

**MOVIMIENTOS MIGRATORIOS A TRAVÉS DEL MAR.  
PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA CRISIS MIGRATORIA  
DEL CANAL DE LA MANCHA**

**MIGRATORY MOVEMENTS ACROSS THE SEA. A  
LEGAL PERSPECTIVE OF THE ENGLISH CHANNEL'S  
MIGRATORY CRISIS**

LAURA ZALDÍVAR LOBATO

---

**SUMARIO**

- I. INTRODUCCIÓN.
- II. NORMATIVA APLICABLE.
  - 1. **Definición jurídica de áreas marítimas.**
  - 2. **Normativa relativa a la obligación de asistencia.**
  - 3. **El derecho de asilo.**
- III. LA CRISIS MIGRATORIA DEL CANAL DE LA MANCHA.
- IV. CONCLUSIONES.

**Resumen:** Los movimientos migratorios masivos se han convertido en los últimos años en uno de los principales problemas que deben afrontar los Estados europeos. Concretamente en la región del canal de La Mancha, las llegadas al Reino Unido se han intensificado desde su salida de la UE. Este trabajo tiene como objetivo ofrecer una perspectiva jurídica de las implicaciones que podría tener la puesta en marcha de medidas de devolución inmediatas de las embarcaciones interceptadas sin permitirles la llegada a tierra.

Así, es posible observar la colisión de diferentes vertientes del Derecho Internacional público, generadas especialmente por la profunda diferencia de orientación existente entre la regulación del Derecho del mar, de corte estatal, y los Derechos Humanos, con una perspectiva personalista. Si bien es cierto que existe el deber de prestar asistencia a aquellas personas halladas en situación de peligro

en el mar, y que los refugiados tienen derecho a solicitar el asilo de un Estado receptor, también entra en juego la defensa de los intereses nacionales y la legislación interna, en el ejercicio de la soberanía estatal. El problema se agrava debido a su vertiente política, que impide en gran medida alcanzar un mecanismo de resolución definitivo.

**Abstract:** Massive migratory movements have become, over the past few years, one of the main issues that European countries have to face. More specifically, in the English Channel region, arrivals to the United Kingdom have raised their amount since their detachment from the UE. The aim of this project is to offer a juridical perspective of the implications that could arise if immediate devolution measures were carried out on intercepted boats, without being allowed reach British land.

It is possible to observe the collision in the different sides of the International Public Law, which is caused by the huge orientation difference that exists between the Sea Rights, State-orientated, and the Human Rights, with a personalist's perspective. Yet it is true that there is a positive duty to assist anyone who found in danger at sea, and that refugees have the right to ask for asylum to the receiving country, but the defence of national interests and internal legislation also have a role to play, as part of the exercise of state sovereignty. The issue worsens due to its political side, which prevents to reach a definite resolution mechanism.

**Palabras clave:** Migraciones, Canal de La Mancha, conflicto normativo.

**Keywords:** Migration, English Channel, conflict.

### I. INTRODUCCIÓN

El fenómeno migratorio no es un asunto novedoso, más bien al contrario. Desde antiguo se han sucedido los desplazamientos colectivos de personas a mayor o menor escala, y entre lugares más o menos distantes. Estos movimientos han estado motivados generalmente por la búsqueda de mayor prosperidad económica, en una primera fase, y, posteriormente, por motivos de reagrupación de núcleos familiares, o por el atractivo que representa el triunfo de los pioneros tras establecerse en nuevos enclaves. El concepto común de “migrantes” resulta excesivamente amplio, en el sentido de que abarca una pluralidad de situaciones completamente heterogéneas que no son problemáticas *per se* por el mero hecho de tratarse, en puridad, de migraciones.

El foco del problema se encuentra en las migraciones irregulares, que no cumplen con la normativa reguladora de los procesos de admisión en los Estados, y generalmente las que se producen en forma de oleadas masivas compuestas por personas con grandes diferencias culturales respecto a la sociedad receptora, con lo que en el imaginario colectivo se convierten en lo que podemos simplificar como “una amenaza”.

Gran Bretaña siempre ha sido uno de los grandes participantes en el panorama migratorio, como emisor y receptor de personas. Un país con una vocación

y una inclinación marcadamente multicultural y aperturista, pero que a día de hoy se enfrenta a demasiados retos en distintos campos que requieren una respuesta rápida, enérgica y, sobre todo, efectiva.

La eclosión del Canal de la Mancha como vía migratoria, en un contexto de tensión política, dificultades económicas y un profundo descontento social, se ha convertido en los últimos meses en un auténtico problema para el Gobierno liderado por Boris Johnson. No se trata de entradas cuantitativamente tan significativas como las que se han producido en otros Estados europeos en años precedentes, como pueden ser el caso español o el italiano, pero su crecimiento exponencial resulta alarmante.

Además, la salida de Reino Unido de la Unión Europea tras el Brexit supone un problema añadido, al suponer la inaplicación de la normativa común de control de fronteras. Además, hasta que tuvo lugar el proceso de separación, la zona del Canal de La Mancha se encontraba dentro de la frontera comunitaria, en un espacio de libre circulación, y si bien es cierto que las migraciones se producían, era más sencillo poner en marcha políticas de gestión coordinadas.

Más allá de consideraciones de tipo político, ético o moral, la actual crisis plantea un interesantísimo conflicto jurídico debido a la aplicabilidad simultánea de numerosos instrumentos y preceptos de Derecho Internacional. El problema, o más bien su solución, afecta en mayor medida a aquellos Estados, que podrían encontrarse en una situación similar que exija una gestión adecuada de las llegadas masivas de personas.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar las posibles implicaciones jurídicas de la puesta en marcha de las medidas de control anunciadas por Reino Unido como respuesta a la presente crisis, apuntando desde el primer momento que el ánimo de abarcar en las siguientes páginas la dimensión del problema en toda su plenitud es meramente ilusorio.

La perspectiva adoptada es la del conflicto normativo, y pese a que pueda apreciarse la presencia de un cierto sesgo personal, el objetivo último de este trabajo no es otro que el de analizar las implicaciones jurídicas de los rescates en el mar, centrando la atención en la actual crisis del Canal de La Mancha.

La crisis migratoria es un problema de vital importancia, que se subsume dentro de las colisiones políticas y económicas entre los dos Estados costeros que se han producido tras el Brexit, ya que la separación obliga a realizar una cierta redefinición de los derechos de cada una de las partes.

## II. **NORMATIVA APLICABLE**

### 1. **Definición jurídica de áreas marítimas**

Desde mediados del pasado siglo, en el seno de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante, la “ONU”) se han realizado ingentes esfuerzos de codificación

de las normas aplicables a los espacios marítimos con el objetivo último de preservar una situación de convivencia pacífica y debidamente regulada a nivel global<sup>1</sup>. Pero no es hasta la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante, el “CNUDM”) en 1982 cuando se logra alcanzar una verdadera definición de los distintos regímenes aplicables a estos espacios.

Se establecen entonces distintos sistemas regulatorios, que pueden dividirse en dos grandes secciones. Primero, los espacios en los que los Estados ribereños pueden ejercer su jurisdicción de forma exclusiva, con mayor o menor intensidad en función de la distancia a la costa. En la segunda sección se encuentran aquellos espacios que rebasan los límites de la soberanía y jurisdicción de cada Estado, áreas en las que no existe un poder estatal, englobando el alta mar y la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos.

De menor a mayor proximidad a la costa, se encuentran primer lugar las aguas interiores, que según el artículo 8 CNUDM, son aquellas que se encuentran entre el litoral y la línea de base del mar territorial<sup>2</sup>. Estas aguas se encuentran bajo la soberanía del Estado ribereño, que ejercerá plenamente sus poderes y podrá aprovechar cuantos recursos se encuentren en las aguas, el lecho y el subsuelo marino.

En las aguas interiores se sitúan los puertos, enclaves estratégicos que tienen una relevancia máxima en la actividad económica, pero que cuentan también con un componente humanitario fundamental, en la medida en que puede resultar necesario que embarcaciones nacionales o extranjeras accedan a ellos con el objetivo de desembarcar a migrantes rescatados en el mar para depositarlas en un lugar seguro.

A continuación, se define el mar territorial, con una anchura máxima de 12 millas desde las líneas de base anteriormente mencionadas, *ex. art. 3 CNUDM*. En este área, el espacio aéreo suprayacente, el fondo marino y el subsuelo, el Estado también ejerce plenamente su soberanía<sup>3</sup>, pero limitada para permitir el derecho de paso inocente que establece el artículo 17 CNUDM. Este derecho incluye la posibilidad de atravesar las zonas amparadas bajo esa definición, e incluso permite detenerse en puerto en caso de fuerza mayor. El derecho de paso exige el requisito adicional de *inocencia*, entendiéndose como tal todo aquel paso que no perjudique

---

1. En este sentido, destacan los Convenios de la Comisión de Derecho Internacional (ONU) adoptados en 1958, a saber: (i) Convenio sobre mar territorial y zona contigua, (ii) Convenio sobre la plataforma continental, (iii) Convenio sobre el alta mar y (iv) Convenio sobre pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar.

2. La línea de base del mar territorial se define en el artículo 5 CNUDM en los siguientes términos: “*la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño*”. También es posible establecer la línea de base rectilínea en regiones de costas irregulares, uniendo extremos salientes pero sin apartarse del propio trazado natural del litoral (artículo 7 CNUDM).

3. Artículo 2 CNUDM: “*La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial*”.

la paz, el orden público o la seguridad del Estado costero<sup>4</sup>. El incumplimiento de esta condición es parte del problema migratorio, ya que las entradas masivas sin respetar la legislación interna hacen que el paso de las embarcaciones que los transportan ya no sea inocente, con lo que se genera un conflicto entre la protección del Derecho estatal y la aplicación del Derecho humanitario.

Es necesario tomar también en consideración la situación de riesgo de las personas a bordo de la embarcación, y entra en juego la excepción de fuerza mayor del artículo 18 CNUDM, que establece el derecho a detenerse en puerto “[...] *si es necesario por fuerza mayor o por estar en apuros o por el propósito de prestar asistencia a personas, barcos o aeronaves en peligro*”.

Todos los espacios descritos hasta este punto configuran el alcance del ejercicio de la soberanía estatal. Para garantizar el cumplimiento de su legislación nacional, el CNUDM recoge el concepto de zona contigua del Convenio de Ginebra de 1958<sup>5</sup>, que se extiende hasta un máximo de 24 millas desde las líneas de base del mar territorial, y en la cual los poderes estatales se limitan a la prevención de incumplimientos de su normativa y a la sanción de dichas infracciones.

La Zona Económica Exclusiva tendrá una anchura máxima de 200 millas desde la línea de base del mar territorial<sup>6</sup>, y en ella el Estado costero tiene potestad para la explotación responsable de los recursos vivos y no vivos de las aguas, lecho y subsuelo que componen esta área, otorgándose al Estado la potestad legislativa en cuanto a la adopción de medidas de conservación del medio<sup>7</sup>.

En cuanto a la plataforma continental, se define en el artículo 76.1 CNUDM como:

*“[...] el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia”.*

El uso del “borde exterior del margen continental” está limitado para aquellos casos en que la plataforma es muy extensa, estableciéndose un máximo de 350 millas desde las líneas de base o 100 millas desde la isóbata 2.500<sup>8</sup>.

---

4. Artículo 19 UNCLOS.

5. El artículo 24 del Convenio de Ginebra sobre mar territorial y zona contigua ya recogía el concepto, pero las medidas establecidas en el CNUDM suponen un ensanchamiento de la zona contigua, que pasa de 12 millas en la norma de 1958 a 24 en la normativa posterior.

6. Artículo 57 CNUDM.

7. Artículo 61 CNUDM.

8. Artículo 76.5 CNUDM.

Todo lo que queda fuera de las anteriores categorías es lo que el Derecho Internacional denomina alta mar, espacios en los que hay ausencia de poderes estatales y plena libertad de navegación, y libertad de pesca dentro de los límites de conservación de los recursos marinos<sup>9</sup>.

El CNUDM prevé que puedan darse situaciones de conflicto en las cuales la aplicación automática de las mediciones preceptuadas no sea posible, en la medida en que eso supondría dañar los derechos de otro Estado. Así, el artículo 15 CNUDM establece:

*“Cuando las costas de dos Estados sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados [...]”*.

Se configura de este modo un criterio general de equidistancia, de manera que en el caso de dos Estados cuyas costas se encuentran geográficamente enfrentadas es necesario establecer una línea intermedia cuya distancia a las líneas de base de cada uno de los dos países intervinientes sea la misma. Se trata de una norma dispositiva, pudiendo los dos Estados acordar lo que estimen oportuno para realizar la distribución, primando su voluntad conjunta sobre la norma general<sup>10</sup>.

La delimitación de la plataforma continental y la Zona Económica Exclusiva de Estados situados frente a frente también está expresamente regulada<sup>11</sup>, estableciéndose la necesidad de negociación entre los Estados involucrados, aplicando criterios de equidad. En la actualidad la tendencia habitual se orienta hacia definir una única frontera útil tanto para la división de la plataforma continental como de la ZEE.

La traslación de estas definiciones al plano práctico permite trazar un mapa en el que se distingan las verdaderas fronteras más allá de su delimitación terrestre. La complejidad de definición de fronteras en el medio marino ha retardado el trazado de las fronteras hasta el punto de que, aún a día de hoy, algunas están sin trazar.

Con todo, en el caso de la frontera anglo-francesa, la misma se ha definido paulatinamente a través de diferentes procesos de arbitraje seguidos entre los dos países entre 1977 y 1991<sup>12</sup>, así como por medio del Tratado de

---

9. Artículos 116 a 120 CNUDM.

10. ANDRÉS SÁENZ DE SANTA MARÍA, P., “Sistema de Derecho Internacional Público”, Editorial Aranzadi, S.A.U., Pamplona, 2018 (5.ª edición), p. 373.

11. Artículo 74 CNUDM.

12. Ambos países intervinieron en diversos arbitrajes en los años 1977, 1978, 1982, 1988 y 1991, en los cuales uno de los aspectos determinantes fue la utilización de las Islas del Canal (pertenecientes al Estado británico) para determinar la línea equidistante que trazase la frontera, concluyéndose finalmente que las mismas no servían de referencia debido a la falta de equidad que ello causaba. Gracias a los acuerdos

Canterbury<sup>13</sup>, en el que se establece que la frontera en la zona más estrecha del canal se encontrará en la parte central del túnel que lo atraviesa<sup>14</sup>.

La división en la Zona Económica Exclusiva se realiza por medio de una línea que es prácticamente equidistante de las líneas de base del mar territorial de cada Estado, a excepción de la zona de las Islas del Canal, donde la frontera se sitúa más próxima al límite exterior del mar territorial francés, debido sobre todo a que las aguas que rodean el archipiélago, que en principio estarían bajo la soberanía inglesa, forman parte de las aguas bajo control soberano de Francia. En la zona más estrecha, dado que la distancia entre el continente y la isla británica se reduce a 33 km (es decir, a unas 20 millas), la división se hace en el mar territorial, de nuevo aplicando un criterio de equidistancia recogido en el Tratado de Canterbury.

Por lo tanto, en la zona del Canal de La Mancha no existen aguas puramente internacionales, quedando toda la región en la que se desarrollan en la actualidad los desplazamientos de migrantes bajo cierto control de alguno de los dos Estados, bien Francia o bien Reino Unido, que por tanto podrán ejercer sus poderes y velar por el debido cumplimiento de su legislación interna, pero también tendrán obligaciones como Estado ribereño relacionadas con la asistencia y acogida –temporal o permanente– de las personas encontradas en situación de peligro en el mar.

Las fronteras marítimas son objeto de protección, al igual que ocurre con las terrestres. Es precisamente la colisión entre la defensa del Derecho interno y el respeto de los derechos de los migrantes y las embarcaciones que los transportan lo que hace de este tipo de movimientos auténticas crisis, generalmente debido al rechazo de algunos Estados a acoger a las personas halladas en el mar por medio de políticas de devolución inmediata que se amparan en una pretendida defensa de su integridad territorial y orden público.

## **2. Normativa relativa a la obligación de asistencia**

A todo lo anterior es necesario añadir una referencia a aquellos preceptos que regulan los deberes de asistencia de los Estados costeros y de las embarcaciones que encuentran a personas en situación de riesgo en el mar. La premisa de partida es

---

firmados por Francia y Reino Unido en 1992 y 2000, ahora mismo las Islas se encuentran plenamente subsumidas dentro de la zona de soberanía francesa.

13. Tratado entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República Francesa sobre la construcción y funcionamiento a través de concesionarios privados un canal de enlace fijo, firmado en Canterbury el 12 de febrero de 1986.

14. El artículo 3 se remite a la delimitación de la frontera de esa zona realizada en el Acuerdo relativo a la delimitación de la plataforma continental en el área situada al este de 30 minutos al oeste del Meridiano de Greenwich, firmado en Londres el 24 de junio de 1982, por medio del cual las dos partes intervinientes determinan mediante un detalle de coordenadas geográficas (artículo 1) la definición de la plataforma continental que corresponde a cada uno, dejando abierta a una posterior negociación la delimitación del punto en que convergen no solo sus fronteras, sino también la del Reino de Bélgica.

clara, “[l]a puesta a salvo de las personas que quedan a la deriva en alta mar es una obligación, no solo de los capitanes, sino también de los Estados”<sup>15</sup>.

La responsabilidad de salvaguardar la seguridad de las personas encontradas en el mar territorial corresponde al Estado ribereño, como parte del ejercicio de su plena soberanía. Volviendo sobre la delimitación fronteriza de la región del Canal, el paso más habitual (Calais-Dover), uno de los dos Estados tendrá automáticamente la obligación de prestar socorro. En la zona sur, de mayor anchura, el poder estatal se difumina, la línea fronteriza que separa las dos ZEE delimita también las áreas de búsqueda y rescate de cada Estado<sup>16</sup>, en aplicación del Convenio Internacional de Búsqueda y Rescate Marítimo o “SAR” (1979), que deja esta delimitación al acuerdo internacional de los intervinientes.

La obligación de asistencia en el mar ya se había desarrollado con anterioridad a través de distintos convenios elaborados por la Organización Marítima Internacional<sup>17</sup> (*International Maritime Organization*, o “IMO”, en adelante, la “OMI”), de la cual son Estados parte tanto Reino Unido como Francia desde mediados del pasado siglo<sup>18</sup>. Concretamente por medio del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o “SOLAS” (1974)<sup>19</sup> y del SAR<sup>20</sup> ya mencionado. Pero la norma de cabecera en lo relativo a la regulación del Derecho del mar continúa siendo el CNUDM, que en el artículo 98<sup>21</sup> impone a los Estados miembros la obligación de que las embarcaciones que ostenten su pabellón socorran a cuantas

---

15. CRESPO GARAY, C., “Cinco años de crisis migratoria en Europa tras la ola del Egeo”, *National Geographic*, 2021.

16. En el Anexo A del “Strategic overview of search and rescue in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland”, 2017, se recoge un mapa en el que se identifica la zona de rescate marítimo bajo control del país, diferenciándola debidamente de la zona de rescate aeronáutica.

17. La Organización Marítima Internacional es una organización internacional compuesta en la actualidad por 175 Estados miembros. Se creó en 1948, y es a partir de los años 60 cuando su actividad comienza a incrementarse y ganar peso en el panorama internacional, por medio de la elaboración de diversos Convenios internacionales en materia marítima, en sus diferentes vertientes, con el objetivo de armonizar en cierta medida las relaciones de los Estados y su actividad en el mar.

18. Reino Unido se convierte en Estado miembro de la organización en 1949, mientras que Francia lo hace en 1952.

19. Capítulo V SOLAS.

20. Artículo 10.

21. “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;
- 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”.

personas se encuentren en peligro en el mar, siempre y cuando no suponga un riesgo para la propia embarcación; así como la de tratar de rescatar a las personas en peligro cuando se tenga conocimiento de que se encuentran en tal situación. Esta norma tiene como destinatario al propio Estado, a diferencia del SOLAS, que en la Regla 33 del Capítulo V traslada la obligación de asistencia a los sujetos particulares<sup>22</sup>, concretamente al capitán de la embarcación de forma directa. El apartado segundo obliga al Estado a establecer unos debidos mecanismos y sistemas de búsqueda y rescate en el mar. Esta obligación de asistencia se extiende hasta las aguas internacionales.

El problema de las migraciones en el mar no solo se relaciona con el salvamento de aquellos que se encuentran en situación de desprotección y riesgo en el mar, sino que otra dimensión jurídica del problema es la relación de estas normas con el derecho migratorio de cada Estado costero, ya que dentro del ejercicio de su propia jurisdicción, cada Estado regula sus políticas migratorias de la manera en que estima conveniente.

En este punto es necesario traer de nuevo a colación el derecho de paso inocente, con la posibilidad adicional de acceder a puerto de fuerza mayor. Esta fuerza mayor incluye el supuesto de aquellas embarcaciones que se ven en la necesidad de desembarcar a las personas rescatadas por el peligro que supone su situación a bordo.

Por lo tanto, las embarcaciones que enarbolan el pabellón francés o británico se encuentran en la obligación de socorrer a cualquier persona que encuentren en peligro, convirtiéndose así en un lugar de refugio temporal en el que se evita el peligro inminente, pero que no se puede considerar un lugar seguro definitivo. La OMI define el concepto de lugar seguro como:

*“[...] 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”<sup>23</sup>.*

Añadiendo seguidamente que “[n]o 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”<sup>24</sup>, ya que si bien es cierto que el lugar seguro “puede estar en tierra o a bordo de una unidad de salvamento o de otro buque adecuado o de una instalación

---

22. SÁNCHEZ LEJIDO, A., “¿Héroes o villanos? Las ONGs de rescate y las políticas europeas de lucha contra la inmigración irregular (a propósito del caso Open Arms)”, *Revista General de Derecho Europeo*, n.º 46, 2018, pp. 9-60.

23. Resolución MSC.167(78), “Guía para el Tratamiento de Personas Rescatadas en el Mar” (“Guidelines on the Treatment of Persons Rescued At Sea”), IMO, 2004, párr. 6.12.

24. Resolución MSC.167(78), “Guía para el Tratamiento de Personas Rescatadas en el Mar” (“Guidelines on the Treatment of Persons Rescued At Sea”), IMO, 2004, párr. 6.13.

*en el mar*<sup>25</sup>, éste último caso será meramente temporal. Cuando buques rescatados se encuentren en la situación de necesitar desembarcar a parte de sus ocupantes, “*aunque el paso de dichos barcos se pueda considerar como no-inocente, por supuesto hay una obligación positiva para el Estado costero de prestar asistencia en caso de que las personas a bordo estén en peligro*”<sup>26</sup>.

De todo lo anterior se desprende que los Estados ribereños, están en la obligación de prestar socorro a los migrantes hallados en sus aguas, bien si se encuentran en sus propias embarcaciones y necesitan descender a tierra por la situación de riesgo en que se encuentran por las condiciones de dichos medios de transporte; o bien si ya han sido rescatados por buques de mayor tamaño y seguridad que deben desembarcar a los supervivientes en tierra firme.

Los Estados costeros pueden prevenir las entradas fraudulentas de personas en su territorio, con lo que cabría la posibilidad de interceptar los buques migratorios, pero siempre con el límite del respeto de los derechos humanos y la normativa humanitaria. Pero este precepto no permite presuponer *per se* que todos los buques que transporten personas sean buques migratorios irregulares.

Esta previsión difiere de la normativa adoptada por la Unión Europea para la defensa de las fronteras marítimas, de corte marcadamente protector. En el Reglamento n.º 656/2014<sup>27</sup> (solo aplicable para Francia en este caso) se establece un sistema de presunción contrario, puesto que una mera sospecha de que una embarcación hallada en el mar territorial pueda tener como objetivo eludir los controles fronterizos de entrada en la Unión es razón suficiente para interceptarlo.

La posibilidad de interceptación se refiere a la embarcación que transporta a las personas, que presumiblemente será conducida a un puerto del territorio del Estado en cuyas aguas territoriales se encontraba. Es entonces cuanto una nueva vertiente del derecho internacional pasa a cobrar un papel protagonista, que es el derecho de asilo de los migrantes.

### 3. El derecho de asilo

El derecho de asilo cuenta con el máximo reconocimiento en los textos normativos internacionales. Expresamente se hace referencia a él en el artículo 14 de

---

25. Resolución MSC.167(78), “Guía para el Tratamiento de Personas Rescatadas en el Mar” (“Guidelines on the Treatment of Persons Rescued At Sea”), IMO, 2004, párr. 6.14.

26. COPPENS, J., “Interception of Migrant Boats at Sea”, editor jefe Cantor, D. J., *International Refugee Law Series*, Vol. 7 (“Boat Refugees” and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach), ed. Brill Nijhoff, Boston, p. 201.

27. Reglamento (UE) N.º 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores en el marco de la cooperación operativa coordinada por la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea.

la Declaración Universal de los Derechos Humanos (en adelante, la “DUDH”), y se entiende que se deriva de la aplicación del artículo 3 del Convenio Europeo de los Derechos Humanos (en adelante, el “CEDH”), desarrollado a través del Protocolo número 4<sup>28</sup>.

A nivel europeo, en la medida en que la UE permite una cierta difuminación de las fronteras internas, y se ha centralizado en parte la gestión de las fronteras exteriores<sup>29</sup>, existe normativa común de desarrollo de los procedimientos de tramitación de las solicitudes de asilo, si bien es cierto que el control último de la seguridad nacional a través de la gestión de las migraciones se encuentra aún bajo el paraguas de las competencias estatales<sup>30</sup>. Los Estados parte de la UE disponen de competencias legislativas para regular el sistema de solicitud y resolución de la concesión de asilo a los migrantes y/o refugiados, dentro del abanico del cumplimiento de las diferentes Directivas<sup>31</sup> elaboradas sobre la materia.

El artículo 14 de la DUDH se refiere literalmente al derecho “a buscar asilo, y a disfrutar de él”, no a *obtener* asilo, lo que supone que el Estado no tiene obligación de brindárselo si considera que no se cumplen las condiciones para ello<sup>32</sup>.

El derecho de asilo es una forma de protección internacional que incorpora lo que se conoce como *non-refoulement* o principio de no devolución, recogido expresamente en el artículo 33 de la Convención de Ginebra de 1951<sup>33</sup>:

*“Ningún Estado Contratante podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de los territorios donde su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social, o de sus opiniones políticas”.*

---

28. Protocolo número 4 al *Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales* reconociendo ciertos derechos y libertades además de los que ya figuran en el Convenio y en el Protocolo Adicional al Convenio.

29. Artículo 3 del Tratado de la Unión Europea (“TUE”), y artículos 77 y siguientes del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (“TFUE”).

30. MANGAS MARTÍN, A.: “Inmigración, ¿rescatar o regular?”, *El Mundo*, 2018.

31. Directiva 2013/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de junio de 2013 sobre procedimientos comunes para la concesión o la retirada de la protección internacional (refundición); Directiva 2013/33/UE 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 (texto refundido); y Directiva 2011/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, por la que se establecen normas relativas a los requisitos para el reconocimiento de nacionales de terceros países o apátridas como beneficiarios de protección internacional, a un estatuto uniforme para los refugiados o para las personas con derecho a protección subsidiaria y al contenido de la protección concedida (refundición).

32. CORTÁZAR ROTAECHE, C. J., “Derecho de asilo y ‘no rechazo’ del refugiado”, *Universidad Pontificia de Comillas*, Editorial Dykinson, 1997.

33. Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptada en Ginebra, Suiza, el 28 de julio de 1951 por la Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Estatuto de los Refugiados y de los Apátridas (Naciones Unidas), convocada por la Asamblea General en su resolución 429 (V), del 14 de diciembre de 1950.

A su vez, ha sido interpretado por ACNUR<sup>34</sup> en los siguientes términos:

*“[l]a obligación de los Estados de no expulsar, repatriar o devolver a los refugiados a territorios en los que su vida o su libertad corren peligro es un principio básico de protección consagrado en la Convención que no admite reservas. En muchos aspectos, el principio es el complemento lógico del derecho de solicitar asilo reconocido en la Declaración Universal de Derechos Humanos. Se ha convertido en una norma del derecho consuetudinario internacional con carácter obligatorio para todos los Estados. Además, el derecho internacional de derechos humanos ha establecido la no devolución como un componente fundamental de la prohibición absoluta de la tortura y los tratos o las penas crueles, inhumanos o degradantes. También se reconoce que la obligación de no devolución afecta a los refugiados independientemente de su reconocimiento oficial y, por lo tanto, incluye a los solicitantes de asilo cuya situación todavía no se haya determinado [...]”<sup>35</sup>.*

La satisfacción de este principio implica que los implicados “*puedan expresar su miedo a volver a su Estado de origen, y que sus solicitudes sean evaluadas justa y minuciosamente sobre sus condiciones antes de la devolución*”<sup>36</sup>, una exigencia de proporcionar un tratamiento individualizado que ha sido impuesta progresivamente por el TEDH<sup>37</sup>.

La solicitud de asilo es un mecanismo legal y legítimo para los migrantes. Sin embargo, puede ser utilizado de manera fraudulenta<sup>38</sup> por personas que, conoedoras de que la solicitud les atribuirá el derecho a permanecer en el Estado ante el cual se formule a lo largo de su proceso de tramitación, lo utilizan como un sistema por

---

34. ACNUR son las siglas de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, que desde su constitución (por la Asamblea general de las Naciones Unidas) en diciembre de 1950 tiene el mandato de dirigir y coordinar la acción internacional para la protección de los refugiados a nivel mundial.

35. Nota sobre Protección Internacional del 13 de septiembre de 2001 (A/AC.96/951, párrafo 16), ACNUR, p. 6.

36. GIUFFRÉ, M., “Access to Asylum at Sea? Non-refoulement and a Comprehensive Approach to Extraterritorial Human Rights Obligations”, editor jefe Cantor, D. J., *International Refugee Law Series*, Vol. 7 (“Boat Refugees” and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach), ed. Brill Nijhoff, Boston, pp. 248-275.

37. En el asunto *Shamayev y otros c. Georgia y Rusia* se dice que “*La Corte considera importante señala que la queja de un solicitante alegando que su extradición puede tener consecuencias contrarias a los artículos 2 o 3 de la Convención debe imperativamente ser sujeta a escrutinio de una autoridad nacional*”, interpretación reiterada con posterioridad en el asunto *Gebremedhin [Gaberamadhien] c. Francia*.

38. Así, en el caso español a raíz de la STS de 29 de julio de 2020 se permite a los inmigrantes la “*permanencia en territorio español [...], sin distinción de lugar o limitación a una parte del territorio nacional, pudiendo obtener autorización para trabajar*”, lo que implica que desde la admisión a trámite de la solicitud de asilo, una fase que se supera sin dificultad gracias al efecto positivo del silencio administrativo, pueden moverse libremente por la Península y los territorios ultraperiféricos, lo que supone que si a la larga la solicitud se deniega y es necesario ordenar su expulsión, sea muy complicado volver a localizar al sujeto implicado (PORTILLO RODRIGO, F., “Vendo patera. Razón: Melilla”, *El Mundo*, 2022).

medio del cual evitan ser retornados de forma automática por incumplimiento de la normativa migratoria.

Por ello, en el seno de la Unión Europea se elaboró el Reglamento de Dublín<sup>39</sup>, por medio del cual se regula el régimen competencial para la tramitación de las solicitudes –y subsidiariamente, para el mantenimiento al menos temporal de los migrantes– de manera común en toda la Unión. El criterio seguido para el reparto es principalmente el de llegada, y subsidiariamente se aplican criterios personales relacionados con la residencia de otros familiares del solicitante<sup>40</sup>.

Este sistema resulta automáticamente perjudicial para aquellos Estados que funcionan como “puerta” de Europa (Grecia, Italia, Malta o España). Pero Gran Bretaña sufre especialmente en este punto los efectos del “divorcio europeo”, ya que en aquellos lugares en que el Reglamento es de aplicación, es posible devolver a los migrantes al Estado ante el cual se está tramitando una solicitud. Sin embargo, en el momento en que la aplicabilidad de la norma decae, los migrantes, procedentes en su mayoría de Estados de Oriente próximo, pueden solicitar asilo en primer lugar en el Estado de llegada de la UE, y posteriormente seguir su viaje hasta Reino Unido, donde una aplicación escrupulosa de la normativa de Derecho Internacional obligará al Estado a permitir su estancia temporal mientras se tramita una solicitud que, al no formar parte de la Unión Europea, carece de toda duplicación, pese a que geográficamente la situación no ha cambiado.

El derecho de asilo tiene también una exigencia adicional, que es *la situación de peligro* en el Estado de origen, una situación que debe suponer una potencial vulneración de sus derechos fundamentales. En el caso de la crisis migratoria del Canal de La Mancha, gran número de los migrantes proceden de Estados de Oriente próximo (fundamentalmente Afganistán) en los que sí que se cumple con este requisito, pero el desplazamiento final se realiza entre Francia y Reino Unido, lo que introduce un escalón intermedio del cual no es posible predicar que exista tal amenaza<sup>41</sup>.

---

39. Reglamento (UE) n.º 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.

40. Artículos 8 a 10 del Reglamento de Dublín.

41. El TEDH ha interpretado que en aquellos casos en que el Estado receptor (destinatario de la devolución) sea un Estado firmante, aunque la presunción de seguridad no es automática, la ausencia de pruebas de incumplimiento permite asumir que se respetará la normativa aplicable de protección de los repatriados. En este sentido, en *K.R.S. c. Reino Unido* (app. n.º 32733/08), 2 de diciembre de 2008, dice el TEDH que “*La Corte recuerda a este respecto que Grecia, como Estado contratante, se ha comprometido a cumplir las obligaciones del Convenio y garantizar a todas las personas que se encuentren bajo su jurisdicción los derechos y libertades definidos en el mismo, incluidos los garantizados por el artículo 3. [...] En ausencia de prueba en contrario, debe presumirse que Grecia cumplirá con dichas obligaciones respecto a los retornados, incluido el solicitante*”.

El derecho a solicitar asilo por parte de personas refugiadas o perseguidas que ven peligrar el respeto de sus derechos se extiende no solo al territorio nacional, sino también a las aguas territoriales de cada Estado. En ese sentido, la normativa europea lo recoge expresamente en la Directiva 2013/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre procedimientos comunes para la concesión o la retirada de la protección internacional<sup>42</sup>. Esta norma de nuevo resultaría aplicable únicamente a Francia, pero el derecho de asilo se recoge también de manera genérica en la Declaración Universal de Derechos Humanos<sup>43</sup>.

Los eventuales rescates a migrantes realizados por buques mercantes o de salvamento incorporan un nuevo factor que se relaciona con el derecho de asilo, ya que las personas rescatadas que deseen solicitarlo deben ser conducidas a un “lugar seguro” que no tiene por qué ser el puerto más cercano<sup>44</sup>. Aunque el término aún no ha sido definido normativamente, se interpreta como un concepto *amplio*, un lugar en el que no solo se satisfagan las necesidades básicas y se preste la debida asistencia médica, sino que también debe tratarse de un lugar en que se pueda garantizar el pleno respeto de los derechos de las personas. En ese lugar seguro, una autoridad competente debe ser quien determine si cabe o no la admisión de la solicitud de asilo, no siendo esa autoridad el capitán de un barco rescatador<sup>45</sup>. Por tanto, los migrantes deberán llegar a puerto, donde se realizará el eventual examen de la solicitud interesada.

Admitiéndose de conformidad con las delimitaciones de las zonas marítimas anteriormente efectuadas que la plena soberanía estatal termina a una distancia de 12 millas de las líneas de base de la costa, lo cierto es que el ejercicio de facultades protectoras o preventivas sobre el área de la zona contigua ha permitido a los Estados desterritorializar en cierta medida sus fronteras<sup>46</sup>, procediendo por esta vía a rechazar conjuntamente a migrantes irregulares y a potenciales solicitantes de asilo que aún no han accedido a su espacio de plena jurisdicción. Sin embargo estas actuaciones también constituyen una violación del Derecho Internacional,

---

42. El artículo 3 de la Directiva se refiere a su aplicabilidad no solo en tierra firme, sino también en las aguas territoriales; asimismo, se hace referencia a ello en el Considerando 26 previo al inicio del contenido propiamente normativo.

43. Artículo 14 DUDH.

44. Desde el año 2006, la redacción dada al SOLAS y al SAR impone al Estado en cuya zona de búsqueda y rescate se haya realizado la operación la obligación de determinar cuál es el lugar seguro pertinente, tomando en consideración las circunstancias concretas del caso. En este sentido lo analiza con detalle MORENO LAX, V., “The Interdiction of Asylum Seekers at Sea: Law and (mal)practice in Europe and Australia”, *Policy Brief*, n.º 4, Universidad de Nueva Gales del Sur, 2017.

45. MARINAI, S., “The interception and rescue at sea of asylum seekers in the light of the new EU legal framework”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, n.º 55, 2016, pp. 901-939.

46. ACOSTA PENCO, T., “Vigilancia fronteriza extraterritorial y derecho de asilo en la UE. Cuando el desplazamiento de la frontera difumina la protección internacional”, *Revista de Estudios Europeos* n.º 75, 2020, pp. 135-151.

en la medida en que el principio de *non-refoulement* es plenamente aplicable extraterritorialmente<sup>47</sup>.

Pese a la evidente complejidad del problema planteado, no cabe duda de que existe una obligación positiva impuesta a la práctica totalidad de Estados de prestar auxilio a las personas encontradas en el mar en situación de peligro o desamparo. Esta obligación no es ilimitada, como se ha visto, sino que es una obligación de medios, poniendo en marcha los mecanismos debidos para solventar este tipo de situaciones, y siempre equilibrada tanto con el cumplimiento de la normativa interna como con el interés general nacional.

Las propias características de las migraciones como fenómeno, condicionan la complejidad del problema, puesto que en ellas existirá siempre un elemento internacional, al tratarse del paso de personas de un Estado a otro, y eso implica que entren en juego al menos las jurisdicciones de dos Estados, su normativa y sus intereses, junto con los individuales de las personas que deciden correr el riesgo de trasladar su centro de vida, en mejores o peores condiciones. En palabras de Tzevelekos y Katselli Proukaki (2017) “*debido a la naturaleza transaccional de la migración, más de una nación está implicada y debe demostrar diligencia con una visión para prevenir o remediar el sufrimiento de los individuos*”<sup>48</sup>.

### III. LA CRISIS MIGRATORIA DEL CANAL DE LA MANCHA

Las migraciones actuales a través del Canal de La Mancha resultan alarmantes sobre todo por el vertiginoso crecimiento que ha tenido a lo largo de los últimos años como vía migratoria. El aspecto más llamativo de los movimientos es que los migrantes no proceden directamente de un Estado en situación de conflicto, pobreza, persecución, o riesgo de violación de sus derechos humanos, sino que las personas embarcan en Francia para desplazarse hasta Reino Unido, otro Estado europeo en el que las condiciones de vida serán, a grandes rasgos, similares a las que se puedan disfrutar en Francia.

Pese a que las razones que impulsan a tomar la decisión individual de cruzar el Canal son absolutamente casísticas<sup>49</sup>, lo cierto es que es posible trazar unas líneas generales que explican en parte este fenómeno, empezando por el endurecimiento de las medidas de control en el lado francés.

---

47. La aplicabilidad del principio de no devolución más allá de los límites terrestres ha sido puesta de manifiesto por el TEDH en el asunto *Hirsi Jamaa y otros c. Italia*, desglosado en los párrafos 74 y siguientes, con referencia a resoluciones previas en el mismo sentido.

48. TZEVELEKOS, V. P. Y PROUKAKI, E. K., “Migrants at Sea: A Duty of Plural States to Protect (Extraterritorially)?”, *Nordic Journal of International Law*, 2017.

49. SANDERSON, S. “Why do migrants try to come to the United Kingdom?”, *InfoMigrants*, 2022.

La elección del Reino Unido como destino además se relaciona con el pasado colonial del Imperio Británico, funcionando como foco de atracción de personas cuyo origen inicial son Estados orientales (Irán, Siria o Afganistán<sup>50</sup>...). En muchos casos se añade a ello la facilidad del idioma, en la medida en que el inglés sirve como medio de comunicación prácticamente global, y motivos de reagrupación familiar, pues muchos de los migrantes cuentan con parientes y/o conocidos que con anterioridad ya se han trasladado a Gran Bretaña. Además, el desplazamiento a Reino Unido en muchas ocasiones es un último recurso para aquellas personas que, habiendo tramitado una solicitud de asilo en Francia o en algún otro Estado comunitario, reciben una resolución final negativa, de manera que iniciar los mismos trámites en un nuevo país es la única alternativa de la que disponen para tratar de permanecer en Europa<sup>51</sup>.

La salida del Reino Unido de la UE a principios de 2020 implica la consideración de nuevas variables en el problema. Desde el momento de la separación de la UE se deja sin efecto la aplicación de las normas comunitarias, entre las que se encuentra el ya mencionado Reglamento de Dublín. La inaplicabilidad de esta normativa supone que ya no hay un “paraguas” que ampare las devoluciones de los migrantes a Francia, puesto que en el momento en que lleguen a territorio británico podrán tramitar una nueva petición de asilo, durante cuya valoración tienen derecho a permanecer allí.

En muchas ocasiones, la llegada de los migrantes a un Estado europeo u otro es fruto de la casualidad<sup>52</sup> y de su localización. Pero su objetivo último suele ser establecerse en un lugar distinto al de llegada, lo que impulsa a muchas personas a recorrer este último tramo si su objetivo es llegar al Reino Unido, un lugar que en la percepción de muchos es más abierto, tolerante y ofrece más facilidades para conseguir condiciones laborales aceptables, aun encontrándose en una situación migratoria irregular<sup>53</sup>.

En cualquier caso, la respuesta adoptada por el Gobierno británico ante el incremento exponencial de las entradas<sup>54</sup> consiste en la adopción de una política de control de las fronteras para impedir las llegadas, devolviendo a los migrantes a las aguas francesas por medio de la aplicación de tácticas de “turnback” o “pushback”.

Hasta el año 2021 la estrategia de control de los movimientos migratorios a través del Canal se había centrado en un sistema de cooperación política entre los dos

---

50. “Irregular migration to the UK, year ending December 2021”, *Estadísticas Oficiales del Gobierno de Reino Unido*, 2022.

51. Entre otros, SANDERSON, S. “Why do migrants try to come to the United Kingdom?”, *Info-Migrants*, 2022, y TIDEY, A., “Why are France-England migrant crossings on the rise?”, *Euronews*, 2021.

52. “¿Qué es el Convenio de Dublín?”, *ACNUR*, 2018.

53. TIDEY, A., “Why are France-England migrant crossings on the rise?”, *Euronews*, 2021.

54. Según los datos de las estadísticas oficiales británicas es posible calcular un incremento de las migraciones del 237% en 2021, pero en 2020 el incremento había sido de casi el 360%.

Estados involucrados, que por medio de planes conjuntos de actuación<sup>55</sup> trataban de evitar esos desplazamientos irregulares en uno de los canales más transitados del mundo, cuyo tráfico incrementa sensiblemente el peligro al que se someten las embarcaciones<sup>56</sup>.

Concretamente en julio de 2021 los respectivos Ministros del Interior alcanzan un acuerdo por medio del cual se comprometen “a fortalecer los despliegues policiales a lo largo de la costa norte de Francia; mayor intercambio de inteligencia; y un mayor uso de la tecnología de vigilancia”<sup>57</sup>, concretado en el apoyo económico británico para fortalecer los controles fronterizos en Francia. Sin embargo, Francia se ha mostrado reacia en todo momento a permitir las devoluciones de las embarcaciones que se encuentran ya en el mar, pues consideran que supone un incremento de los riesgos debido a su inestabilidad y a la posibilidad de naufragio que se desencadena a lo largo de una maniobra de detención de estas características<sup>58</sup>.

Pese a todo, las llegadas continúan, de forma que la aparente ineffectividad de los controles del Gobierno francés han motivado la elaboración de una nueva legislación migratoria en el Reino Unido, que endurece las medidas de control y las sanciones a la inmigración irregular. Pero además ha sido en cierta medida el detonante que ha provocado el desarrollo de maniobras de devolución que pueden definirse como “en caliente”, pues el elemento principal de los mecanismos de “turnback” consiste en obligar a las embarcaciones a dar la vuelta sin llegar a permitir el acceso a puerto.

Francia responde a este planteamiento defendiendo sus políticas de control en la frontera terrestre. Alegan además que si las devoluciones llegan a materializarse, supondrá un empeoramiento de las relaciones bilaterales con su Estado vecino, en la medida en que se trataría de una violación de las normas de Derecho Internacional. Además del Gobierno francés, otros actores de la escena internacional han criticado la inadecuación e ilegalidad de las devoluciones<sup>59</sup>, entre otros los propios miembros del partido laborista británico, en la actualidad en la oposición. Pero ¿dónde está realmente el conflicto? ¿Está amparada la reacción británica por el Derecho Internacional?

#### IV. CONCLUSIONES

Las crisis migratorias, especialmente las que tienen lugar a través de vías marítimas –debido a la fatalidad de sus consecuencias– pueden ser objeto de análisis desde una

---

55. BROWN, T., “Migrants arriving in the UK by boat”, *House of Lords Library*, 2021.

56. ROBERTS, H., “Turning back migrant boats: what does the international law of the sea say?” *The Conversation*, 2021.

57. BROWN, T., “Migrants arriving in the UK by boat”, *House of Lords Library*, 2021.

58. “What is France doing to prevent illegal small boat crossings to UK?”, *The Local Fr*, 2021.

59. FERGUSON, E., “Channel migrants crisis: United Nations condemns Priti Patel’s ‘risky’ plan to turn boats around to France”, *iNews*, 2021.

triple perspectiva, ética, política y jurídica. Si bien es cierto que es precisamente la conjunción de las tres la que impide alcanzar una solución unívoca y satisfactoria a nivel global, el enfoque de este trabajo se centra en la última de ellas, desde la cual es posible realizar una valoración con cierto grado de objetividad. La cuestión principal que se plantea es la eventual incompatibilidad de las medidas propuestas con la normativa de Derecho Internacional que es aplicable.

Centrando el análisis en el plano estrictamente jurídico, y más concretamente en la aplicación (debida o indebida) del Derecho Internacional, se produce una colisión entre tres de sus grandes vertientes, a saber: obligaciones de rescate y asistencia en el mar, derecho a solicitar asilo y limitaciones al ejercicio de la soberanía nacional, que se convierten en la principal fuente de conflictividad, especialmente por la presencia de intereses contrapuestos que se manifiestan en esta crisis en concreto.

La normativa vigente, cuyo elemento subjetivo son primordialmente los Estados y no los particulares (entiéndase por tales a las personas físicas y a los buques, a cualquier unidad privada), pese a contar con una redacción amplia, clara y casuística no está orientada a la gran afluencia migratoria actual, sino la resolución de pequeñas crisis que exijan prestar asistencia de forma puntual.

El choque más obvio se encuentra en la posible colisión de las medidas de devolución que impiden la llegada a puerto, con las obligaciones de asistencia a las personas halladas en situación de peligro en el mar. Las personas que viajan a bordo de embarcaciones en condiciones de mínima seguridad entrarían plenamente dentro de la definición del artículo 98 CNUDM de personas que “*se encuentre[n] en peligro de desaparecer en el mar*”, de forma en ejercicio del deber de asistencia, tanto los buques mercantes como las autoridades estatales deberán prestarles la ayuda necesaria para conducirlos hasta un lugar seguro, presumiblemente un puerto.

Además los propios barcos que enarbolan la bandera de alguno de los Estados firmantes de la CNUDM de prestar auxilio a estas personas, pudiendo acceder a puerto para depositar a los rescatados en un lugar seguro no temporal, *ex art.* 18 CNUDM.

Los Estados pueden ejercer sus poderes soberanos también en las áreas marítimas. La soberanía estatal sobre el mar tiene una vertiente negativa, de impedir situaciones de inseguridad, amenazas o vulneraciones de su ordenamiento e intereses; a lo que se añade una vertiente positiva o proactiva, que implica la obligación estatal de salvaguardar dentro de sus fronteras el respeto de la normativa básica internacional, entre la que se encuentran indudablemente los derechos humanos.

En el mar territorial, los poderes de policía del Estado ribereño son prácticamente plenos, limitados solo por el derecho de paso inocente de las embarcaciones. Pero además, se trata de área en el que el Estado debe dar pleno cumplimiento a los Derechos Humanos, entre otras normas aplicables. En este sentido, la Gran Sala del

TEDH se ha pronunciado recientemente admitiendo la vinculatoriedad extraterritorial de la normativa protectora de los Derechos Humanos, al afirmar:

*“Cuando un Estado, mediante agentes que operan fuera de su territorio, ejerce control y autoridad, y, por lo tanto, su jurisdicción, sobre un individuo, tal Estado tiene obligación, en virtud del artículo 1, de garantizar a este individuo todos los derechos y libertades previstos en el Título 1 del Convenio que sean pertinentes en la situación de ese individuo”*<sup>60</sup>.

Es necesario determinar por tanto si las embarcaciones portadoras de migrantes cumplen o no con los requisitos para considerar que su paso es inocente, tomando también en consideración la legislación migratoria y otras normas de Derecho Internacional potencialmente aplicables. La falta de inocencia justificaría en parte la adopción de medidas de repulsión.

Si bien es cierto que el incumplimiento de los procesos regulados para el establecimiento de personas en un Estado puede considerarse suficiente para establecer la ausencia de inocencia en el paso<sup>61</sup>, no hay consenso entre los expertos en la materia. El derecho a solicitar asilo también forma parte de las normas de Derecho Internacional que limitan el ejercicio de la soberanía estatal en el mar<sup>62</sup>, y en la medida en que el asilo es un mecanismo de protección legítimo y plenamente legal, su ejercicio no supone una amenaza para el orden interno.

En la zona sur del Canal, las áreas que conforman la zona contigua forman parte de las respectivas zonas SAR de cada Estado. En esta región, los Estados también disponen de potestades que pueden –y deben– ejercer con el objetivo de salvaguardar su normativa interna<sup>63</sup>, pero asimismo están obligados a prestar socorro en las situaciones que así lo requieran.

Bajo estos supuestos, Reino Unido puede perseguir y detener más allá de sus fronteras a las embarcaciones presuntamente incumplidoras de su ordenamiento interno, conduciéndolas posteriormente a puerto para iniciar los procedimientos de investigación pertinentes. Estas personas pueden hacer uso de su derecho a solicitar asilo, pero por esta vía también se permite el descenso a aquellos que se convertirán automáticamente y por voluntad propia en inmigrantes irregulares. Se produce así un choque entre la legislación interna y el derecho humanitario. En cualquier caso, Reino Unido debe garantizar el cumplimiento de todos los derechos reconocidos en la DUDH a cuantas personas se encuentren al amparo de su soberanía, incluidos los migrantes procedentes del mar, primando esta norma por encima del derecho

---

60. *Asunto Hirsi Jamaa y otros c. Italia*, (Demanda no. 27765/09), sentencia del TEDH (Gran Sala) de 23 de febrero de 2012, párrafo 74. En el mismo sentido, la sentencia de 18 de diciembre de 1986 en el asunto *Loizidou c. Turquía*.

61. Artículos 18, 21 y 25 CNUDM.

62. Artículo 2.3 CNUDM.

63. Artículo 33 CNUDM.

migratorio interno. Derechos tales como la seguridad y la vida<sup>64</sup>, el no ser sometido a tratos inhumanos o degradantes<sup>65</sup>, o la propia dignidad de las personas<sup>66</sup>, podrían verse vulnerados si los “turnbacks” llegasen a ponerse en marcha.

Una de las variables que mayor incumplimiento o incertidumbre incorpora, es el derecho a solicitar asilo<sup>67</sup>. Dar cumplimiento al derecho de asistencia de las personas en peligro *ex art. 98 CNUDM* implica permitir la entrada en territorio nacional –aunque sea simplemente la llegada a puerto y posterior desembarco– a los migrantes hallados en el mar, que automáticamente podrán iniciar sus solicitudes de asilo en el Reino Unido, pues la salida del Acuerdo de Dublín permite hacerlo en un Estado distinto del de llegada a la Unión. El derecho de asistencia es una maniobra legítima para tratar de convertir regularizar una situación que inicialmente no lo era, pudiendo permanecer en el Estado receptor a lo largo del proceso de tramitación de la solicitud<sup>68</sup>, lo que permite que muchas personas se encuentren en paradero desconocido cuando la respuesta estatal finalmente deniega el asilo<sup>69</sup>.

La respuesta jurídica al problema parece clara, la normativa de asistencia pretende una ayuda inmediata, y la de asilo, una regularización de la situación migratoria, siendo ambas de aplicación sucesiva y plenamente compatible, que primará sobre la legislación migratoria nacional debido a su finalidad humanitaria. Sin embargo, esto desencadena un problema logístico o incluso político, de gestión de las solicitudes y posteriormente de la integración de todas estas personas.

En este punto se puede plantear adicionalmente la eventual categorización de las medidas de devolución en el mar como expulsiones colectivas<sup>70</sup>, prohibidas en el ámbito europeo con el objetivo de salvaguardar el derecho a no padecer torturas de ningún tipo. En diversas resoluciones, el TEDH ha manifestado la exigencia de realizar un control individualizado de las condiciones de cada migrante, con el objetivo de determinar si su devolución puede hacerse o no en condiciones de plena seguridad para él<sup>71</sup>. La puesta en marcha de maniobras de repulsión de las

---

64. Artículo 2 DUDH.

65. Artículo 5 DUDH.

66. Artículo 14 DUDH.

67. El derecho a solicitar asilo se reconoce expresamente en el artículo 14 de la DUDH, para situaciones de riesgo en el Estado de origen.

68. BROWN, T., “Migrants arriving in the UK by boat”, *House of Lords Library*, 2021.

69. La denegación de asilo es el resultado más habitual, ya que la mayor parte de los migrantes se desplazan por motivos económicos, insuficientes para que esta solicitud sea admitida, y en palabras del juez decano de Melilla Fernando Portillo Rodrigo, “*casi todas estas solicitudes de asilo se denegarán, al tratarse, sobre todo, de migrantes económicos, que no eran perseguidos por sus ideas o condición. Podría pensarse que, entonces, al quedar en situación irregular, serán expulsados, pero eso no es tan fácil*”.

70. Las expulsiones colectivas se prohíben en el artículo 4 del Protocolo número 4 al Convenio, que establece que *Quedan prohibidas las expulsiones colectivas de extranjeros*.; El Protocolo, sin embargo, no es de aplicación para el Reino Unido, que si bien es Estado firmante desde 1963, nunca llegó a ratificarlo.

71. “Collective expulsions of aliens”, *Unidad de Prensa del Tribunal Europeo de Derechos Humanos*, 2022.

embarcaciones interceptadas a lo largo del Canal podría considerarse una devolución de este tipo, y por supuesto su automaticidad determina la imposibilidad de analizar las condiciones a las que retornan los migrantes, si es que consiguen hacerlo.

Dada la condición de Reino Unido de Estado al margen de la aplicabilidad del Protocolo número 4, solo podría achacársele una verdadera ilegalidad en caso de que las devoluciones tuviesen como consecuencia la sumisión de los retornados “*a tortura [o] a penas o tratos inhumanos o degradantes*”<sup>72</sup>. Por lo tanto, el hecho de que el cruce se produzca desde Francia, y no desde los Estados de origen *real* de los migrantes atenúa en gran medida la responsabilidad británica, y justifica en parte la adecuación a derecho de las devoluciones –siempre y cuando se preste la preceptiva asistencia en momentos críticos y se respeten los derechos de las personas–, de forma que la acogida se convierte en un imperativo moral más que verdaderamente jurídico.

La normativa de Derecho del Mar no está orientada a los rescates producidos en llegadas masivas de migrantes, sino hacia situaciones de naufragios y crisis puntuales que requieran asistencia, lo que convierte la respuesta jurídica automática en manifiestamente insuficiente. La multidisciplinariedad del problema hace prácticamente imposible ofrecer una respuesta unívoca que permita su resolución.

La principal alternativa sería la elaboración de acuerdos internacionales, bilaterales o incluso multilaterales, por medio de los cuales se gestionasen las solicitudes de forma conjunta y uniforme. La experiencia histórica muestra que la estrategia fundamental para detener estas catástrofes migratorias es la cooperación de los Estados implicados, de forma que en este punto la adopción de un acuerdo con la UE es la principal clave para regularizar la situación en el Canal de La Mancha. Este acuerdo debería incluir una pluralidad de materias, pero en líneas generales, diversas personas que se han pronunciado al respecto alcanzan conclusiones similares<sup>73</sup>. La definición de unas rutas marítimas seguras en la región del Canal, en las que sea posible prestar servicios de salvamento marítimo a las autoridades de ambos Estados, es fundamental para garantizar la seguridad de los trayectos que continúen produciéndose.

Pese a la aparente amplitud de normativa aplicable al conflicto, lo cierto es que la ambigüedad a la hora de aplicar el Derecho Internacional ha promovido la implicación de la sociedad civil, sobre todo a través de las ONG<sup>74</sup> que participan en las labores de rescate. Su intervención como entidades privadas en materia de

---

72. Artículo 3 CEDH.

73. MANNING, A., “The only way to substantially reduce the number of migrants crossing the Channel is through an agreement with France”, LSE British Politics and Policy, 2021; y TAYLOR, D., “Stopping dangerous Channel crossings: what experts and campaigners say”, *The Guardian*, 2021.

74. Como ejemplos, Open Arms es una NG de origen español, fundada en 2015, cuyo objetivo es prestar asistencia a refugiados en peligro de naufragio, tanto en el Mediterráneo como en la costa atlántica; Cruz Roja ha suscrito acuerdos con Salvamento Marítimo para intervenir (de forma regulada) en los rescates

tan elevado interés público no puede carecer de supervisión, pero sería favorable continuar con el desarrollo de los mecanismos ya existentes que las exoneran de responsabilidad cuando sus fines son efectivamente humanitarios<sup>75</sup>.

La crisis del canal de La Mancha se desencadena en un contexto de inestabilidad en las relaciones bilaterales de Francia y Reino Unido, en plena pugna por el control de los espacios pesqueros, unido a una situación de tensión por la falta de acuerdos concretos relativos a la gestión de las fronteras anglo-europeas. La solución de devolver automáticamente a los migrantes es más ambigua a nivel jurídico que en el plano moral, pero si se realiza una ponderación de los diversos intereses en juego, los derechos vulnerados superan con creces aquello que se pretende defender.

El problema de fondo que impide ofrecer en este trabajo una conclusión sólida desde todos los ángulos se encuentra en las lagunas o incongruencias que deja la aplicación del Derecho Internacional pese a la amplitud de su redacción, a lo que se une la marcada diferencia de orientación que existe entre la normativa considerada. En palabras de J. Abrisketa Uriarte, citadas por su claridad:

*“El derecho del mar y los derechos humanos no comparten la misma significación puesto que se codificaron a partir de dos estructuras diferentes. Mientras que el derecho del mar es un régimen que parte de la perspectiva interestatal –estructura horizontal– y emplea el lenguaje de los deberes del Estado, el derecho internacional de los derechos humanos prescribe el trato que cada Estado ha de dispensar a las personas que se hallan bajo su jurisdicción –estructura vertical– y emplea el lenguaje de los derechos de la persona”<sup>76</sup>.*

Sin embargo, al mismo tiempo se hace imprescindible su consideración conjunta, pues como acertadamente señaló T. Treves:

*“El Derecho del mar y los Derechos humanos no son planetas separados rotando en diferentes órbitas. En cambio, se encuentran en muchas situaciones. Las normas de Derecho del mar están en ocasiones inspiradas por consideraciones de derechos humanos, y pueden o deben ser interpretadas a la luz de dichas consideraciones. La aplicación de los derechos humanos puede requerir la consideración de normas de Derecho del mar”<sup>77</sup>.*

---

en el mar); y Médicos sin Fronteras ha desarrollado también diversas maniobras de rescate en el área del Mediterráneo.

75. GONZÁLEZ VEGA, J. A., “Los rescates en el mar y el papel de las ONG: ¿Solidaridad vs. Orden jurídico internacional?”, 2021.

76. ABRISKETA URIARTE, J., “Rescate en el mar y asilo en la Unión Europea. Límites del Reglamento de Dublín III”, Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2020, pp. 185-186.

77. TREVES, T., “Human Rights and the Law of the Sea”, *Berkeley Journal of International Law*, vol. 28, 2010, pp. 1-14.

Los movimientos migratorios continuarán produciéndose, debido a las diferencias en el desarrollo económico y la mayor interconexión entre regiones; pero también por motivos personales e individuales de cada uno de los migrantes que les empujan a desplazarse. Las migraciones no constituyen automáticamente un problema, pero la realidad muestra que a menudo se han convertido en graves retos que requieren una actuación plenamente coordinada de los Estados afectados, exigencia que hace que estas crisis continúen aún sin resolver.