

Recibido: 09/10/2023

Aceptado: 24/10/2023

**USO DEL SALVAMENTO EN CASOS DE MIGRACIÓN POR VÍA MARÍTIMA:
UNA OBLIGACIÓN LEGAL Y HUMANITARIA PARA LA COMUNIDAD
INTERNACIONAL.**Use of Rescue in cases of Maritime Migration: A legal and humanitarian obligation for the
International Community.**Bustamante, Virginia**

Universidad Privada Dr. Rafael Beloso Chacín

vbustamanteseijo@gmail.com

Orcid No. 0009-0005-6523-003

Venezuela

Cira de Pelekais

Florida Global University (FGU)

cira.pelekais@floridaglobal.university<https://orcid.org/0000-0002-4579-0304>

USA

Seijo, Cristina

Universidad del Zulia

cristinasejoa@gmail.com

Orcid No. 0000-0002-3617-7831

Venezuela

RESUMEN

Esta investigación tuvo como propósito general analizar el uso del salvamento en casos de migración por vía marítima: Una obligación legal y humanitaria para la comunidad internacional. La fundamentación teórica se sustentó en los postulados de Páez y Phélan (2019), Castles (2010), Rodrigo (2022), Valeri (2004), ACNUR (2015), OIM (2019), legislaciones nacionales como la Ley de Marinas y Actividades Conexas, y tratados internacionales como el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo. La investigación fue de tipo documental. La población estuvo conformada por textos normativos legales nacionales e internacionales. Como técnica e instrumento de recolección de datos, se utilizó una guía de observación documental, la cual fue aplicada mediante el análisis de las normas jurídicas que esclarecen la problemática y dan sentido a los objetivos planteados. Los resultados del estudio arrojaron principalmente que los venezolanos que migran por vía marítima gozan de una serie de derechos humanos, los cuales se transforman en obligaciones que deben ser impuestas en la comunidad internacional y en el ordenamiento jurídico de cada Estado para su posterior cumplimiento. De tal forma, que se logre un efectivo ejercicio del control migratorio por vía marítima para regular la migración

irregular y las consecuencias que esta produce, como es el caso en el cual la vida de los migrantes venezolanos se encuentre en peligro.

Palabras clave: Migración marítima, venezolanos, derechos humanos.

ABSTRACT

The general purpose of this research was to analyze the use of rescue in cases of maritime migration: A legal and humanitarian obligation for the International Community. The theoretical foundation was based on the postulates of Páez and Phélan (2019), Castles (2010), Rodrigo (2022), Valeri (2004), UNHCR (2015), IOM (2019), national legislation such as the Law of Marines and Activities Related, and international treaties such as the International Convention on Maritime Search and Rescue. The research was documentary type. The population was made up of national and international legal normative texts. As a data collection technique and instrument, a documentary observation guide was used, which was applied through the analysis of legal norms that clarify the problem and give meaning to the stated objectives. The results of the study mainly showed that Venezuelans who migrate by sea enjoy a series of human rights, which are transformed into obligations that must be imposed in the international community and in the legal system of each State for subsequent compliance. In such a way, that an effective exercise of migration control by sea is achieved to regulate irregular migration and the consequences that it produces, such as the life of Venezuelan migrants being in danger.

Key Words: Maritime migration, Venezuelans, human rights.

INTRODUCCIÓN

La historia de la humanidad está innegablemente arraigada a la migración, en virtud que el desarrollo del ser humano ha estado marcado por la movilidad, el constante traslado y la búsqueda de aquello que está más allá de la propia visión. En este proceso, la migración ha jugado un papel importante, siendo ésta la causante de muchas costumbres actuales, así como de la creación y descubrimiento de nuevas lenguas y tierras.

Mientras más avanza el tiempo, la constante evolución de los mecanismos empleados para llevar a cabo esta acción, no obstante de la historia y los territorios receptores de esta población se han encargado de crear normativas y reglas para controlar, cuidar y condicionar la vivencia de los migrantes en su territorio; práctica que ha ido evolucionando sin perder vigencia hasta la actualidad.

En tal sentido, la migración por vía marítima debe entenderse entonces, como el movimiento de personas desde un Estado a otro, a través, de barcos o buques, siendo el mar su medio natural de movilidad. A su vez, generando consigo repercusiones de carácter social, político y legal donde, las vidas de los migrantes se encuentran ante un peligro inminente.

Partiendo de lo anteriormente descrito, en el presente estudio se realiza un análisis global sobre el uso del salvamento en casos de migración por vía marítima, bajo los postulados del derecho nacional e internacional, siendo necesario describir en sentido general la historia de la misma y el manejo que se ha dado respecto a este tema tan novedoso para los venezolanos, y de esta manera, poder conocer el impacto que esta acción ha tenido dentro y fuera de las fronteras venezolanas y cuáles han sido sus antecedentes.

Uso del salvamento en casos de migración por vía marítima: Un compromiso jurídico adquirido por los Estados en varios tratados internacionales.

La operación de salvamento en casos de migración por mar, constituye una obligación legal y sobre todo humanitaria para la Comunidad Internacional. Es por ello que esto ha sido previsto y regularizado por Convenios Internacionales, y posteriormente fue objeto de regulación en los ordenamientos jurídicos internos, pues los migrantes han arriesgado sus vidas a bordo de buques, e incluso otro tipo de embarcaciones no aptas para navegar, resultando que por las realidades expuestas se hace imprescindible el reconocimiento y ejecución de operaciones de salvamento, tal como lo determina Rodrigo (2022, p. 18):

El deber de rescate en el mar conecta directamente con el propósito de protección internacional de los derechos humanos porque protege el derecho a la vida y la obligación positiva de salvaguardarla constituye un compromiso jurídico adquirido por los Estados en varios tratados internacionales.

Respecto a ello, se analiza que en la actualidad el salvamento en casos de migración por vía marítima no se basa simplemente en una tradición realizada por la gente de mar, sino como lo expresa Rivero (2021, pág.9), “son numerosas las normas internacionales que protegen la vida humana en el mar y es necesario considerarlas en conjunto, para de esta forma tener un panorama más regulado en torno al deber de salvamento marítimo”.

En ese sentido, ACNUR (2015, pág.4), plantea que “el capitán de un buque tiene la obligación de brindar auxilio a quienes se encuentren en peligro cuando se estén alrededor del mar independientemente de su nacionalidad, condición jurídica o las circunstancias en que se encuentren”. De forma que, el cumplimiento de esta obligación se encuentra consagrada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), donde dispone lo siguiente:

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 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 (artículo 98.1).

Dentro de este orden de ideas, se analiza que el uso del salvamento en casos de migraciones por mar es decisivo para garantizar la seguridad y bienestar de los migrantes en movimiento, por lo que la gente de mar en general, así como las autoridades internas y demás organismos internacionales tienen la obligación, ratificada por diversos Convenios Internacionales competentes según la materia, de prestar el salvamento a la persona que se encuentre ante cualquier peligro proveniente del mar.

Régimen Jurídico y/o aplicación legal: un contrato de obra acordado por las partes, cuyo compromiso es el resultado.

Ante todo, es importante establecer en que consiste el salvamento, debido que una vez definido, se podrá determinar cuál es el régimen que corresponde aplicar para el objeto de estudio que se lleva a cabo, es decir, el salvamento para los venezolanos que migran por vía marítima. De manera que, el artículo 1 del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (1989), expresa que “la operación de salvamento es todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”.

Por otro lado, Valeri (2004, p. 508), plantea que “El salvamento es el conjunto de operaciones realizadas por buques y su personal, o por personas desde tierra o plataformas fijas intencionales, con el objeto de auxiliar, asistir o salvar un buque, a su personal o a la carga, según sea el caso, de la amenaza o del peligro que los acecha en un momento dado en aguas navegables o en otro espacio acuático, a requerimiento del buque amenazado o en peligro o por obligación legal que tiene todo Capitán”.

Del mismo modo, Martínez (1990, p. 18), define el salvamento marítimo como “aquella acción de rescate de un buque en peligro ya realizado, de personas, de la carga, o de cosas naufragadas, con la anuencia del capitán del navío socorrido, en algunos casos, ante la ausencia de tripulantes o su total desorganización, por la inexistencia o

imposibilidad de ejercicio de la autoridad del capitán, que se lleva a cabo con éxito, reportando un resultado útil”.

En ese sentido, marcando como norte la definición de salvamento marítimo correspondiente exclusivamente para los migrantes por vía marítima, se desprende de la doctrina citada que es toda actividad ejecutada por los capitanes de buque para socorrer o auxiliar a toda aquella persona que se encuentre en un peligro inminente para su vida, es decir, que no pueda salir o sobrevivir de una situación de riesgo por si sola.

En atención a ello, el salvamento marítimo al emplearse en sus orígenes como una actividad de ayuda para asistir buques o salvaguardar cualquier tipo de bienes; la costumbre, las leyes y convenios internacionales lo ampararon con tal finalidad, y su naturaleza jurídica correspondía a ser un contrato de obra acordado por las partes, el cual tenía como compromiso meramente el resultado. Sin embargo, en el caso del tráfico marítimo de personas, su naturaleza jurídica se constituyó como una costumbre internacional y seguidamente, una obligación establecida en Convenios Internacionales para los capitanes de buque y su tripulación.

En función de lo planteado, Rodrigo (2022), expresa lo siguiente:

La convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982 (en adelante, “CNUDM”) a pesar de su escasa regulación respecto a la protección de las personas y los derechos humanos, supone “el marco sustantivo y judicial que ha conformado la base para el desarrollo de la conexión de los derechos humanos con el Derecho del mar”. En virtud de su artículo 98.1 obliga a los Estados a exigir a los capitanes de los buques que enarbolan su pabellón a que, siempre que estén en el mar en condiciones de prestar ayuda, salvo que consideren que es irrazonable o innecesario hacerlo, acudan en auxilio de las personas que se encuentren en peligro en el mar. (p.15)

En similares términos indica el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), que todo capitán de buque que estando en el mar, reciba información sobre la existencia de personas en peligro en el mar, debe acudir contra todo pronóstico a auxiliar sus vidas o recurrir inmediatamente al servicio de búsqueda y salvamento.

Además, el Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (Convenio SAR) obliga a los Estados Parte a garantizar que se preste auxilio a

cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar, sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren (párrafo 2.1.10), y deberán prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro (párrafo 1.3.2).

En concordancia con todo lo anteriormente expuesto se establece que la naturaleza jurídica del salvamento marítimo para las personas se basó principalmente en un deber moral de la gente de mar, es decir, en la costumbre, la cual estaba arraigada en éstos, pues la reconocían y practicaban desde los inicios de la navegación, como la principal fuente del derecho no escrito que rige en los mares. De manera que, posteriormente se constituyó en los Convenios Internacionales como una obligación para todos los capitanes de buque, los cuales deben velar por su reconocimiento y cumplimiento.

Tipos de Salvamento: una práctica obligatoria luego de ocurrido el abordaje.

Con relación a los tipos de salvamento marítimo, la doctrina ha tomado distintas posturas en cuanto a la denominación de los mismos. Sin embargo, se infiere que existen dos tipos de salvamento: El salvamento de bienes o voluntario, y el salvamento de personas u obligatorio, debido que estos comparten la misma naturaleza, pero se diferencian únicamente por los sujetos u objetos a socorrer a través de la práctica de salvamento, así como también la obligación de resarcimiento.

Tal como lo establece, Martínez (1990):

El salvamento a las personas es, en general, obligatorio, en particular luego de ocurrido un abordaje, obligación que se establece en la ley de la mayoría de los países en la actualidad. En otros supuestos el salvamento se practica en relación a los buques y las mercancías, estableciéndose así una diferencia entre ambos géneros de la misma figura jurídica. (p.18)

Del mismo modo, Hallivis (2009, pág.576), expresa la existencia de dos (02) tipos de salvamento. Con el salvamento puro se presta el servicio por parte de un tercero, sin que medien órdenes de los armadores. Mientras que al hablar de un salvamento contractual sucede mediante un contrato previo entre salvadores y armador o los agentes navieros del mismo.

Siguiendo las posturas doctrinales anteriormente citadas en cuanto a los tipos de salvamento, se señala que el salvamento contractual se emplea fundamentalmente a los objetos, convirtiéndose en una relación estrictamente económica subyacente al acto;

mientras que en el salvamento de vidas humanas no se encuentra un matiz económico, sino que corresponde a una función pública obligatoria para la autoridad marítima.

Por ello, Ortega (2015), plantea lo siguiente:

El salvamento voluntario, se caracteriza por la espontaneidad en el desarrollo de la actividad o el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, cuando tenga lugar en virtud de la celebración de un contrato. En este sentido, el salvamento es espontáneo cuando ante la existencia de peligro, la asistencia se presta a riesgo del salvador sin un vínculo contractual previo ni mandato legal o administrativo. (p.205)

En síntesis, se analiza que los tipos de salvamento son la Búsqueda y Salvamento (SAR, Search and Rescue), el cual se enfoca en salvar vidas humanas; y el salvamento contractual, destinado a salvar al buque y sus bienes. De manera que, aunque todo salvamento tiene carácter voluntario, el que corresponda a salvaguardar vidas humanas que se encuentren en peligro, será de carácter obligatorio; así como este no podrá constituir un factor económico una vez realizado, pues no origina una recompensa para el salvador, previsto todo esto por los Convenios Internacionales celebrados.

El Salvamento en la legislación interna: Un conjunto de normas y convenios internacionales regulados por el estado venezolano.

Primeramente, se determina que si bien es cierto el salvamento marítimo se encuentra mayormente regulado por normas y convenios internacionales a los cuales se acoge el estado venezolano, no obstante, en las leyes venezolanas se encuentra contemplada la figura jurídica del salvamento marítimo tanto de bienes y buques, como de personas. De manera que, a continuación, se busca analizar y describir el salvamento marítimo de vidas humanas en el ordenamiento jurídico venezolano por ser el tema de estudio.

En ese sentido, la Ley general de marinas y actividades conexas, publicada en Gaceta Oficial No. 37.570 de fecha 14 de noviembre de 2014, es la ley interna que rige dicha figura jurídica, mayormente en el caso de personas en su Sección II titulada “De los accidentes de navegación, de la búsqueda y salvamento”, la cual en su artículo 74 establece que el salvamento marítimo “(...) consiste en el empleo del recurso humano y otros medios para prestar auxilio en forma pronta y eficaz; el cual debe ser dirigido fundamentalmente al salvamento de vidas humanas”.

Por consiguiente, del artículo citado se desprende que esta Ley tiene como finalidad primordial auxiliar las vidas humanas, y a la par de los convenios internacionales se obliga al capitán de buque y a su tripulación a practicar el auxilio a las personas que se encuentran en un peligro inminente para sus vidas. Así pues, el artículo 74 contempla que toda aquella persona que esté en conocimiento de cualquier situación de peligro, accidente o siniestro marítimo deberá notificarlo a las autoridades competentes, a saber, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) para solventar la emergencia.

Así mismo, la Ley general de marinas y actividades conexas (2014), no solo busca regular el salvamento marítimo de personas con sus propias estipulaciones consagradas en la norma, sino también prevé la cooperación internacional que se pueda necesitar en situaciones de riesgo cuando se requiera de entrada de buques y sobrevuelo de aeronaves públicos y privados de pabellón extranjero, pues se tiene como objetivo único agotar todas las vías existentes para lograr auxiliar la vida humana en peligro, puesto que no solo constituye una obligación legal, sino un deber moral.

Por tanto, el artículo 79 exime lo siguiente:

Los buques y aeronaves públicos y privados de bandera extranjera previamente autorizados para intervenir en operaciones de búsqueda y salvamento acuático, quedarán exceptuados de los pagos de derechos y tasas causados, siempre que exista reciprocidad con el Estado del pabellón de dichos buques y aeronaves.

Del mismo modo, se debe traer a colación la Ley de Comercio Marítimo, publicada en Gaceta Oficial No. 38.531 de fecha 05 de enero de 2006, debido que tal como lo establece Villarroel (1998, p. 308)¹- la vida humana no puede ser estimada monetariamente a los fines de calcular una indemnización y 2- la idea de solidaridad que siempre ha existido entre las personas que se dedican a una actividad marítima”. Es por ello que, aunque dicha Ley busca en su mayoría regularizar lo referido al salvamento de bienes y buques, en su artículo 349 clarifica lo referente al pago por el resultado conseguido en el salvamento de personas:

Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración. El salvador de vidas humanas que haya participado en el salvamento, tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por resguardar el buque y otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente.

Dentro del mismo orden de ideas, el salvamento y búsqueda de personas debe practicarse cumpliendo con una serie de procedimientos para que la operación realizada resulte satisfactoria por la atención y cuidado que amerita la naturaleza de la actividad, lo cual se encuentra establecido en el artículo 80 de la Ley general de marinas y actividades conexas (2014); y el artículo 106 de la Ley orgánica de los espacios acuáticos:

El reglamento desarrollará las normas y procedimientos para las actividades de búsqueda y salvamento, pudiéndose requerir la colaboración de organizaciones públicas y privadas, estas últimas para funcionar deberán estar autorizadas por la Autoridad Acuática.

Los servicios de búsqueda y salvamento acuático serán prestados por la Autoridad Acuática, en coordinación con los órganos competentes. A tales efectos coordinará la participación en el plan nacional de búsqueda y salvamento; y demás autoridades nacionales y regionales, no obstante de las organizaciones certificadas para ello, según el reglamento que regule la materia.

Por esta razón, de acuerdo a los artículos ut supra transcritos se determina que la autoridad acuática competente en Venezuela, es el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA). Así como también se señala que tendrá que trabajar en conjunto con otros órganos competentes, como lo pueden ser: el Comando de Guardacostas, Vigilancia Costera y las estaciones principales de Guardacostas. Sin embargo, Venezuela no cuenta con un reglamento promulgado sobre la búsqueda y salvamento y; por ende, no se especifica un procedimiento a seguir, sino que en la práctica la búsqueda y salvamento de personas en un caso fortuito se lleva a cabo mediante las obligaciones que posee cada sujeto que integra la actividad marítima.

Teniendo como resultado, que el salvamento marítimo de personas en el Ordenamiento Jurídico Venezolano no solo constituye una obligación para el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA), sino que trata de un trabajo ejecutado en equipo donde incluso se encuentran involucrados buques y aeronaves, tanto públicas como privadas del extranjero, y en general, la gente de mar que pueda contribuir a la celeridad del procedimiento, pues un correcto sistema de búsqueda y salvamento marítimo configura la diferencia entre la vida y la muerte de personas en el mar.

De igual manera, la importancia del salvamento marítimo de personas no solo se debe tomar en cuenta para los casos extremos en los que las personas estén en un peligro que amenace su existencia o se transforme en un daño irreparable, sino interpretarlo como

una figura preventiva, destinada a evitar cualquier riesgo y velar por el uso correcto de las medidas de seguridad estipuladas.

El Salvamento en el Derecho Internacional: una obligación que poseen los Estados, el Capitán y la Gente de Mar para salvaguardar la vida de las personas.

Es menester señalar que Venezuela está suscrita a una serie de Convenios Internacionales que tratan sobre el salvamento marítimo, en los cuales radica esencialmente la obligación que poseen los Estados, el capitán y la gente de mar en salvaguardar la vida de las personas, a saber: el artículo 98.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR):

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 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.

Con respecto a ello, Rodrigo (2021, pág.16), establece que la CONVEMAR es “el marco sustantivo y judicial que ha conformado la base para el desarrollo de la conexión de los derechos humanos con el derecho del mar”; pues esta no hace referencia a la protección de las personas posteriormente, pero si responsabiliza a cada Estado en cuanto a regular la situación de los migrantes que se encuentren en un peligro durante su travesía en el mar. Es por ello que, en el Capítulo V, regla 33.1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), se señala lo siguiente:

El capitán de un buque que, estando en el mar en condiciones de prestar ayuda, reciba información de la fuente que sea, al efecto que hay personas siniestradas en la mar, estará obligado acudir a toda máquina en su auxilio, informando a éstas de ello o al servicio de búsqueda y salvamento.

Asimismo, la enmienda que se hizo en 2004 al Convenio SOLAS en su regla 1, significó un gran avance para la protección de los migrantes debido a que no solo establece la obligación de auxiliarlos en el acto de salvamento propiamente, sino que obliga a los gobiernos contratantes para coordinarse y colaborar en que los capitanes de buque garanticen que una vez practicado el auxilio a las personas, estas sean desembarcados del buque a un lugar seguro donde no implique un riesgo o amenaza para su vida, teniendo en

cuenta las circunstancias particulares del caso. Al igual que lo determina el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (Convenio SAR):

Los Estados partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera persona que se halle en peligro en el mar, sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren” (párrafo 2.1.10) y deberán “prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro” (párrafo 1.3.2)

Del mismo modo, en la regla 7 del Capítulo V del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, se obliga a los Estados Partes a garantizar la adopción de cualquier medida necesaria para mantener las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad, por lo que también se impone el salvamento de aquellas personas en el mar que se encuentren cerca sus costas, requiriendo así el establecimiento, utilización y mantenimiento de todas aquellas medidas que se consideren necesarias y factibles, sin menoscabo de alguna, con tal de asistir la vida de aquel migrante que se encuentre en riesgo.

En atención a todas las disposiciones, se desprende que el salvamento marítimo en el Derecho Internacional no solo busca consagrar el deber que tienen los Estados, los Estados Ribereños, el capitán de buque, la tripulación y la gente de mar en general a socorrer, auxiliar o ayudar a toda aquella persona que se encuentre en riesgo o amenaza en el mar, sino que también vela por la protección de los derechos inherentes a cada migrante, pues también amplía las obligaciones contraídas por cada uno de los sujetos, en cuanto a que no solo es el hecho de salvarlo del peligro mientras que esté en el mar, sino en el que éste también pueda padecer posteriormente una vez regulada la situación de peligro en que estaba envuelto.

Por tanto, el capitán de buque que asista al migrante debe asegurar la aplicación de las medidas pertinentes para resguardar su desarrollo humano, sin importar la condición jurídica de éste, pues no posee la competencia para calificarlo y tomar una decisión al respecto; estas medidas pueden ser el que los desembarcos de las personas rescatadas no impliquen la devolución a un lugar donde puedan estar en riesgo de persecución o maltrato, teniendo como resultado, que los Convenios Internacionales que regulan el Salvamento Marítimo también protegen y garantizan el cumplimiento de los derechos humanos de los

migrantes, puesto que se les debe otorgar la similar importancia por la naturaleza de los mismos.

Asistencia: Una actividad tendente a la evitación de un peligro o daño.

Ante todo, para lograr un mayor entendimiento sobre la postura tomada por el estado venezolano en cuanto a la diferencia o semejanza entre las figuras de “Salvamento” y “Asistencia, se establece que el sistema jurídico venezolano tiene como pilares fundamentales los principios que regían en el Derecho Romano, por lo que la mayoría de sus instituciones siguen persiguiendo el mismo fin en la actualidad, tal como lo expresa Ortega (2015, p.p. 161 y 162):

Por operaciones de salvamento se debe entender la asistencia y todas aquellas actividades tendentes a la evitación de un peligro o daño, como el trasbordo de mercancías y de pasajeros o el remolque para el atraque a los puertos, así como las que tienen lugar después del acaecimiento del incidente como el apoyo en las labores de extracción y recuperación de bienes hundidos, puesto que los romanos no teorizaron ni establecieron distinciones terminológicas entre estos conceptos como sucede en la actualidad.

Asimismo, en el caso de la postura tomada por otros países referente a las mencionadas figuras, se establece que las diferencias son realizadas por la doctrina o jurisprudencia respectiva, cuando en realidad los Convenios Internacionales sobre el Salvamento Marítimo celebrados y acogidos por los países, lo consideran como análogos.

En ese sentido, Gabaldón y Ruiz (2006), exponen lo siguiente:

La posición del Derecho anglosajón, que nunca ha conocido diferencia alguna de concepto entre las diversas clases de ayuda marítima, es la que se impuso terminantemente al Convenio de 1910, que, aun recogiendo en su título genérico los términos de “asistencia” y “salvamento”, proclama en su art. 1 que “no puede distinguirse entre estas dos clases de servicios”, de forma que la unificación de régimen jurídico en la materia es total. (p.173)

Ahora bien, el ordinal 1 del artículo 336 de la Ley de Comercio Marítimo vigente en Venezuela, define las operaciones de salvamento como “todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado en aguas navegables o en otro espacio acuático”. Por lo cual, se desprende del referido concepto que la legislación marítima venezolana no crea una distinción entre el “salvamento” y la “asistencia”.

En consecuencia, la asistencia y el salvamento presentan caracteres similares, puesto que estos poseen la misma finalidad, la cual es ayudar a toda aquella persona que se encuentra en un peligro inminente para su vida y reposicionar en un lugar seguro; así como, ambas instituciones marítimas llevan implícita una contienda emprendida por los individuos de mar contra la concreta posibilidad de un mal o de un acontecimiento dañoso.

Medidas tomadas por los países receptores de los Migrantes Venezolanos.

La migración en los últimos tiempos se ha denominado como un fenómeno global complejo y diverso, con diferentes escalas y dimensiones políticas, económicas y socioculturales. En los últimos años ha crecido su relevancia como tema prioritario de la agenda política internacional. Específicamente en Venezuela las dos últimas décadas se han caracterizado por un aumento masivo de la inmigración de la población a otros estados a lo largo del mundo, aumentando así la generación de nuevos corredores migratorios con distintos perfiles sociodemográficos.

Según el CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2018). El fenómeno migratorio ha sido abordado desde distintas perspectivas políticas variando del estado receptor, en las que mayormente sobresalen las que enfatizan los derechos de los migrantes, las estrategias de gobernabilidad o gestión y las miradas directamente securitistas.

Entendiendo así, que cada estado ha sido responsable de adoptar diferentes medidas para lograr contrarrestar el impacto negativo de dicha migración y a su vez, han sido exhortados por las diferentes instituciones internacionales (ONU, OIM) para afirmar la seguridad del país sin quebrantar los derechos humanos inherentes de cada individuo.

Autores como Ramírez (2020), afirman que:

Los gobiernos en Suramérica han tratado a la migración venezolana bajo el enfoque del gerenciamiento de las migraciones, pero añadiendo a ésta la caracterización de dicho fenómeno bajo el título de "éxodo migratorio" o "crisis migratoria" y a su vez sirve de estrategia para captar fondos internacionales para hacer frente a la llegada masiva de venezolanos, la cual muchas veces es de manera irregular. Dicho discurso es también revestido con el adjetivo humanitario de: "emergencia humanitaria", "asistencia humanitaria", y finalmente "visa humanitaria" pero muchas veces viene acompañado de acciones de control y seguridad, como expulsiones, imposición de visa de ingreso, militarización o cierre de fronteras. (p.5)

Estas medidas adoptadas por los países tienen una gran repercusión en la vivencia de la población venezolana, en virtud que la mayoría de nacionales salen en busca de lo llamado “una mejor calidad de vida”, a estos estados ya sea refiriéndose a un ámbito social, cultural, económico o político. En ese sentido, la ACNUR (2018, pág.16), fundamenta en los siguientes términos que, un número significativo de estas personas realmente necesitan protección internacional; y aunque no todos los migrantes venezolanos, se entiende pues gran parte migran con la expectativa de ser salvaguardados por las políticas internacionales.

Medidas de Regulación: Un fundamento basado en actos administrativos, medidas, acciones y leyes.

Son aquellas creadas como medios que sirvan a un ente activo de control y asesoramiento que cumpla la funcionalidad de brindar de manera oportuna un estatus de “regulación” a cada migrante venezolano que pueda llegar por vía marítima, con todos los documentos pertinentes que permitan transitar de manera legítima en el país.

De acuerdo a esto la OIM (2019), define la migración regular como, el movimiento de personas que se produce de conformidad con las leyes del país de origen, de tránsito y de destino. Al respecto, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH, 2003) establece que, las políticas migratorias constituyen una serie de actos administrativos, medidas, acciones, leyes y también las omisiones institucionales, llevadas a cabo por un Estado, para regular la entrada, salida o permanencia de población nacional o extranjera dentro de su territorio.

En este sentido se puede establecer que dichas medidas de regulación, son la potestad de cada Estado, con intencionalidades jurídico-sociales, atender, promover, regular o restringir las migraciones. Cabe mencionar el porcentaje de migrantes regulares expresado por OECD en GCIM (2005), donde establece lo siguiente:

La gran mayoría de los 214 millones de migrantes internacionales en el mundo cuenta con un estatus de inmigración regular, legal. Efectivamente, las estimaciones sugieren que tan sólo entre 10 y 15% de las poblaciones migrantes están en un estatus “irregular” en algún momento del tiempo.

Dicho esto, esta medida es la más adoptada por los estados frente a la actividad migratoria con el fin de evitar cualquier otro tipo de migración que pueda fragmentar el orden social y el estatus correcto de la misma, brindando así control y seguridad a los migrantes por medio de la regulación dentro de sus territorios.

Referente a estos medios, los estados isleños del caribe como lo son las islas de trinidad y Tobago han adoptado la medida del “*Living Water community*” (LWC) que se traduce como “comunidad de agua viva”, el cual según cifras brindadas por la misma organización ha recibido un aproximado de 16,300 solicitudes de asilo a esta fundación, las cuales han sido aprobadas en un 30%; según la ACNUR (1975, p.10), dicha fundación trabaja, para garantizar que los solicitantes de asilo y los refugiados tengan una estadía digna en Trinidad y Tobago. LWC brinda asistencia y orientación local sobre vivienda, salud, educación, documentación, seguridad y otros servicios sociales para solicitantes y refugiados.

En vista de las opiniones y definiciones antes señaladas, los investigadores y organizaciones de carácter internacional, denotan que las medidas de regulación son de las más beneficiosas y más utilizadas por los países receptores de migrantes tanto venezolanos como de otros estados, brindando consigo la garantía de un estatus “regular” dentro del estado y dando protección por medio de las políticas migratorias.

Medidas de Protección en pro de la defensa y salvaguarda de la integridad física y emocional de los migrantes.

Se puede entender como medidas de protección a aquellas que se desempeñan en pro de la defensa y salvaguarda de la integridad física y emocional de los migrantes. Estas generalmente suelen ser creadas por los países receptores cuando el flujo de migrantes se presenta de manera “irregular” y constante, para evitar que por estos actos se puedan quebrantar los derechos fundamentales de cada individuo.

Dichas medidas son de importancia en las legislaciones internacionales y suelen trabajar de la mano con diversas organizaciones con el fin de suplir con lo requerido por los migrantes, y la ausencia de ellas suelen ser perjudiciales para todos los migrantes que residan en ese estado; una muestra de ello es lo dicho por la organización Asylum Access (2018, p. 12), la cual dice que las personas en necesidad de protección internacional son altamente vulnerables en este país por la falta de leyes.

En el caso de los migrantes venezolanos es de suma importancia hacer referencia a esta unidad análisis, en virtud que los países receptores de venezolanos que migran por mar se ha dado a conocer la ausencia y no implementación de la norma que pueda brindar protección, de conformidad con esto, bien lo expresa la directora del Living Water Community (LWC), Gina Maharaj (2021, p. 11), la cual plantea que:

Aunque la política sobre refugio y asilo está redactada, en realidad, no se aplica ni se implementa. La única legislación que se tiene es la Ley de Inmigración y eso no define qué es un refugiado y no tiene ningún tipo de mecanismo sensible de protección para tratar con los migrantes en general...

Este extracto de información hace referencia directa a los venezolanos que en los últimos años han tomado como opción llegar a las islas de Trinidad y Tobago por medio del mar, dándonos un vistazo de que la falta de normas ha provocado que el migrante venezolano este desprotegido dentro de estos estados, sin un ente que pueda protegerle sus derechos humanos principales. Vemos que esto es algo real, gracias a los datos brindados por Human Rights Watch [HRW] (2021), que dice que el 28 de noviembre de 2020, 160 venezolanos, que habían ingresado al país por vías marítimas irregulares, fueron deportados.

Basándose en lo anteriormente planteado, se observa que la falta de legislación o según el caso, aplicabilidad de esta en la materia de protección internacional de los países receptores de los venezolanos ha causado que se tomen medidas que, no solo no brindan protección a los migrantes venezolanos que van en busca de refugio, si no, que los dejan expuestos a las inseguridades y peligros de los cuales posiblemente escapaban de su país de origen antes de migrar por alta mar, quebrando el principio internacional de no devolución.

Medidas de Prevención: Una norma adoptada, aceptada y reconocida por la Comunidad Internacional.

Estas medidas poseen cierta característica que logra diferenciarla del resto, y es que estas son abordadas por los países receptores antes de que se produzca el fenómeno migratorio. Por lo general estas medidas son adoptadas por países con gran flujo migratorio, o aquellos que suelen ser más cerrados a la idea de la migración como un posible positivismo al estado.

Dichas medidas se aplican también, con el fin de no tener que llevar a cabo la deportación de ningún migrante que viaje en necesidad de refugio al extranjero, cuidando así el principio de no devolución, el cual según Gabaldón y Ruiz (2006 pág.13), prohíbe a los Estados receptores de los refugiados, la devolución de estos al Estado donde su vida corre peligro debido a determinada situación, a su vez Ortega (2015, p. 14), lo define como un principio *ius cogens*, es decir que es una norma adoptada, aceptada y reconocida por la comunidad internacional. Al no ser aplicadas estas medidas de prevención se tienen consecuencias negativas en los estados receptores, las cual dicho por la OIM (2023):

La migración que no es segura, ordenada y regular resulta en problemas que el mundo está experimentando actualmente, como los miles de migrantes que han muerto o han desaparecido a lo largo de rutas migratorias peligrosas; o la proliferación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas.

Por lo cual es competente saber que cada estado que toma previsiones, lo hace con el fin de proteger tanto al migrante como sus propios intereses sociales, políticos, entre otros. Un claro ejemplo de esta medida por parte de los países receptores de los venezolanos, es el caso del “Parole” humanitario implementado por Estados Unidos, el cual si bien es cierto, no es un mecanismo preventivo nuevo, no fue hasta después del 19 de octubre de 2022 que se habilitó para los venezolanos y según USCIS (2023), permite a las personas poder solicitar un permiso de permanencia temporal (“parole”) en Estados Unidos por razones humanitarias o de beneficio público.

Cabe hacer énfasis que la medida menciona que se permite a, “las personas que están fuera de estados unidos”, por lo cual es un permiso otorgado antes de realizada la migración y no después. De igual manera, como éste se han establecido otros medios de prevención en países de américa latina y el caribe, como lo es la visa establecida por el Presidente de la República de Panamá el 1 de octubre de 2017, la cual entró en vigencia con el fin de evitar el ingreso negativo de venezolanos al territorio panameño.

Se puede decir entonces, que debido a lo llamado por muchos como “éxodo migratorio” por parte de la población venezolana, es el motivo por el que muchos países han recurrido de manera necesaria a estas medidas preventivas, con el fin de salvaguardar sus intereses como Estado y a su vez los de cada migrante, como comunidad internacional, para no verse en la necesidad de quebrar sus derechos humanos ni verse afectados por la migración irregular practicada por los venezolanos.

Medidas tomadas en sociedad con la Acnur: Un ente no gubernamental de carácter internacional.

La Oficina del Alto Comisionado para los Refugiados, conocida por sus siglas como “ACNUR”, es un ente no gubernamental de carácter internacional que trabaja para garantizar que todas las personas tengan el derecho a solicitar asilo y encontrar protección tras huir de violencia, guerras y persecuciones en su país, siendo la más renombrada en estos temas y una de las más importantes.

Por lo anteriormente citado, se observa la gran relevancia que la misma posee como organización internacional en los temas relacionados a migración y refugio, la cual, en la mayoría de los casos sirve de mediadora entre estados para poder llevar sus acciones a cabo. En el caso particular de los venezolanos, esta organización ha sido promotora que éstos sean recibidos con dignidad y refugio en todos los estados donde arriben, brindándoles a los estados receptores los mecanismos necesarios para que haya una migración ordenada, segura y regular, que beneficie a todos.

Entre las medidas que se ha tomado en sociedad con esta organización a nivel del caribe, se ve el caso de la isla de Curacao, la cual por sí misma no posee como estado un medio de regulación para migrantes llegados por mar. Sin embargo, puede solicitar protección conforme al Artículo 3 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH).

Esto quiere decir, que a pesar que Curacao no tiene un medio de asilo o refugio para migrantes, de igual manera dicha organización asegura la protección del migrante mediante el convenio internacional que éste adoptó, aprovechándolo para poder obrar en dicho estado a favor de los migrantes, de los cuales una parte importante son venezolanos.

De acuerdo a esto Cuellar (1999, p. 138), habla de las acciones de la ACNUR en los estados, diciendo que, en todos los casos se requiere del consentimiento del Estado y se toma en cuenta el mandato y la experiencia de otros organismos especializados, a efectos de lograr maximizar recursos y garantizar la complementariedad. Esta organización se ha encargado de adaptarse a la tendencia marítima de la migración para lograr su fin de proteger a quienes la practican, entre estos los migrantes venezolanos, haciendo referencia a lo siguiente:

ACNUR promueve la protección en el mar junto a los Estados, las agencias socias, sociedad civil y la industria naviera, a través de actividades de promoción e incidencia, capacitación, fortalecimiento institucional, orientación jurídica y política, incluso facilitando talleres regionales sobre búsqueda, rescate y protección en el mar, elaborando material de orientación, brindando capacitación sobre derechos humanos y protección de personas refugiadas en el mar.

Es menester señalar, que esta asociación también lidera la Plataforma de Coordinación Interferencial para la Situación de Venezuela, la cual entre sus funciones posee un Plan Regional de Respuesta para Refugiados y Migrantes de Venezuela (RMRP),

y su objetivo es apoyar en la satisfacción de necesidades de las personas refugiadas y migrantes de Venezuela.

Por todo lo anteriormente expuesto, la ACNUR no solo ha sido un medio de refuerzo y apoyo para la recepción de los venezolanos que han llegado a diferentes estados por vía marítima, sino, que la misma se ha encargado de generar relaciones y sociedades en estos estados con diversas organizaciones, para así poder garantizar la protección, el libre tránsito y que se aporten medidas humanitarias a cada persona que llega por estos medios.

METODOLOGÍA

La investigación que generó el producto a socializar en este artículo, es de tipo documental. La población estuvo conformada por textos normativos legales nacionales e internacionales. Como técnica e instrumento de recolección de datos, fue utilizada una guía de observación documental, aplicada mediante el análisis de las normas jurídicas que esclarecen la problemática y dan sentido a los objetivos planteados. Sustentando su desarrollo en Pelekais et al., (2015) y Pelekais et al., (2016).

CONSIDERACIONES FINALES

Analizar el uso del salvamento en casos de migración por vía marítima, permite hacer referencia que los capitanes de buque y la gente de mar poseen la obligación consagrada en los Tratados Internacionales ratificados por cada uno de los Estados, de auxiliar, asistir o salvaguardar a toda aquella persona que su vida se encuentre en amenaza o peligro estando en aguas navegables.

Asimismo, en cuanto al planteamiento de las medidas tomadas por los países receptores de los migrantes venezolanos, basándose en los mecanismos adoptados por los estados receptores y en la legislación internacional, se concluyó que, la mayoría de estados receptores han buscado mecanismos legales de afrontar la situación, brindando regulación y protección, ya sea por su medio o en sociedad con organizaciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Castles, S. (2010). *Migración Irregular: Causas, Tipos y Dimensiones Regionales*. Migración y desarrollo (Vol. 8, No. 15, Enero, pp. 49-80).
- CEPAL (2018). *Estudio económico de América latina y el Caribe. Evolución de la inversión en América latina y el Caribe: Hechos estilizados, determinantes y desafíos de política*. Informe anual. Naciones Unidas.

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) (Convención CONVEMAR). Ratificada por Venezuela en Julio, 28, 1993.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (Convenio SOLAS). Entrada en Vigor Mayo, 25, 1980.
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (1979) (Convenio SAR). Ratificado en Venezuela en Enero, 31, 1986.
- Cuellar, J (1999). *Planificación estratégica y operativa aplicada a gobiernos locales: manual de facilitación*. SNV. Ecuador.
- Gabaldón, J., y Ruiz, J. (2006). *Los accidentes de la Navegación I*. Madrid, España: Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales.
- Hallivis, M. (2009). *El Salvamento No Contractual de Bienes en el Derecho Marítimo Mexicano*. Revista del Instituto de Investigaciones Jurídicas (Revista en Línea). Disponible: <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/juridica/article/view/10903> (Consulta: Octubre, 12).
- Ley de Comercio Marítimo (2006). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. N°38.351, Enero, 05.
- Decreto N° 1.445. *Ley General de Marinas y Actividades Conexas* (2014, Noviembre 17). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.153.
- Decreto No. 1446. Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014, Noviembre 17. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 6.153.
- Martínez, C. (1990). *La naturaleza jurídica del Salvamento Marítimo*. Trabajo Especial de Grado (Derecho). Universidad Nacional Autónoma de México. Acatlán.
- Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (2018). *Violaciones de los Derechos Humanos en la República Bolivariana de Venezuela: una espiral descendente que no parece tener fin*. Informe de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. Disponible: https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Countries/VE/VenezuelaReport2018_SP.pdf. Consulta: (2023, Octubre 10).
- OMI, UNHCR, ACNUR. (2015). *Salvamento en el Mar. Una guía sobre los Principios y Prácticas Aplicables a Refugiados y Migrantes*. Disponible: <https://www.acnur.org/media/salvamento-en-el-mar-una-guia-sobre-los-principios-y-practicas-aplicables-refugiados-y> (Consulta: 2023, Octubre 12).
- Ortega, T. (2015). *Algunas consideraciones sobre el Naufragium y Salvamento Marítimo: De Roma al Derecho Moderno*. Trabajo Especial de Grado (Derecho). Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria (España).
- Páez, T., y Phelan, M. (2019). *Emigración venezolana hacia España en tiempos de revolución bolivariana (1998-2017)*. Revista Internacional de Estudios Migratorios (Vol. 8, No. 2, Marzo-Abril, pp. 319-355).

- Pelekais, C., Pertuz, F., Pelekais, E. (2016). *Hacia una cultura de investigación cualitativa*. Ediciones Astro Data S.A. Maracaibo. Venezuela.
- Pelekais, C; El Kadi, O; Seijo, Cristina; Neuman, N. (2015). *El ABC de la Investigación. Pauta Pedagógica*. Ediciones Astro Data S.A. Maracaibo. Venezuela.
- Rivero, R. (2021). *El salvamento marítimo: hacia una acción conjunta de la Unión Europea*. Tesis de Maestría (Maestría en Migraciones Internacionales). Universidad Pontificia de Comillas. Madrid, España.
- Rodrigo, L. (2022). *El derecho de asilo en las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el Mediterráneo*. Trabajo Especial de Grado (Derecho). Universidad Pompeu Fabra. Barcelona, España.
- Valeri, P. (2004). *Curso de Derecho Mercantil*. Caracas, Venezuela: Ediciones Liber.