

# HURI-AGE

## Red Tiempo de los Derechos



## Papeles el tiempo de los derechos

**BACK TO BASICS: ¿SE PUEDE ELEGIR A QUIÉN  
RESCATAR EN EL MAR?  
LA DISCRIMINACIÓN COMO DESNATURALIZACIÓN  
DE UN DERECHO FUNDAMENTAL**

**BACK TO BASICS: ¿CAN ONE CHOOSE WHOM TO  
RESCUE AT SEA?  
DISCRIMINATION AS THE DENATURALIZATION  
OF A FUNDAMENTAL RIGHT**

**Nathalia Pagán Montoya**

Investigadora independiente, PhD.

**Palabras clave:** Derecho del mar; derechos humanos; derecho internacional humanitario; cooperación internacional; rescate en el mar; no discriminación.

**Keywords:** Law of the sea; human rights; international humanitarian law; international cooperation; rescue at sea; no discrimination

Número: 27    Año: 2026

ISSN: 1989-8797

Comité Evaluador de los Working Papers “El Tiempo de los Derechos”

María José Añón (Universidad de Valencia)  
María del Carmen Barranco (Universidad Carlos  
III) María José Bernuz (Universidad de Zaragoza)  
Rafael de Asís (Universidad Carlos III)  
Eusebio Fernández (Universidad Carlos III)  
Andrés García Inda (Universidad de Zaragoza)  
Cristina García Pascual (Universidad de Valencia)  
Miguel A. Ramiro (Universidad de Alcalá)  
María José González Ordovás (Universidad de Zaragoza)  
Jesús Ignacio Martínez García (Universidad of  
Cantabria) Antonio E Pérez Luño (Universidad de  
Sevilla)  
Miguel Revenga (Universidad de Cádiz)  
Maria Eugenia Rodríguez Palop (Universidad Carlos III)  
Eduardo Ruiz Vieytez (Universidad de Deusto)  
Jaume Saura (Instituto de Derechos Humanos de Cataluña)

# **BACK TO BASICS: ¿SE PUEDE ELEGIR A QUIÉN RESCATAR EN EL MAR? LA DISCRIMINACIÓN COMO DESNATURALIZACIÓN DE UN DERECHO FUNDAMENTAL**

## **BACK TO BASICS: ¿CAN ONE CHOOSE WHOM TO RESCUE AT SEA? DISCRIMINATION AS THE DENATURALIZATION OF A FUNDAMENTAL RIGHT**

Nathalia Pagán Montoya<sup>1</sup>

Investigadora independiente, PhD

**Resumen:** El derecho a ser rescatado en el mar, independientemente del espacio marítimo que dé lugar a dicha obligación, está siendo sujeto a interpretaciones de variado color político con un trasfondo muy alarmante sobre la idea de que unas personas merecen ser rescatadas y llegar a un puerto seguro y otras no. Esto se traduce en impedimentos al disfrute y protección de este derecho fundamental. Por ello es importante frenar y reflexionar sobre su origen, dimensiones y alcance. Identificar su establecimiento normativo en los tratados internacionales; cómo opera este derecho; la exigencia adherida de cooperación entre Estados y la obligación absoluta de no discriminación. También se explica brevemente la regulación aplicable en tiempo de guerra o de conflicto armado.

**Abstract:** The right to be rescued at sea, regardless of the maritime jurisdiction that originates this obligation, is subject to interpretations of varied political nature, backed by an alarming underlying notion that some people deserve to be rescued and taken to a safe port while others don't. This creates obstacles to the exercise and protection of this fundamental right. That is why it is important to take a step back and reflect on its origin, scope and implications. It's also necessary to identify its legal basis in international treaties; how this right operates; the inherent requirement for cooperation among States as well as the unquestionable obligation of non-discrimination. The text also briefly explains the legal framework that applies in times of war or armed conflict.

**Palabras clave:** Derecho del mar; derechos humanos; derecho internacional humanitario; cooperación internacional; rescate en el mar; no discriminación

**Keywords:** Law of the sea; human rights; international humanitarian law; international cooperation; rescue at sea; no discrimination

---

<sup>1</sup> Doctora en Derecho y Ciencias Políticas (Universitat de Barcelona); Máster en Negocio y Derecho Marítimo (IME/Universidad Pontificia Comillas); Licenciada en Derecho (Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra).

## Introducción

En medio de la vorágine de ideologías, extremismos y otros pensamientos, se hace importante frenar y reflexionar sobre las dimensiones, origen y alcance del derecho a ser rescatado en el mar, un derecho protegido tanto en tiempos de paz como de guerra. La necesidad de conocer sus elementos básicos, composición jurídica y alcance de su protección.

El océano representa el 71% del planeta, siendo el 64 % alta mar, un espacio jurídico en donde rige el principio de la libertad de la navegación. En la antigüedad los romanos ya incluían las teorías de *res communis ómnium* y *res publica*<sup>2</sup> que forman parte de este principio desde su concepción. Por lo tanto, nadie tendría prohibido hacerse a la mar y trasladarse de un lugar a otro, salvo las limitantes actuales en cuanto a criterios de salida impuestos por el Estado Ribereño en su jurisdicción<sup>3</sup> y referentes a la seguridad de la navegación.

En el mundo antiguo ya se establecía el significado del rescate, los artículos 234 al 240 del Código de Hammurabi<sup>4</sup> abarcan situaciones relacionadas con barcos y posibles indemnizaciones, específicamente en el artículo 238 se regula el salvamento, «Si un marinero destruye el barco de alguien, pero lo salva, pagará la mitad de su valor en dinero»<sup>5</sup>, se entiende que la acción de “salvar” a pesar de la destrucción es justa; pudiendo presuponerse, que al estar reflejado en un código escrito tan antiguo, la repetida práctica de rescate antes de su paso a norma escrita.

En el año 300 a.C. el compendio de normas hindú el Arthashastra de Kautilya<sup>6</sup> ya explicaba las nociones de rescate en el agua (durante desbordamientos e inundaciones de los cauces de los ríos) penaba la negligencia de aquellos, que aún con un barco, no hayan

---

<sup>2</sup> Los romanos entendían como *res comunis* al mar, el cual había sido creado por la naturaleza para el uso común y no era realmente propiedad de nadie. En el S. XVIII Hugo Grocio escribe su *Mare Liberum* proponiendo que el mar es libre y sobre él tienen derecho todos los pueblos.

<sup>3</sup> Entiéndase las aguas interiores, el mar territorial y la zona contigua. En la zona económica exclusiva también impera el principio de libertad de la navegación.

<sup>4</sup> Rey de Babilonia 1792-1750 a.C.

<sup>5</sup> Código de Hammurabi, disponible en [https://www.mercaba.es/mesopotamia/codigo\\_de\\_hammurabi.htm](https://www.mercaba.es/mesopotamia/codigo_de_hammurabi.htm) [Última visita: 20/04/2026].

<sup>6</sup> KAUTILYA, Arthashastra, s.a., p. 295, disponible en [https://archive.org/details/Arthashastra\\_English\\_Translation](https://archive.org/details/Arthashastra_English_Translation) [Última visita: 30/03/2026].

socorrido al necesitado de auxilio. Asimismo, establecía un principio humanitario para aquellos barcos llegados a puerto después de haber sufrido las penurias del mal clima: había que tratarles con “bondad paternal”<sup>7</sup>. El momento del desembarco es crucial después del rescate como se analizará en breve, ya en el mundo antiguo existía la obligación de que fuese conforme a prestar ayuda, por lo menos en esta zona de Asia. No obstante, también en el mundo antiguo mediterráneo y en la Edad Media<sup>8</sup> el naufragio se veía como un negocio en donde la carga era valiosa y considerada botín para repartir, de la misma forma que a los supervivientes, quienes dependiendo de su estatus podrían ser vendidos como esclavos, o bien rescatados, o simplemente llevar una vida de penurias pidiendo limosna<sup>9</sup>. Afortunadamente en el mundo actual ser rescatado en el mar es un derecho en el que no media ninguna prebenda económica.

## **I. Marco conceptual y jurídico**

El Derecho del Mar como origen y fundamento del Derecho Internacional, ha transformado la costumbre marítima en derechos y obligaciones. Una de esas tradiciones es la de ser auxiliado en el mar, recibir socorro con prontitud, sin discriminación alguna y ser desembarcado en un puerto seguro (en donde termina de perfeccionarse jurídicamente el derecho en cuestión, no antes).

La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 (Convemar) es el instrumento normativo por excelencia en la materia (en tiempos de paz). En su artículo 98 establece la obligación de prestar auxilio de la siguiente manera:

«1. 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;

---

<sup>7</sup> KAUTILYA, Arthashastra, s.a., p. 180.

<sup>8</sup> Llibre del Consolat de Mar disponible en <https://dn790007.ca.archive.org/0/items/librodelconsulad00capm/librodelconsulad00capm.pdf> [Última visita: 10/04/2026].

<sup>9</sup> MATAIX FERRÁNDIZ, Emilia, *El Edicto de incendio ruina naufragio rate nave expugnata (D. 57,9,1). Responsabilidad penal por cuestión de naufragio*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, pp. 18-19, disponible en <https://rua.ua.es/server/api/core/bitstreams/45a8b4a0-20a8-4fd4-ad75-9f97235d8146/content> [Última visita: 15/04/2026].

c) Caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.»

La primera responsabilidad recae sobre el capitán del buque (civil o militar, no hay excepciones) Está obligado a prestar un auxilio rápido y eficaz, con la excepción de que ese rescate no represente un grave peligro para el buque que pilota; no sería excusa legal que por fines comerciales no se preste auxilio a personas en peligro. Asimismo, se dispone claramente el principio de no discriminación para socorrer a las personas. Se desprende en la definición que el Estado de pabellón del buque tendrá una responsabilidad directa y sin limitantes, ya que no aplicarían para éste las excepciones contempladas para el capitán del buque.

Simultáneamente a la responsabilidad del Estado de pabellón del buque, existe también la del Estado ribereño, al cual se le conmina a tener en funcionamiento un servicio de búsqueda y rescate; sumado a celebrar los acuerdos de cooperación necesarios para garantizar la seguridad de la navegación y a estar preparados ante las posibles adversidades que pongan en riesgo la vida humana en el mar.

El principio de salvaguardar la vida humana en el mar está contenido en su artículo 146. También establece (artículo 18) que el paso inocente puede ser interrumpido cuando tenga «el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave».

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974)<sup>10</sup>, en el anexo V, Regla 33 dispone lo referente a la obligación de los Estados y del capitán de buque (con las mismas limitantes de Convemar) a prestar ayuda a las personas en peligro. Define de manera más amplia el principio de no discriminación: «La obligación de prestar auxilio es independiente de la nacionalidad y la condición jurídica de dichas personas y de las circunstancias en que hayan sido encontradas». La palabra

---

<sup>10</sup> Cabe destacar que el convenio SOLAS fue producto de la gran tragedia del hundimiento del trasatlántico Titanic, siendo su primera versión redactada en el año 1914.

clave aquí, y que parece olvidarse en tantos debates poco fértiles sobre quien debe ser rescatado, es la de no discriminar por la condición jurídica. Sobre todo, en los casos de rescate a migrantes mixtos, su condición o posible resultado del cribado en puerto (asilo, refugio, migrante económico) no puede determinar en lo absoluto si se efectúa el rescate o no. Hasta este punto las definiciones se refieren al derecho a ser rescatado en tiempo de paz. ¿Pero qué ocurre cuando existe una guerra o conflicto armado? Consecuentemente se hace aplicable el derecho internacional humanitario, pero también el régimen de los derechos humanos ya que no son excluyentes<sup>11</sup>.

El Convenio de Ginebra para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar (Convenio II, 1950) es parte de este marco conceptual cuando existe el teatro bélico. En su artículo 3, 2) «Los heridos, los enfermos y los náufragos serán recogidos y asistidos.» Pero no sólo es obligatorio para las partes en conflicto, se dispone además (artículo 5) que los Estados neutrales están obligados a aplicar la normativa de dicho convenio «...a los enfermos y a los náufragos...» que lleguen a su territorio, es decir: a un puerto seguro en donde deben recibir la atención humanitaria necesaria.

De acuerdo con el Convenio II, artículo 10, se puede traspasar la obligación del Estado detenedor hacia una potencia protectora, o en su defecto a una organización como la Cruz Roja Internacional. Debe entenderse que un náufrago ya no es considerado combatiente ni mucho menos objetivo militar, sino un ser humano que requiere protección bajo el principio de humanidad, dignidad humana, de no discriminación y de protección internacional, recibiendo toda la asistencia necesaria para salvar su vida sin verse sometido a tortura o tratos crueles. El medio de transporte marítimo que traslade a los heridos y náufragos nunca podrá ser atacado por los Estados beligerantes<sup>12</sup>, deben permitir que el rescate llegue a puerto seguro.

### **A) Materialización del rescate y salvamento en el mar**

---

<sup>11</sup> ICJ, Case concerning armed activities on the territory of the Congo (DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO v. UGANDA) 19 December 2005, par. 216.

<sup>12</sup> Tienen inmunidad contra la captura, según lo dispuesto en el Manual de San Remo, artículo 136, b); artículo 159; tampoco podrán ser prisioneros de guerra aquellos que ofrezcan ayuda médica o espiritual a los enfermos y náufragos (artículo 164); disponible en <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/S0250569X0002481Xa.pdf> [Última visita: 3/05/2026].

El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR, 1979) es el tratado operativo de las definiciones indicadas previamente. Busca crear, a través de la cooperación y recursos de los Estados, las llamadas zonas SAR<sup>13</sup> para vigilar y actuar en caso de requerir rescate y salvamento marítimo. Los Estados ribereños se coordinan con otros en cercanía para conjuntamente establecer sistemas de notificación, vigilancia y operativa de búsqueda y rescate. Los ribereños aportan recursos necesarios para las operaciones de rescate en el mar, dando cumplimiento así con las obligaciones de prevención y actuación en la zona de vigilancia que les corresponda. Debe quedar esclarecido que la actuación de los Estados en cuanto a salvamento marítimo no desplaza las obligaciones de los buques civiles, siempre deberán prestar auxilio en las condiciones indicadas previamente.

Dentro de los buques privados se contabilizan los de las ONGs cuyo objetivo es la búsqueda y rescate de personas en el mar. Sin ser gubernamentales prestan una función de salvamento marítimo encajada en el marco regulatorio internacional sobre el derecho del mar y los derechos humanos. Su objetivo prioritario es la de auxiliar a los migrantes que transitan por el mar y llevarlos a puertos seguros. Pero estas acciones efectuadas bajo el principio más puro de humanidad no están exentas de polémica ni de pleitos judiciales<sup>14</sup>.

En el siguiente mapa de Salvamento Marítimo se muestran las cuatro zonas SAR en las que España tiene responsabilidad, con una extensión de 1.500.000 kilómetros cuadrados a vigilar.

---

<sup>13</sup> En el siguiente enlace, de la OMI, se encuentran los mapas de las 13 zonas SAR existentes <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf> [Última visita: 30/04/2026].

<sup>14</sup> Hace unos días (mientras se hacía este escrito) un tribunal italiano de Massa (Toscana) anuló mediante fallo judicial, la inmovilización sufrida por el barco humanitario de la ONG Open Arms en octubre de 2023 en sus aguas territoriales, al considerar dicha medida ilegal. En esa fecha el barco tenía que desembarcar a personas rescatadas en un puerto seguro designado por la autoridad competente Centro de Coordinación Marítima de Roma (mecanismo SAR); no obstante, y durante la travesía a puerto, el buque se desvió para un segundo rescate una vez recibida la notificación de socorro y posteriormente llegó al puerto de desembarco en el tiempo estipulado. Disponible en <https://www.vilaweb.cat/noticies/tribunal-italia-declara-illegal-retencio-open-arms-doble-rescat-2023/> [Última visita: 2/05/2026].



*Fuente: Salvamento Marítimo de España<sup>15</sup>*

Pero ¿qué ocurre con las zonas SAR cuando existe un bloqueo naval pacífico decretado por la ONU? Es una figura jurídica de guerra, pero aplicada en tiempos de paz para ejecutar embargos de armas, por ejemplo, sobre países sancionados internacionalmente. Esto implica que la vigilancia debida sobre las aguas bloqueadas (usualmente el Mar Territorial) quedan bajo responsabilidad de las potencias bloqueadoras. En el caso de la invasión de Kuwait por Iraq en 1990, el Consejo de Seguridad de la ONU a través de su Resolución 670 (25 de septiembre de 1990), párrafo 8, dispuso una excepción a la entrada a puerto de buques iraquíes en caso de que se encontrasen en «... circunstancias que el derecho internacional reconozca como necesarias para la salvaguarda de vidas humanas».

## II. La desnaturalización de un derecho humano

La determinación de las causas y consecuencias de los flujos migratorios no debería afectar en lo más mínimo al derecho de ser auxiliado en el mar. La propia figura de ese derecho prohíbe cualquier tipo de discriminación que haga omitir el rescate. Si bien es cierto que pueden confluir materias sobre refugiados y regulación de fronteras, hay que separar la figura del rescate ya que es independiente, es decir, que el rescate debe efectuarse sin dilaciones y no depende de opiniones o políticas. Recordemos que la única excepción es la del capitán que pondría en riesgo a su propia nave y tripulación (y debe

<sup>15</sup> Disponible en

<https://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestra-actividad/mision-y-area-de-responsabilidad#:~:text=%C3%81rea%20de%20responsabilidad%20en%20salvamento> ; [Última visita: 10/04/2026].

estar justificado bajo pena de futuras responsabilidades). El derecho a ser salvado en el mar no entra en conflicto con ningún tipo de regulación, y si así fuere, esa norma que difumina al derecho de rescate debe desaparecer o adecuarse a la protección ineludible de la vida humana en el mar.

Los principios de humanidad, solidaridad, cooperación internacional y salvaguarda de la vida son pilares de este derecho en cuestión, lo protegen y además obligan a los Estados involucrados (ribereño, pabellón del buque, rector del puerto) a tomar las medidas necesarias para su protección a través de vigilancia adecuada y efectiva en zonas marítimas de compartida responsabilidad.

### **A) El asunto de los flujos migratorios marítimos**

De acuerdo con el último reporte de la OIM (Oficina Internacional de las Migraciones de la ONU) y su proyecto Migrantes desaparecidos el número de migrantes fallecidos en el mar Mediterráneo por causa de ahogamiento es de 32,143 seres humanos<sup>16</sup>. En lo que va de año (enero-mayo 2026) se han registrado «10882 llegadas irregulares y 771 muertes»<sup>17</sup>. Es evidente que toda ayuda, además de la institucionalizada, es necesaria para salvar vidas en el mar. Lamentablemente, las ONGs que dirigen esfuerzos titánicos para paliar ese sufrimiento suelen encontrar incompreensión y enfrentar persecuciones judiciales como ejemplo del Open Arms. Cuando esto ocurre se habla de una “criminalización de la solidaridad”<sup>18</sup> en la que los valores éticos y morales ven sobrepasados sus límites cuando se acosa al que rescata, al que es solidario.

¿Primero el cribado, luego el derecho? Es lo que parece intuirse de acuerdo con la nueva normativa de la UE que permitiría acuerdos con terceros Estados para establecerlos como puertos seguros de desembarco. Es una externalización de la obligación estatal que dictan los convenios internacionales analizados previamente. En el caso *Hirsi Jamaa y otros*

---

<sup>16</sup> Con datos recabados desde el año 2014, disponible en: IOM, *Migración en el Mediterráneo*, <https://missingmigrants.iom.int/es/region/el-mediterraneo> [Última visita: 2/05/2026].

<sup>17</sup> Frontex, datos disponibles en <https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/yearly-irregular-arrivals-and-fatalities/#0> [Última visita: 3/05/2026].

<sup>18</sup> BINDER, S.; RAMJI-NOGALES, J. E TROMBETA, I.; The ambivalence of solidarity and the language of Law, *Ajil Unbound*119, pp.25-29; doi:10.1017/aju.2025.6.

*contra Italia*, el TEDH<sup>19</sup> se pronunció sobre asuntos de jurisdicción, control efectivo, autoridad y garantía de los derechos humanos que debe respetar un buque que efectúe una intercepción en alta mar durante una operación contra el tráfico de personas «las autoridades italianas pusieron rumbo a Libia, efectuaron una devolución de inmigrantes de forma ilegal, forzándolos a abandonar el buque militar y pasar a disposición de las autoridades libias, vulnerando así las normas sobre derechos humanos a que están obligados y que resultaron en la condena a Italia por parte del TEDH al haber vulnerado los artículos 3 del Convenio Europeo de Derechos Humanos y el artículo 4 del Protocolo Número 4.»<sup>20</sup> que prohíbe las expulsiones colectivas de extranjeros.

### **B) La vulneración actual en situaciones de conflicto armado**

Consecuentemente a lo discutido sobre el derecho a ser rescatado en el mar, básicamente en tiempos de paz. La regulación en tiempo de guerra explicada deja claramente establecido que, a pesar de los conflictos bélicos, cuando un ser humano se encuentre en la indefensión absoluta de necesitar ayuda en el mar (sea enemigo o no) se generan *ipso facto* obligaciones para los Estados que confluyan y deben rendir asistencia para salvar la vida de la persona en riesgo. El artículo 48 del Convenio II de Ginebra compromete a las partes contratantes a enseñar los principios de ese convenio «tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra... e incorporar su estudio en los programas de formación militar...».

Recientemente en el conflicto armado entre Estados Unidos de América, Israel e Irán, con teatro de guerra en Irán y sus aguas territoriales.

El 4 de marzo de 2026 un submarino estadounidense hundió con torpedo al buque militar *Iris Dena* de la armada iraní que se encontraba en alta mar en el océano Índico (a 3000km de Irán) y regresaba de ejercicios militares organizados por la India (en los que también tuvo participación EE. UU.). Se reporta que la tripulación era de 180 marineros, de los cuales sólo 32 pudieron ser rescatados; Sri Lanka fue el Estado ribereño que acudió al rescate bajo sus obligaciones SAR después de ser notificados (aún no se sabe quién dio el

---

<sup>19</sup> TEDH, Caso HIRSI JAMAA Y OTROS C. ITALIA; Demanda no. 27765/09, Sentencia del 23 de febrero de 2012.

<sup>20</sup> PAGAN MONTOYA, N., *Piratería en el mar: pasado, presente y futuro. Un reto para Derecho Internacional Público*, tesis doctoral, Universidad de Barcelona, 2021, p. 96.

aviso)<sup>21</sup>. Las imágenes del ataque y hundimiento de la fragata iraní fueron grabadas por el submarino estadounidense y posteriormente su gobierno las hizo públicas<sup>22</sup>. Demostrando así la vulneración al Convenio II de Ginebra, al Manual de San Remo<sup>23</sup> y a toda la normativa sobre derecho internacional humanitario y derechos humanos indicados en este escrito. Esencialmente vulnerando los mínimos de humanidad requeridos en esta situación. El rescate y auxilio provino de Sri Lanka, no del submarino que tenía obligación de subir a la superficie, enarbolar su pabellón y rescatar a los náufragos ofreciéndoles toda la asistencia necesaria para salvar sus vidas.

## Conclusiones

El derecho a ser rescatado en el mar pertenece a la tradición marítima más antigua y se encuentra protegido en convenios de amplia aceptación. Las dimensiones de los derechos humanos que engloba el rescate en el mar sirven de faro a la hora de establecer mecanismos y acuerdos de cooperación entre Estados Ribereños para su salvaguarda. Fundamentalmente se impone una obligación de vigilancia (zonas SAR) y la obligada cooperación internacional entre Estados vecinos para asumir dicha responsabilidad en recursos materiales y humanos.

Las obligaciones de los Estados deben estar siempre por encima de elucubraciones e ideologías partidistas. No se puede elegir ni discriminar a quien rescatar en el mar, es un derecho que asiste a todo ser humano independientemente de los motivos por los que se encuentre en una situación de grave peligro. Mucho menos se puede discriminar por situaciones hipotéticas sobre estatus migratorio en los puertos de desembarco. Ni siquiera en tiempo de guerra se impide el rescate en el mar, al contrario, la humanidad cuenta con

---

<sup>21</sup> El País, *La fragata de Irán hundida regresaba de unos ejercicios navales en los que participó Estados Unidos*, 5 de marzo de 2026, disponible en <https://elpais.com/internacional/2026-03-05/la-fragata-de-iran-hundida-regresaba-de-unos-ejercicios-navales-en-los-que-participo-estados-unidos.html> [Última visita: 1/05/2026]. El Mundo, *Estados Unidos hunde un barco iraní en la costa de Sri Lanka con el primer ataque con torpedo desde la II Guerra Mundial: 87 muertos y decenas de desaparecidos*, 4 de marzo de 2026, disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2026/03/04/69a81197e85ecec148b45a8.html> [Última visita: 1/05/2026].

<sup>22</sup> EFE, *Sri Lanka confirma la presencia de un segundo buque iraní en su zona económica exclusiva*, 5 de marzo de 2026, disponible en <https://efe.com/mundo/2026-03-05/sri-lanka-buque-irani-hundido-eeuu-rescate/> [Última visita: 1/05/2026].

<sup>23</sup> CICR, Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar, junio de 1994; disponible en: <https://internationalreview.icrc.org/sites/default/files/S0250569X0002481Xa.pdf> [Última visita: 1/05/2026].

una legislación internacional que protege la vida humana en el mar aún en medio de un conflicto bélico.

## Referencias

BINDER, S.; RAMJI-NOGALES, J. E TROMBETA, I.; The ambivalence of solidarity and the language of Law, *Ajil Unbound* 119, pp.25-29; doi:10.1017/aju.2025.6.

CICR, «Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar», junio de 1994; disponible en: <https://internationalreview.icrc.org/sites/default/files/S0250569X0002481Xa.pdf> [Última visita: 3/05/2026].

Código de Hammurabi, s.a., disponible en [https://www.mercaba.es/mesopotamia/codigo\\_de\\_hammurabi.htm](https://www.mercaba.es/mesopotamia/codigo_de_hammurabi.htm) [Última visita: 20/04/2026].

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Convemar), 1982.

Convenio de Ginebra para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar (Convenio II), 1950.

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

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR), 1979; disponible en <https://www.vilaweb.cat/noticies/tribunal-italia-declara-illegal-retencio-open-arms-doble-rescat-2023/> [Última visita: 2/05/2026].

EFE, «Sri Lanka confirma la presencia de un segundo buque iraní en su zona económica exclusiva», 5 de marzo de 2026, disponible en <https://efe.com/mundo/2026-03-05/sri-lanka-buque-irani-hundido-eeuu-rescate/> [Última visita: 1/05/2026].

El Mundo, «Estados Unidos hunde un barco iraní en la costa de Sri Lanka con el primer ataque con torpedo desde la II Guerra Mundial: 87 muertos y decenas de desaparecidos», 4 de marzo de 2026, disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2026/03/04/69a81197e85ecec148b45a8.html> [Última visita: 1/05/2026].

El País, «La fragata de Irán hundida regresaba de unos ejercicios navales en los que participó Estados Unidos», 5 de marzo de 2026, disponible en

<https://elpais.com/internacional/2026-03-05/la-fragata-de-iran-hundida-regresaba-de-unos-ejercicios-navales-en-los-que-participo-estados-unidos.html> [Última visita: 1/05/2026].

FRONTEX, «Número anual de llegadas irregulares y de víctimas mortales (2014-2026)» disponibles en <https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/yearly-irregular-arrivals-and-fatalities/#0> [Última visita: 3/05/2026].

ICJ, Case concerning armed activities on the territory of the Congo (DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO v. UGANDA) 19 December 2005, par. 216.

IOM, *Migración en el Mediterráneo*, <https://missingmigrants.iom.int/es/region/el-mediterraneo> [Última visita: 2/05/2026].

KAUTILYA, Arthashastra, s.a., p. 295, disponible en [https://archive.org/details/Arthashastra\\_English\\_Translation](https://archive.org/details/Arthashastra_English_Translation) [Última visita: 30/03/2026].

Llibre del Consolat de Mar, disponible en <https://dn790007.ca.archive.org/0/items/librodelconsulad00capm/librodelconsulad00capm.pdf> [Última visita: 10/04/2026].

MATAIX FERRÁNDIZ, Emilia, *El Edicto de incendio ruina naufragio rate nave expugnata (D. 57,9,1). Responsabilidad penal por cuestión de naufragio*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, pp. 18-19, disponible en <https://rua.ua.es/server/api/core/bitstreams/45a8b4a0-20a8-4fd4-ad75-9f97235d8146/content> [Última visita: 15/04/2026].

OMI, Zonas SAR, <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf> [Última visita: 30/04/2026].

PAGAN MONTOYA, N., *Piratería en el mar: pasado, presente y futuro. Un reto para Derecho Internacional Público*, tesis doctoral, Universidad de Barcelona, 2021, p. 96.

Salvamento Marítimo España, área de responsabilidad SAR <https://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestra-actividad/mision-y-area-de-responsabilidad#:~:text=%C3%81rea%20de%20responsabilidad%20en%20salvamento> [Última visita: 10/04/2026].

TEDH, Caso HIRSI JAMAA Y OTROS C. ITALIA; Demanda no. 27765/09, Sentencia del 23 de febrero de 2012.

CSNU Resolución 670 (25 de septiembre de 1990); disponible en [https://docs.un.org/es/S/RES/670\(1990\)](https://docs.un.org/es/S/RES/670(1990)) [Última visita: 30/04/2026].