo sin grave riesgo para el buque, la tripulación o los pasajeros (ONU 1982). Esta previsión se ve reforzada por el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar*, cuyo capítulo V establece la obligación del capitán de acudir con la mayor rapidez posible a prestar auxilio cuando tenga conocimiento de una situación de socorro (OMI 1974). Desde la práctica marítima, esta obligación se activa ante la constatación de una situación de peligro, entendida como aquella en la que una embarcación carece de medios suficientes para garantizar la seguridad de las personas a bordo. Las embarcaciones utilizadas en la migración irregular reúnen de forma sistemática los criterios de peligro: sobrecarga, ausencia de equipos de seguridad, falta de víveres, carencia de medios de comunicación y escasa o nula capacidad de maniobra (OMI 1979; Amnistía Internacional 2015).

Para el capitán mercante, la identificación de esta situación no suele plantear dudas. Tal como señalan responsables de Salvamento Marítimo, las emergencias de pateras se consideran desde el primer momento como peligro inminente, independientemente de las condiciones meteorológicas o de la distancia a costa (Caballero 2018). En consecuencia, el deber de auxilio no admite interpretaciones discrecionales basadas en la nacionalidad o condición jurídica de las personas rescatadas. Cuando un buque mercante interviene en una operación de rescate de migrantes, el capitán asume una responsabilidad que excede ampliamente su actividad comercial ordinaria. La Organización Marítima Internacional ha elaborado directrices específicas que describen los procedimientos a seguir, incluyendo la preparación del equipo de salvamento, la protección de la tripulación, la coordinación con el Centro Coordinador de Salvamento y la gestión de las personas rescatadas a bordo (OMI 2015).

Desde un punto de vista operativo, el rescate implica casi siempre una desviación de la derrota prevista, con el consiguiente retraso en la llegada al puerto de destino. A ello se añaden los costes derivados de la manutención de las personas rescatadas, la posible sobrecarga de los sistemas del buque y el desgaste físico y psicológico de la tripulación (Figura 2). En algunos casos documentados, los migrantes han permanecido a bordo de buques mercantes durante varios días, o incluso semanas, a la espera de autorización para desembarcar (Mundo Marítimo 2020).



Figura 2: Migrantes rescatados por el petrolero *Maersk Etienne* (Gard 2020).

Aunque exista el derecho a una compensación por el desvío, normalmente cubierta por el seguro de protección e indemnización del buque, dicha cobertura es parcial, ya que no incluye las pérdidas derivadas de las demoras que la desviación pueda ocasionar. Además, la realidad es que muchos capitanes perciben una inseguridad jurídica significativa, especialmente cuando el rescate se produce en zonas SAR complejas o cercanas a Estados que eluden su responsabilidad. De hecho, según las Directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI 2004) queda definido como responsable de brindar un lugar seguro de desembarque al Gobierno soberano de la región SAR de competencia (Figura 3) en la cual fueron rescatadas dichas personas. Esta situación genera un conflicto entre la obligación legal de rescate y las consecuencias económicas y operativas que recaen sobre el buque y su armador, pudiendo conducir en la práctica a la omisión de auxilio por parte de algunos buques (The New Arab 2018).

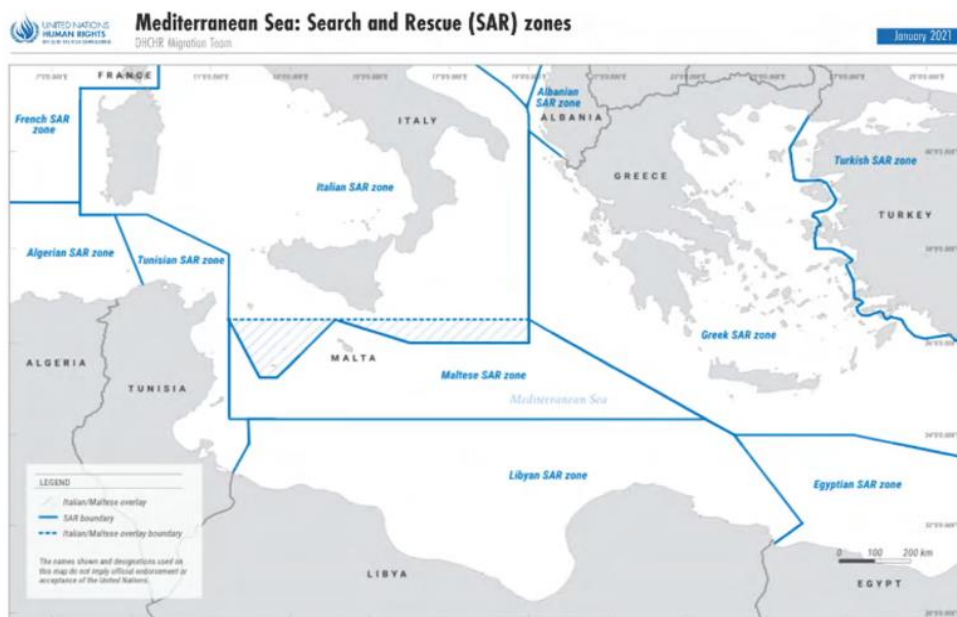


Figura 3: Zonas SAR del Mediterráneo central (Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos, 2021)

A mayores, una vez realizado el rescate, el capitán no tiene la competencia para determinar la condición jurídica de los rescatados, pero sí debe actuar conforme a los principios del derecho internacional de los refugiados y de los derechos humanos. Entre ellos el principio de no devolución, recogido en el artículo 33 de la *Convención sobre el Estatuto de los Refugiados*, prohíbe devolver a una persona a un territorio donde su vida o libertad corran peligro (ONU 1951). Este principio resulta especialmente relevante en el contexto marítimo, ya que la negativa a permitir el desembarco o la devolución a terceros países inseguros puede constituir una vulneración de dicha norma, como han señalado diversos autores (Trevisanut 2008; Acosta Penco 2021). El derecho marítimo internacional establece que las operaciones de salvamento no concluyen con la simple recuperación de personas en el mar, sino con su traslado a un lugar seguro donde se garantiza la seguridad de los rescatados, se cubren sus necesidades básicas y se puede organizar su traslado posterior (OMI 2004).

Las actuales políticas migratorias de la Unión Europea han priorizado en los últimos años el control de las fronteras exteriores y la externalización de la gestión migratoria hacia terceros países. Esta estrategia ha tenido un impacto directo en las operaciones de rescate marítimo, al reducir la capacidad de intervención estatal y obstaculizar la actuación de organizaciones humanitarias (ACNUDH 2021; FRA 2024). La criminalización indirecta de determinadas operaciones SAR, así como la falta de un mecanismo automático de reparto de responsabilidades entre Estados miembros, ha incrementado la carga que soportan los buques mercantes cuando intervienen en rescates. Desde una perspectiva marítima, esta situación resulta especialmente problemática, ya que traslada a actores privados una responsabilidad que debería ser asumida de forma colectiva por los Estados.

Desde la práctica marítima, resulta evidente que el actual modelo de gestión de los rescates de migrantes en el mar es insuficiente e incoherente y el cumplimiento efectivo del deber de auxilio no puede recaer exclusivamente sobre la buena voluntad de los capitanes. Resulta imprescindible una asunción compartida de responsabilidades por parte de los Estados europeos, mediante una normativa clara, coordinada y respetuosa con el derecho internacional. Sólo de este modo será posible garantizar la protección de la vida humana en el mar sin comprometer la seguridad operativa y jurídica de quienes la hacen posible desde el puente de un buque mercante.

Bibliografía

ACNUR. *“Lethal Disregard” Search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea*. Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2021. <https://reliefweb.int/report/libya/lethal-disregard-search-and-rescue-and-protection-migrants-central-mediterranean-sea>

Acosta Penco, Teresa. *La Vigilancia De Las Fronteras Marítimas De La Unión Europea*. Navarra: Aranzadi, ISBN 9788413456287, 2021.

Amnistía Internacional. *La vergüenza de Europa, a pique: Omisión de socorro a refugiados y migrantes en el mar*. Amnistía Internacional, 2015. <https://www.amnesty.org/es/documents/eur03/1434/2015/es/>

Caballero, Daniel. *Las tragedias de pateras no se viven; se sufren hasta en el alma*. Diario ABC, 2018. https://www.abc.es/sociedad/abci-tragedias-pateras-no-viven-sufren-hasta-alma-201804181149_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fsociedad%2Fabci-tragedias-pateras-no-viven-sufren-hasta-alma-201804181149_noticia.html

Comisión Europea. *Irregular Migration via the Central Mediterranean from Emergency Responses to Systemic Solutions*. Bruselas, 2017. https://commission.europa.eu/publications/irregular-migration-central-mediterranean-emergency-responses-systemic-solutions_en

Cuesta Bárcena, David Antonio. Recensiones y noticias de libros: *Teresa Acosta Penco: La vigilancia de las fronteras marítimas de la Unión Europea. Derechos humanos y abuso de derecho*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2020, 204 págs. Prólogo de Manuel Rebollo Puig. Revista de Administración Pública, Universidad de Cantabria, 2021. <https://www.cepc.gob.es/publicaciones/revistas/revista-de-administracion-publica/numero-215-mayoagosto-2021/teresa-acosta-penco-la-vigilancia-de-las-fronteras-maritimas-de-la-union-europea-derechos-humanos-y-7>

Defensor del Pueblo. *La migración en Canarias*. Madrid, 2021. <https://www.defensordelpueblo.es/informe-monografico/la-migracion-canarias/>

FRA. *Informe sobre los Derechos Fundamentales 2024*. Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea,

2024. <https://fra.europa.eu/es/publication/2024/informe-sobre-los-derechos-fundamentales-2024-dictámenes-de-la-fra>
- Gard. *The Maersk Etienne rescue highlights the difficulties in disembarking migrants rescued at sea*. 2020. <https://gard.no/insights/maersk-etienne-rescue-highlights-difficulties-disembarking-migrants-rescued-at-sea/>
- Iussich, Lovro; Maglić, Lovro. *Search and Rescue Operations of Immigrants at Sea: Challenges for the Crew of Merchant Ships*. *Journal of Maritime & Transportation Sciences*, Vol. 55 No. 1, 2018. <https://doi.org/10.18048/2018.00.03>
- Mundo Marítimo. *Maersk Tankers reporta el desembarco seguro de 27 migrantes rescatados por tripulantes del "Maersk Etienne"*. Mundo Marítimo, 2020. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/maersk-tankers-reporta-el-desembarco-seguro-de-27-migrantes-rescatados-por-tripulantes-del-maersk-etienne>
- OMI. *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar*. Londres: Organización Marítima Internacional, 1974. [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/normativa-maritima/convenios/1_solas Consolidado 2020 \(v.2021\).pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/normativa-maritima/convenios/1_solas Consolidado 2020 (v.2021).pdf)
- OMI. *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo*. Londres: Organización Marítima Internacional, 1979. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/normativa-maritima/convenios/9_convenio SAR 1979.pdf
- OMI. *Resolución MSC.167(78): Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar*. Londres: Organización Marítima Internacional, 2004. <https://www.wcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Facilitation/Documents/RES%20MSC%20167%2078.pdf>
- OMI. *Salvamento en el mar: una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes*. Organización Marítima Internacional, 2015. <https://www.acnur.org/sites/default/files/legacy-pdf/5c1bfb54.pdf>
- ONU. *Convención sobre el Estatuto de los Refugiados*. Ginebra: Naciones Unidas, 1951. https://www.acnur.org/sites/default/files/2023-05/Convencion_1951.pdf
- ONU. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York: Naciones Unidas, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- The New Arab. *Ships 'ignored' migrants stranded at sea: rescuers*. 2018. <https://www.newarab.com/news/ships-ignored-migrants-stranded-sea>
- Trevisanut, Seline. *The Principle of Non-Refoulement at Sea and the Effectiveness of Asylum Protection*. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Leiden, vol. 12, 2008. <https://ssrn.com/abstract=1798756>