

**ANEXO 34****PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.167(78)  
(adoptada el 20 de mayo de 2004)****DIRECTRICES RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON  
LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución A.920(22) titulada "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar",

RECORDANDO TAMBIÉN las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, en lo que se refiere a la obligación de:

- los capitanes de acudir a toda máquina en auxilio de las personas en peligro en el mar; y
- los Gobiernos Contratantes de garantizar que se adoptan medidas para la vigilancia de costas y el salvamento de las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas,

RECORDANDO ADEMÁS las disposiciones del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR), 1979, enmendado, en lo que se refiere al auxilio que debe prestarse a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar, sean cuales fueren la nacionalidad o condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que se encuentren,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, relativo al deber de prestar auxilio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la iniciativa tomada por el Secretario General de hacer participar a los programas y organismos especializados de las Naciones Unidas competentes en el examen de las cuestiones que se abordan en la presente resolución con el fin de acordar un planteamiento común que permita resolverlas de una forma eficaz y coherente,

CONSCIENTE de la necesidad de aclarar los procedimientos existentes para garantizar que a las personas rescatadas en el mar se les brinda un lugar seguro, independientemente de su nacionalidad o condición jurídica o de las circunstancias en que se encuentren,

HABIENDO ADOPTADO, en su 78º periodo de sesiones, mediante la resolución MSC.153(78), enmiendas al Convenio SOLAS, que se han propuesto y distribuido de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) de dicho Convenio, y mediante la resolución MSC.155(78), enmiendas al Convenio SAR, que se han propuesto y distribuido de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) a) de dicho Convenio,

CONSCIENTE ADEMÁS de que el propósito que se persigue con el nuevo párrafo 1-1 de la regla V/33 del Convenio SOLAS, adoptado mediante la resolución MSC.153(78), y con el párrafo 3.1.9 del anexo del Convenio SAR, adoptado mediante la resolución MSC.155(78), es garantizar que en cada caso se brinda un lugar seguro dentro de un plazo de tiempo razonable. También se persigue el propósito de que la responsabilidad de brindar un lugar seguro, o de hacer que se brinde un lugar seguro, recaiga en el Gobierno Contratante o en la Parte responsable de la región SAR en la cual se haya rescatado a los supervivientes,

1. ADOPTA las Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos, a los centros coordinadores de salvamento y a los capitanes a que establezcan tan pronto como sea posible procedimientos coherentes con las Directrices adjuntas;
3. INVITA a los Gobiernos a que pongan las Directrices adjuntas en conocimiento de las autoridades pertinentes y de los propietarios de buques, armadores y capitanes;
4. PIDE al Secretario General que tome las medidas adecuadas para proseguir su iniciativa interorganismos, y mantenga informado al Comité de Seguridad Marítima de la situación, en particular con respecto a los procedimientos para facilitar la provisión de lugares seguros a las personas en peligro en el mar, a fin de que el Comité adopte las medidas que estime oportunas;
5. DECIDE mantener la presente resolución sometida a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

#### 1 FINALIDAD

1.1 La finalidad de estas Directrices es ofrecer orientación a los Gobiernos<sup>2</sup> y a los capitanes de buques sobre sus obligaciones en virtud del derecho internacional y de carácter humanitario respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar.

1.2 La obligación del capitán de prestar auxilio debe complementar la obligación correspondiente de los Gobiernos Miembros de la OMI de coordinarse y cooperar entre sí para ayudar al capitán a cumplir con su obligación de velar por el bienestar de los supervivientes y de conducir a las personas recuperadas en el mar a un lugar seguro. La presente circular tiene por finalidad ayudar a los Gobiernos y a los capitanes a mejor comprender sus obligaciones con arreglo al derecho internacional así como proporcionar una orientación útil respecto del cumplimiento de estas obligaciones.

#### 2 ANTECEDENTES

Resolución A.920(22) de la Asamblea de la OMI

2.1 En su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.920(22) sobre Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar. En ella se pide a los órganos de la OMI que examinen los distintos convenios de la Organización a efectos de identificar cualesquiera lagunas, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones u otras insuficiencias relacionadas con los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar. La finalidad es ayudar a que:

- .1 los supervivientes de un siniestro reciban auxilio, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica, o de las circunstancias en que hayan sido encontrados;
- .2 los buques que hayan rescatado personas en peligro en el mar puedan transportar a los supervivientes a un lugar seguro; y
- .3 los supervivientes, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica, incluidos los migrantes indocumentados, los que buscan asilo y los refugiados y polizones sean tratados, mientras se encuentren a bordo, de la manera prescrita en los instrumentos pertinentes de la OMI y con arreglo a los acuerdos internacionales pertinentes y a las tradiciones marítimas humanitarias.

---

<sup>2</sup> En las presentes Directrices, la palabra "Gobierno" denota un Gobierno Contratante del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, o una Parte en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado.

2.2 En cumplimiento de la resolución A.920(22), el Secretario General señaló el tema de las personas rescatadas en el mar a varios organismos especializados y programas competentes de las Naciones Unidas, al tiempo que subrayó la necesidad de un enfoque conjunto entre los organismos de las Naciones Unidas, y pidió la colaboración de los organismos pertinentes, dentro del ámbito de sus respectivos mandatos. Un esfuerzo interorganismos de tal carácter, centrado en las responsabilidades de los Estados respecto de cuestiones no relacionadas con el salvamento, tales como la inmigración y el asilo, que exceden la competencia de la OMI, constituyen un complemento esencial de los esfuerzos de esta Organización.

### **Enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR**

2.3 En su 78º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptó las correspondientes enmiendas al capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) y a los capítulos 2, 3 y 4 del anexo del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR). Se espera que estas enmiendas entren en vigor el 1 de julio de 2006. En ese mismo periodo de sesiones, el MSC aprobó las presentes Directrices. La finalidad de estas enmiendas y de las presentes Directrices es ayudar a garantizar que las personas en peligro reciben auxilio, al tiempo que se reducen a su mínima expresión los inconvenientes para los buques que prestan auxilio y que se asegura la integridad de los servicios SAR.

2.4 Específicamente, el párrafo 1-1 de la regla V/33 del Convenio SOLAS y el párrafo 3.1.9 del anexo del Convenio SAR enmendado imponen a los Gobiernos la obligación de coordinarse y de cooperar entre sí a fin de garantizar que los capitanes de los buques que prestan auxilio recibiendo a bordo a personas que se hallaban en peligro en el mar, pueden cumplir sus obligaciones desviándose lo menos posible de la derrota prevista del buque.

2.5 Al adoptar las enmiendas, el MSC señaló que el propósito del nuevo párrafo 1-1 de la regla V/33 del Convenio SOLAS y del párrafo 3.1.9 del anexo del Convenio SAR, enmendado, es garantizar en todos los casos la existencia de un lugar seguro dentro en un plazo razonable. La responsabilidad de brindar o de asegurarse de que se brinda un lugar seguro recae en el Gobierno responsable de la región SAR en la cual fueron rescatados los supervivientes.

2.6 Cada caso, sin embargo, puede corresponder a diferentes circunstancias. Estas enmiendas otorgan al Gobierno responsable, margen suficiente para abordar cada situación individualmente, al tiempo que garantizan que los capitanes de los buques que prestan auxilio quedan exentos de su responsabilidad dentro de un plazo razonable y con tan pocas consecuencias para el buque como sea posible.

2.7 En el apéndice figuran algunas observaciones sobre la legislación internacional pertinente.

## **3 PRIORIDADES**

3.1 Cuando los buques presten auxilio a personas en peligro en el mar, será necesario establecer una coordinación entre todos los interesados a fin de asegurarse de que la totalidad de las prioridades que se indican a continuación se satisfacen teniendo debidamente en cuenta el control fronterizo, la soberanía y los problemas de protección compatibles con el derecho internacional:

## *Salvamento*

Todas las personas en peligro en el mar deben recibir auxilio sin demora.

### *Conservación de la integridad y eficacia de los servicios SAR*

La prontitud del auxilio que los buques brinden en el mar es un elemento esencial de los servicios de búsqueda y salvamento mundiales; por consiguiente debe seguir teniendo la máxima prioridad para los capitanes de buque, compañías navieras y Estados de abanderamiento.

### *Descargo del capitán de sus obligaciones tras haber prestado auxilio a las personas*

Los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños deben contar con planes eficaces en vigor para prestar oportuno auxilio a los capitanes a fin de que puedan desembarcar a las personas rescatadas por sus buques en el mar.

## 4 MANUAL INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

4.1 Los tres volúmenes del *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento* (Manual IAMSAR) se han elaborado y se mantienen actualizados a fin de ayudar a los Gobiernos a satisfacer sus propias necesidades relativas a búsqueda y salvamento, y a cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Convenio SOLAS, el Convenio SAR y el Convenio sobre aviación civil internacional. Se insta a los Gobiernos a que establezcan y mejoren sus servicios SAR, colaboren con los Estados vecinos y consideren sus servicios SAR como parte de un sistema mundial.

4.2 Cada volumen del Manual IAMSAR está redactado teniendo en cuenta aspectos específicos del sistema SAR, y se puede utilizar como documento independiente o junto con los otros documentos de orientación, con miras a obtener una visión completa del sistema SAR.

4.3 El Volumen I - *Organización y gestión* examina el concepto del sistema SAR mundial, el establecimiento de sistemas nacionales y regionales SAR y la colaboración con los Estados vecinos a fin de prestar servicios SAR eficaces y rentables.

4.4 El Volumen II - *Coordinación de las misiones* presta asistencia al personal encargado de planificar y coordinar las operaciones y los ejercicios SAR.

4.5 El Volumen III - *Medios móviles* está destinado para ser llevado a bordo de los buques, aeronaves y unidades de salvamento para ayudar en la búsqueda, el salvamento o la función del coordinador en el lugar del siniestro, y en los aspectos de búsqueda y salvamento relativos a sus propias situaciones de emergencia.

## 5 CAPITANES DE BUQUES

### Orientaciones generales

5.1 En todo el mundo, los servicios SAR dependen de los buques que se encuentran en el mar para ayudar a las personas en peligro. Resulta imposible prestar servicios SAR contando únicamente con las unidades de salvamento especializadas basadas en tierra para brindar auxilio oportuno a todas las personas en peligro en el mar. 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 humanitarias. A este respecto, los capitanes deben:

- .1 entender y cumplir las obligaciones impuestas por el derecho internacional de prestar auxilio a las personas en peligro en el mar (tal auxilio siempre deberá prestarse independientemente de la nacionalidad o situación jurídica de las personas en peligro, o de las circunstancias en que hayan sido encontradas);
- .2 hacer todo cuanto puedan, con arreglo a las posibilidades y limitaciones del buque, para dar un trato humano a los supervivientes y satisfacer sus necesidades inmediatas;
- .3 llevar a cabo las tareas SAR de conformidad con las disposiciones del Volumen III del Manual IAMSAR;
- .4 en caso de que no se pudiera contactar al RCC responsable de la zona en la que son rescatados los supervivientes, intentar establecer contacto con otros RCC o, si ello no resulta viable, con cualquier otra autoridad gubernamental que pueda prestar auxilio, sin dejar de reconocer que la responsabilidad sigue incumbiendo al RCC de la zona en que han sido rescatados los supervivientes;
- .5 mantener al RCC informado acerca de las condiciones, de la asistencia que se necesita y de las medidas adoptadas o previstas en relación con los supervivientes (véase el párrafo 6.10 respecto de otra información que el RCC quizás desee conocer);
- .6 tratar de garantizar que no se desembarca a los supervivientes en un lugar en el cual su seguridad pueda correr peligro; y
- .7 cumplir todas las prescripciones pertinentes del Gobierno responsable de la región SAR en la que fueron rescatados los supervivientes, o de otro Estado ribereño que haya intervenido, y solicitar orientación adicional de esas autoridades en caso de que se planteen dificultades para dar cumplimiento a tales prescripciones.

5.2 A fin de contribuir de manera más eficaz a la seguridad de la vida humana en el mar, se insta a los buques a que participen en los sistemas de notificación para buques establecidos para facilitar las operaciones SAR.

## **6 GOBIERNOS Y CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO**

### **Responsabilidades y preparación**

6.1 Los Gobiernos deben asegurarse de que sus respectivos centros coordinadores de salvamento (RCC) y otras autoridades nacionales interesadas cuentan con suficiente orientación y autoridad para llevar a cabo sus tareas de conformidad con las obligaciones contractuales y las presentes Directrices.

6.2 Los Gobiernos deben asegurarse de que sus RCC y unidades de salvamento funcionan de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el Manual IAMSAR y de que todos los buques que naveguen bajo su pabellón llevan a bordo el volumen III del Manual IAMSAR.

6.3 Ningún buque debe sufrir demoras indebidas, carga financiera u otras dificultades conexas tras haber prestado auxilio a personas en el mar; por consiguiente, los Estados ribereños deben liberar los buques tan pronto como sea posible.

6.4 Por lo general, toda coordinación SAR entre un buque que presta auxilio y cualquier Estado ribereño debe realizarse a través del RCC responsable. Los Estados pueden delegar en sus respectivos RCC la autoridad necesaria para ocuparse de tal coordinación durante todo el tiempo, o pueden encomendar a otras autoridades nacionales a prestar auxilio con prontitud a los centros coordinadores de salvamento respecto de estas tareas. Los RCC deben estar preparados para actuar rápidamente por propia iniciativa o contar con procedimientos, según sea necesario, para hacer participar a otras autoridades, de modo que puedan adoptarse las decisiones oportunas respecto de los supervivientes.

6.5 Cada RCC debe contar con planes eficaces de funcionamiento y acuerdos (planes y acuerdos interorganismos o internacionales, si corresponde) a fin de dar respuesta a todo tipo de situaciones SAR. Tales planes y acuerdos deben cubrir los sucesos que tengan lugar dentro de su región SAR, y deben cubrir también los sucesos fuera de su propia región SAR, si es necesario, hasta tanto el RCC responsable de la región en la cual se presta auxilio (véase el párrafo 6.7) u otro RCC mejor situado para ocuparse del caso, acepte la responsabilidad. Estos planes y acuerdos deben contemplar el modo en que el RCC deberá coordinar:

- .1 una operación de rescate;
- .2 el desembarco de los supervivientes de un buque;
- .3 la entrega de los supervivientes en un lugar seguro; y
- .4 sus esfuerzos con otras entidades (tales como las autoridades de aduanas y de inmigración, el propietario del buque o el Estado de abanderamiento), en caso de que se planteen cuestiones no relacionadas con las actividades SAR mientras los supervivientes todavía se encuentran a bordo del buque que presta auxilio, en relación con sus respectivas nacionalidades, situación o circunstancias personales; y abordar con prontitud cuestiones iniciales de control fronterizo o de inmigración a fin de reducir al mínimo las demoras que puedan afectar al buque que presta auxilio, incluidas disposiciones provisionales para alojar a los supervivientes hasta tanto se resuelvan tales cuestiones.

6.6 Los planes de funcionamiento, las actividades de enlace y los acuerdos sobre comunicaciones deben prever una coordinación adecuada previa y concomitante con la operación de salvamento, con las compañías navieras y con las autoridades nacionales o internacionales que quizás tengan que participar en las actividades de respuesta y desembarco.

6.7 Cuando resulte adecuado, el primer RCC con el que haya establecido contacto debe tratar inmediatamente de transferir el caso al RCC responsable de la región en la cual se está prestando auxilio. Cuando se haya informado acerca de la situación al RCC responsable de la región SAR en la cual se requiere auxilio, dicho RCC debe aceptar inmediatamente la responsabilidad de la coordinación de 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 región. Sin embargo, el primer RCC es responsable de la coordinación del caso hasta tanto el RCC responsable u otra autoridad competente asuma su responsabilidad.

6.8 Los Gobiernos y el RCC responsable deben realizar todos los esfuerzos posibles para reducir al mínimo el tiempo que los supervivientes permanecen a bordo del buque que presta auxilio.

6.9 Las autoridades estatales responsables deben realizar todos los esfuerzos posibles a fin de acelerar los acuerdos para el desembarco de los supervivientes del buque; sin embargo, el capitán debe tener presente que en algunos casos la coordinación necesaria acarreará demoras inevitables.

6.10 El RCC debe tratar de obtener la siguiente información del capitán del buque que presta auxilio:

- .1 datos relativos a los supervivientes, incluido el nombre, edad, sexo, estado aparente de salud y condición médica, y cualesquiera necesidades médicas especiales;
- .2 la opinión del capitán acerca de su impacto sobre la seguridad del buque que presta auxilio;
- .3 las medidas adoptadas o que se proponga tomar el capitán;
- .4 el tiempo que el buque que presta auxilio puede acoger a ese número adicional de personas a bordo;
- .5 el próximo puerto de escala previsto del buque que presta auxilio;
- .6 las medidas que el capitán desea tomar para el desembarco de los supervivientes;
- .7 toda ayuda que el buque que presta auxilio pueda necesitar durante la operación de salvamento o posteriormente; y
- .8 otros factores especiales (por ejemplo, condiciones meteorológicas imperantes, carga de mercancías perecederas).



6.11 Entre las posibles inquietudes respecto de la salud y seguridad a bordo de un buque que ha rescatado a personas en peligro figuran la falta de equipo salvavidas, de agua, de provisiones, de asistencia médica y de alojamiento en relación con el número de personas a bordo, y la seguridad de la tripulación y de los pasajeros en caso de que las personas a bordo puedan volverse agresivas o violentas. En algunos casos es conveniente que el RCC tome las medidas necesarias para que el personal SAR o de otros servicios realice visitas al buque que presta auxilio a fin de evaluar mejor la situación a bordo, de ayudar a satisfacer las necesidades o de facilitar el desembarco de los supervivientes en condiciones de seguridad.

### **Lugar seguro**

6.12 Un lugar seguro (al que se hace referencia en el párrafo 1.3.2 del anexo del Convenio SAR, 1979) es un sitio en el que se considera que terminan las operaciones de salvamento. También es un lugar en el que la vida de los supervivientes ya no está amenazada y donde pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica). Además, es un lugar en el cual pueden concluirse acuerdos para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final.

6.13 No se debe considerar que el buque que presta auxilio es un lugar seguro, basándose únicamente en el hecho de que los supervivientes ya no están en peligro inmediato una vez que se encuentran a bordo del buque. El buque que presta auxilio puede carecer de las instalaciones y el equipo necesarios para acoger a un número adicional de personas a bordo sin poner en peligro su propia seguridad, o para cuidar adecuadamente a los supervivientes. Aun en el caso de que el buque pueda dar cabida en condiciones de seguridad a los supervivientes y pueda utilizarse provisionalmente como lugar seguro, se lo debe liberar de esta responsabilidad tan pronto como se tomen otras medidas.

6.14 Un lugar seguro puede estar en tierra o a bordo de una unidad de salvamento o de otro buque adecuado o de una instalación en el mar, que pueda servir como lugar seguro hasta tanto los supervivientes sean desembarcados en su próximo destino.

6.15 Los Convenios, enmendados, indican que la entrega en un lugar seguro debe tener en cuenta las circunstancias particulares del caso. Estas circunstancias pueden incluir factores tales como la situación a bordo del buque que presta auxilio, las condiciones en el lugar del siniestro, las necesidades médicas y la disponibilidad de unidades de transporte o de salvamento. Cada caso es único y la elección de un lugar seguro quizás deba tener en cuenta una diversidad de factores importantes.

6.16 Los Gobiernos deben colaborar entre sí para la provisión de lugares seguros adecuados para los supervivientes, tras examinar los factores y riesgos pertinentes.

6.17 La necesidad de evitar el desembarco en territorios en los cuales la vida y libertad de las personas que invoquen un temor fundado de persecución estaría amenazada, es un elemento que debe tenerse en cuenta en el caso de las personas que solicitan asilo y de los refugiados rescatados en el mar.

6.18 A menudo, el buque que presta auxilio u otro buque pueden estar en condiciones de transportar a los supervivientes a un lugar seguro. Sin embargo, si el cumplimiento de esta tarea significara una pesada carga para el buque, el RCC deberá tratar de conseguir una alternativa razonable a tales efectos.

### **Consideraciones no relacionadas con la búsqueda y salvamento**

6.19 Si es necesario resolver cuestiones relativas a la situación de los supervivientes u otras cuestiones no relacionadas con la búsqueda y salvamento, las autoridades pertinentes pueden a menudo ocuparse de tales cuestiones una vez que se ha conducido a los supervivientes a un lugar seguro. Hasta entonces, los RCC son responsables de la cooperación con cualesquiera autoridades nacionales o internacionales u otros interesados en la situación. Entre las consideraciones no relacionadas con la búsqueda y salvamento que pueden requerir atención, cabe señalar los derrames de hidrocarburos, las investigaciones en el lugar, el salvamento, el caso de supervivientes migrantes o solicitantes de asilo, las necesidades de los supervivientes una vez que hayan llegado a un lugar seguro, o inquietudes relativas a la protección o cumplimiento de la ley. Por lo general, es a las autoridades nacionales distintas de los RCC a quienes corresponde la responsabilidad primaria por tales esfuerzos.

6.20 No se debe permitir que ninguna operación o procedimiento, tales como el registro y la evaluación de la situación de las personas rescatadas, que exceda la prestación de auxilio a personas en peligro, obstaculice la prestación de tal auxilio o demore indebidamente el desembarco de los supervivientes del (de los) buque(s) que presta(n) auxilio.

6.21 Si bien las cuestiones distintas del salvamento, relativas a la situación de los solicitantes de asilo, refugiados e inmigrantes, exceden el ámbito de competencia de la OMI y el alcance de los Convenios SOLAS y SAR, los Gobiernos deben tener conocimiento de la asistencia que las organizaciones internacionales o las autoridades de otros países pueden proporcionar en tales casos, estar en condiciones de establecer contacto rápidamente con ellas y brindar cualesquiera instrucciones que sus RCC puedan necesitar a este respecto, incluido el modo de alertar y hacer participar a las autoridades nacionales pertinentes. Los Estados deben asegurarse de que sus mecanismos de respuesta son lo suficientemente amplios para cubrir toda su gama de responsabilidades.

6.22 Las autoridades responsables de tales cuestiones pueden pedir que los RCC obtengan del buque que presta auxilio determinada información acerca de un buque u otros buques en peligro, o acerca de las personas a las cuales se presta auxilio. Las autoridades nacionales pertinentes también deben estar en conocimiento de lo que deben hacer para cooperar con el RCC (especialmente respecto de los buques con los que se establece contacto), y para responder con carácter urgente ante situaciones relacionadas con las personas a las que se presta auxilio a bordo de los buques.

## APÉNDICE

### ALGUNAS OBSERVACIONES SOBRE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL APLICABLE

1 La obligación del capitán de prestar auxilio en el mar es una tradición marítima consagrada. Se trata de una obligación que ha sido reconocida por el derecho internacional. El artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) especifica esta obligación señalando 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 ... preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar ...", además de imponer a los Estados la obligación de fomentar "la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea ...".

2 En el Convenio SAR se define el *salvamento* como la "operación para rescatar a personas en peligro, prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro". El servicio de búsqueda y salvamento se define como la "ejecución de las funciones de vigilancia, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, incluidas la consulta médica, la asistencia médica inicial o la evacuación por razones de salud, utilizando recursos públicos y privados, con la inclusión de aeronaves, buques y otras naves e instalaciones". Los servicios SAR incluyen la adopción de medidas para el desembarco de los supervivientes de los buques que prestan auxilio. El Convenio SAR establece el principio de que los Estados delegan en sus centros coordinadores de salvamento (RCC) la responsabilidad y autoridad necesarias para constituirse en el punto de contacto principal para los buques, las unidades de salvamento, otros RCC así como otras autoridades, a efectos de la coordinación de las operaciones SAR. El Convenio SAR también contempla, en relación con las obligaciones de los Estados, la necesidad de concertar acuerdos respecto de los servicios SAR, el establecimiento de RCC, la cooperación internacional, los procedimientos operacionales de los RCC y la utilización del sistema de notificación para buques a efectos de las actividades SAR.

3 El Convenio SAR no define la expresión "lugar seguro". Sin embargo, sería contrario al propósito de dicho Convenio definir un lugar seguro únicamente haciendo referencia a su emplazamiento geográfico. Por ejemplo, un lugar seguro puede no necesariamente estar en tierra. Por el contrario, un lugar seguro debe determinarse haciendo referencia a sus características y a lo que puede ofrecer a los supervivientes. Se trata de un lugar en el que se considera que termina la operación de salvamento. También se trata de un lugar en el que la seguridad de la vida de los supervivientes ya no está amenazada y en el que pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica). Además, se trata de un lugar desde el cual pueden tomarse medidas para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final.

4 La regla V/33.1 del Convenio SOLAS establece que "el capitán de todo buque que hallándose en la mar y estando en condiciones de prestar ayuda reciba información de la fuente que sea, al efecto de que hay personas siniestradas en la mar, estará obligado a acudir a toda máquina en su auxilio, informando a éstas o al servicio de buques de salvamento, si es posible". En otros instrumentos internacionales figuran obligaciones semejantes. Nada de lo dispuesto en las presentes Directrices tiene por finalidad interferir con tales obligaciones. El cumplimiento con la misma es fundamental para conservar la integridad de los servicios de búsqueda y

salvamento. El artículo IV (casos de fuerza mayor) del Convenio SOLAS protege al capitán en cuanto que las personas que se encuentren a bordo de un buque en un caso de fuerza mayor o a consecuencia de la obligación impuesta al capitán de transportar náufragos u otras personas, no serán tenidas en cuenta cuando se trate de determinar si a ese buque le son de aplicación las disposiciones de dicho Convenio. El Convenio SOLAS también aborda, en la regla 7 del capítulo V, la responsabilidad de los Gobiernos respecto de la organización de los servicios de salvamento.

5 Como principio general de derecho internacional, la soberanía de un Estado le permite supervisar sus fronteras, rechazar de su territorio a los extranjeros y promulgar legislación para reglamentar su ingreso. La soberanía de un Estado se extiende más allá de su territorio continental y aguas interiores, ya que abarca el mar territorial, a reserva de las disposiciones de la CONVEMAR y de otras normas del derecho internacional. Además, según se prevé en el artículo 21 de la CONVEMAR, un Estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial a fin de evitar, entre otras cosas, la infracción de las leyes sobre inmigración de dicho Estado ribereño.

6 De conformidad con el artículo 18 de la CONVEMAR, un buque que ejerza el derecho de paso inocente podrá detenerse o fondear en el mar territorial del Estado ribereño "sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave". La CONVEMAR no contempla específicamente el tema de la existencia de un derecho de entrar en puerto en casos de peligro, si bien con arreglo al derecho consuetudinario internacional, podría existir un derecho universal, si bien no absoluto, para que un buque en peligro entre en un puerto cuando existe una clara amenaza para la seguridad de las personas a bordo. Tales amenazas a menudo se agravan con el tiempo, y la entrada inmediata en puerto es necesaria para garantizar la seguridad del buque y de quienes se encuentren a bordo. Sin embargo, el derecho del buque en peligro de entrar en un puerto supone una evaluación del carácter de la amenaza y de su inminencia para la seguridad del buque, en relación con los riesgos para el puerto que dicha entrada puede plantear. Por lo tanto, un Estado ribereño podría rechazar el acceso a sus puertos cuando el buque plantee un riesgo grave e inaceptable para la seguridad, el medio ambiente, la salud o la protección de dicho Estado ribereño, una vez que se haya garantizado la seguridad de las personas a bordo.

7 En el artículo 33.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados se prohíbe a los Estados Contratantes expulsar o devolver (*refoulement*) a un refugiado a la frontera de los territorios donde su vida o su libertad peligran por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social o de sus opiniones políticas. Otra legislación internacional pertinente también incluye la prohibición del retorno a un lugar respecto del cual existan razones fundadas para pensar que la persona correrá peligro de ser sometida a tortura.

8 Aunque no todas recaen en el ámbito de competencia de la OMI, otras disposiciones pertinentes en este contexto son, entre otras, las siguientes:

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, en su totalidad

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, capítulo V, regla 33

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en especial la sección 6.C, reglas 6.8-6.10

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, artículo 11

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, artículo 98

Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, 1951, y su Protocolo de 1967

Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, 2000, y sus protocolos (Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire y Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños)

Resolución A.773(18) sobre Mejora de la seguridad de la vida humana en el mar mediante la prevención y supresión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico marítimo de indocumentados

Resolución A.871(20) sobre Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje

Resolución A.867(20) sobre Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar

Plan mundial de búsqueda y salvamento de la OMI - SAR.8/Circ.1 y adiciones (La lista de radioseñales del Almirantazgo, volumen 5, constituye una opción práctica posible)

MSC/Circ.896/Rev.1 sobre Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar

\*\*\*