

EL SALVAMENTO MARÍTIMO Y EL DERECHO HUMANITARIO

Jaime Rodrigo de Larrucea¹

Los incumplimientos del Derecho internacional en las operaciones de salvamento marítimo en la Zona SAR Libia, a la luz del Derecho Marítimo y del Derecho Humanitario

Palabras clave: Salvamento marítimo; Derecho del Mar; Derecho Marítimo; Derecho humanitario; ONG; Convención del Derecho del Mar; Convenio SAR; Zona SAR Libia.

Resumen: El presente estudio pretende analizar la crisis de las operaciones de salvamento realizado por ONGs y su adecuación al derecho internacional. Igualmente se estudia la acción de los estados a la luz del Derecho del Mar, el Derecho Marítimo y el derecho Humanitario.

1. Introducción:

De todos es conocido el intento de personas que pretenden llegar a Europa a través del Mediterráneo huyendo de zonas en conflicto armado o de dudosa estabilidad política, donde no se respetan los derechos humanos básicos.

La travesía marítima hasta Europa no está exenta de peligros, y las muertes en el Mediterráneo se suceden diariamente, dado que estas personas ven en la cercanía del litoral italiano y español respecto del continente africano una puerta de entrada a Europa, y muchas de ellas emprenden el incierto camino hacia Libia. Una vez llegadas a este país, se hacen a la mar desde sus costas.

A raíz de los últimos acontecimientos, entre los que destaca el ocurrido en las fechas 16 y 17 de Julio de 2018, ha quedado en evidencia que los intentos por dar una solución a esta situación, y especialmente la creación de la *Zona SAR* libia, no solo han sido insuficientes para erradicar el problema, sino que configuran un contexto de violación permanente de los Derechos Humanos.

¹ Profesor de Derecho Marítimo y Seguridad Marítima (UPC)
Presidente de la Sección de Tecnología en la Real Academia Europea de Doctores
Presidente de la Sección de Derecho Marítimo en el Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona
E-mail: jrodrigo@cen.upc.edu

En el mencionado incidente del mes de Julio, la guardia costera libia incumplió sus obligaciones de asistencia a las personas que se encontraban en peligro, dejando a la deriva a tres personas (dos mujeres y un niño), tras reventar y deshinchar la lancha en la que se encontraban, un episodio que se saldó con la muerte de una de las mujeres y el niño, siendo rescatada con vida la única superviviente por los miembros de la organización “OPEN ARMS”, una superviviente que, tras diversos problemas con la Autoridades de Malta e Italia, finalmente pudo desembarcar el día 21 de julio en Palma de Mallorca.



Rescate de la única superviviente del suceso, junto a los cuerpos sin vida del menor y la otra mujer (fuente: Dailymail)

<http://www.dailymail.co.uk/news/italy/article-5962667/Drowned-woman-child-survivor-Libyan-coastguards-left-die-migrant-ship.html>

La prensa internacional se ha hecho un amplio eco del suceso. A modo de ejemplo se puede citar:

<https://www.independent.co.uk/news/world/africa/migrants-toddler-abandoned-dead-mediterranean-libya-coastguard-poa-africa-europe-a8451951.html>

2. La obligación de Asistencia

La obligación de asistencia a personas que se encuentren en peligro en el mar es uno de los principios básicos y esenciales del Derecho Marítimo, y así lo reconoce toda la legislación internacional (Artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; la Regla 33 del Capítulo V del Convenio SOLAS; el Artículo 2.1.10 del Convenio SAR).

No obstante, en la práctica, el alcance de este deber de asistencia es ambiguo y resultan polémicas o cuestionables algunas intervenciones en Zonas SAR de algunos Estados, como es el caso de Libia, en cuyas aguas, en una aparente tentativa de regularizar la situación, las autoridades italianas han promovido el denominado “Código de Conducta”, una regulación singular que impone ciertas obligaciones a las ONGs que operen en proximidad a las costas libias, dentro del hipotético propósito de asegurar la coordinación de estas organizaciones con el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo libio (siglas en inglés MRCC) y con las autoridades libias. A este propósito se añade el endurecimiento reciente de la política italiana al decidir, entre otras medidas, cerrar los puertos italianos a todo buque o embarcación que haya rescatado náufragos en alta mar, con el objeto de impedir su desembarco en territorio italiano.

Como se expone continuación, desde diferentes ámbitos políticos se está presionando contra las ONGs que realizan salvamentos en el Mediterráneo, para impedir que continúen una misión humanitaria, que nadie más realiza.

2.1 El alcance de la asistencia: ¿Un lugar seguro? El concepto de “Lugar seguro” –“Place of Safety” en la Convención SAR (enmiendas 2004 R. MSC 55[78])

Es indudable que la tarea esencial y el propósito de toda asistencia en la mar es el rescate de los náufragos y su traslado a un lugar seguro (POS *Place of Safety*).

En el año 2004 se formularon las *enmiendas* al *Convenio* internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 [*RESOLUCIÓN MSC. 55(78)*], incluyendo la noción de “lugar seguro”²

Por ello, tras una primera intervención de asistencia por parte de un buque, la responsabilidad y la obligación de llevar a las personas rescatadas hasta un *lugar seguro* está ampliamente recogida en la legislación internacional marítima: Regla 33 Capítulo V del Convenio SOLAS y artículo 3.1.9 del Convenio SAR, así como en la Jurisprudencia del TEDH: CASO HIRSI JAMAA Y OTROS C. ITALIA Recurso 27765/09, CASE OF DE SOUZA RIBEIRO v. FRANCE de 13/12/2012 (Recurso 22689/07), citado en la Sentencia CAUSA KHLAIFIA E ALTRI c. ITALIA de 15/12/2016 (Recurso 16483/12).

Nos encontramos aquí con otro término ambiguo: “*Lugar seguro*”

El Reglamento (UE) n. 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 (MSR), establece en su artículo 10 la preferencia de que el desembarque de las personas rescatadas se produzca en las costas del estado más cercano al punto donde se encuentra la embarcación, o bien del estado del que se presume que ha salido la embarcación.

Todo ello, junto con los protocolos de cooperación en materia de inmigración firmados entre la Unión Europea y Libia, genera una obligación jurídica para todos los sujetos

² «3.1.9 Las Partes se coordinarán y colaborarán entre sí para garantizar que los capitanes de buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que la liberación no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. La Parte responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y entregados en un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, las Partes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible.»

involucrados en los salvamentos llevados a efecto en la Zona SAR libia, de cooperar con las autoridades libias y de entregar las personas rescatadas a su guardia costera.

No debe olvidarse que la Convención sobre el estatuto de los refugiados de 1951 prohíbe que los refugiados o solicitantes de asilo sean expulsados o devueltos en modo alguno a:

«...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» (artículo 33[1]).





Condiciones de hacinamiento en los centros de detención en los que se recluye a los migrantes rescatados (fuente: CNN)

<https://edition.cnn.com/2017/11/14/africa/libya-migrant-detention-centers/index.html>

2.2. Libia como “Lugar inseguro”. El incumplimiento de la Convención SAR (enmiendas 2004)

Lo cierto es que, lejos de ser un lugar seguro, actualmente Libia es un Estado fallido controlado por diferentes milicias, y cuyo Gobierno es tan débil que es incapaz de ejecutar sus propias leyes.

Why Libya's transition to democracy failed - The Washington Post

<https://www.washingtonpost.com/.../why-libyas-transition-failed/>

La degradada situación política libia no permite que su territorio sea catalogado como un “Lugar seguro”. De hecho, hay pruebas de que los refugiados recogidos por la guardia costera libia son tratados de forma degradante e inhumana, además de ser habitualmente torturados e incluso en algunos casos vendidos como esclavos, tal y como han denunciado Amnistía Internacional y Humans Rights Watch:

<https://www.amnesty.org/en/latest/news/2017/12/libya-european-governments-complicit-in-horrific-abuse-of-refugees-and-migrants/>

<https://www.hrw.org/news/2016/12/14/libya-end-horrific-abuse-detained-migrants>



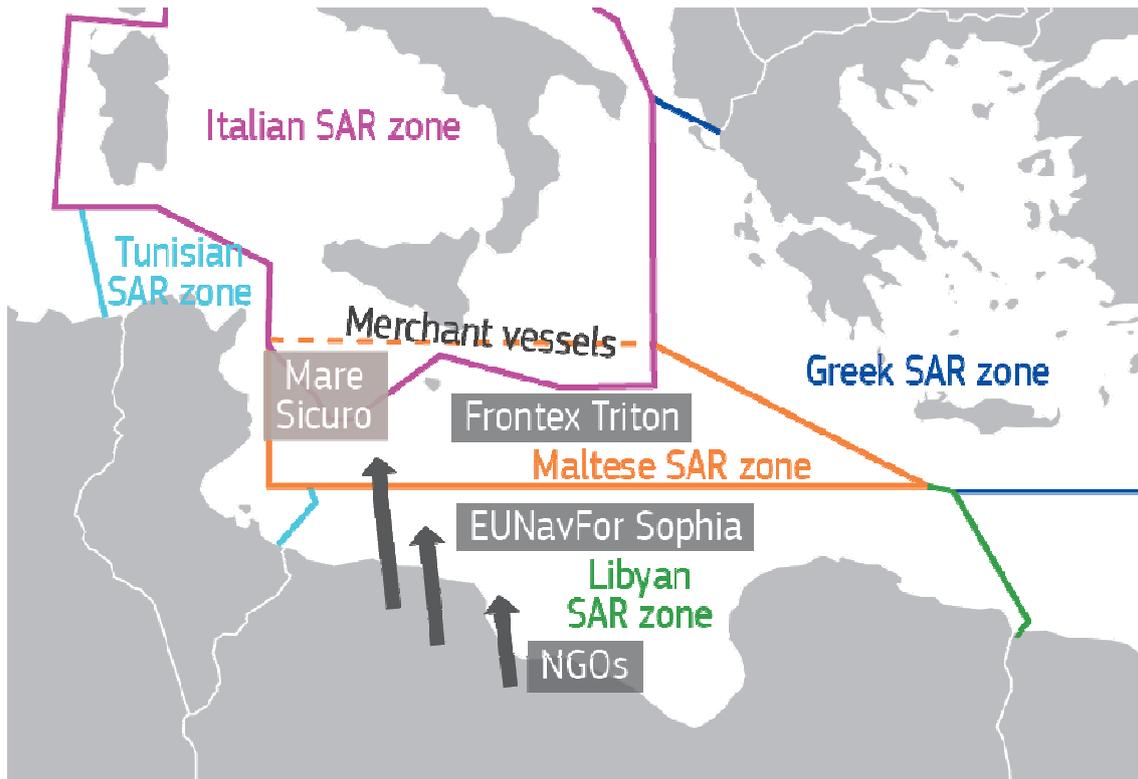
Imagen tomada en una subasta de migrantes en Libia, donde son vendidos como esclavos (fuente: CNN)

<https://edition.cnn.com/specials/africa/libya-slave-auctions>

2.3. Los rescates en la Zona SAR Libia

En la situación planteada de conflicto y de controversia en la zona SAR libia, entendemos que ha de prevalecer el derecho internacional, y por tanto cualquier buque extranjero que rescate a personas en la *Zona SAR Libia* **puede negarse a entregarlos a las autoridades libias, mientras no ofrezcan garantías de que esas personas van a ser trasladadas a un lugar seguro.**

La Zona SAR libia fue presentada a la OMI en el año 2017 y posteriormente retirada por el país norteafricano en diciembre del 2017. En mayo de 2018 se comunicó a la OMI la existencia de un Centro Coordinador MRCC Trípoli (VER OMI-GSIS), pero las dudas sobre la eficacia y legitimidad de este centro quedan corroboradas por los hechos acaecidos el 16-17 de julio.



*Mapa de la configuración de las distintas Zonas SAR en el Mediterráneo
(fuente: Comisión Europea)*

https://ec.europa.eu/epsc/publications/strategic-notes/irregular-migration-central-mediterranean_en

Por otro lado, lo cierto es que distintas organizaciones dedicadas al rescate de migrantes en el Mediterráneo, así como los miembros cooperantes de las mismas a título individual, están siendo denunciados y encausados en procesos criminales en Italia, acusados de favorecer la inmigración ilegal, y por negarse en determinadas ocasiones a entregar las personas asistidas a las autoridades libias.

Véase el caso de la organización OPEN ARMS, cuya embarcación fue detenida y requisada por las autoridades italianas:

<https://af.reuters.com/article/commoditiesNews/idAFL8N1R12KX>

El propio Tribunal italiano de Ragusa, desestimó el 11 de mayo del 2018 las acusaciones del Ministerio Fiscal italiano contra el capitán del buque remolcador OPEN ARMS, empleado en tareas de rescate, entre otros argumentos sobre la base y la convicción razonada de que Libia no era un “lugar seguro” para las personas rescatadas.

Finalmente, el Tribunal de Ragusa decidió absolver a los acusados y liberar el remolcador –retenido por las autoridades italianas hasta ese momento– en base a la aplicabilidad del argumento de “Estado de Necesidad”, por considerar, en efecto, que la decisión de no entregar a los migrantes rescatados a Libia estaba justificada, dada la inexistencia de garantías sobre la posibilidad de que la guardia costera libia los llevase a un *lugar seguro*. A continuación, se citan los fragmentos más importantes de dicha Sentencia:

“Por un lado, un puerto seguro en Libia – tal y como lo entiende el Derecho Internacional (ordenanza del juez de instrucción, páginas 13 y 14) se descarta, por hechos notorios, llevados a oficiales gracias al informe del Senado de la República (ver documentación ya citada). Tampoco hay prueba de que las circunstancias hayan cambiado, inclusive hay que tener en cuenta la presencia de un marco político interno libio incierto y conflictivo, a pesar del reconocimiento internacional del Gobierno Serraj”

“Del informe del Comando General de la Capitanías de Puerto, también deriva que el helicóptero de la Nave Alpino había recogido una conversación en la cual la patrulla libia Ras al Jaddar había pedido por radio a Open Arms que no interviniese, amenazando con el uso de armas (elemento recordado por juez de instrucción en la página 6), circunstancia que apoya la existencia de un estado de intimidación y una falta de garantías respecto a la existencia de un puerto seguro en Libia”

La operación de rescate llevada a cabo por el buque OPEN ARMS, en fecha 15 de marzo 2018, se realizó con pleno respeto al derecho internacional aplicable, y en especial al Convenio sobre el Estatuto de los Refugiados (Ginebra, 1951), y de acuerdo con:

- los artículos 92, 94 y 98 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar (“el Convenio de Montego Bay”; III UNCLOS),
- el sub-párrafo 3.1.9 del Convenio Internacional de 1979 sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, el artículo 14, apartado 1 del Protocolo contra el

Contrabando de Migrantes por Tierra, Mar y Aire –que complementa el Convenio de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (“el Protocolo de Palermo”, 2000)–,

- la Resolución 1821 (2011) de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa, que “recuerda a los Estados miembros sus obligaciones en virtud del derecho internacional”, incluidos el Convenio Europeo de Derechos Humanos (ETS Núm. 5), el Convenio de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar y el Convenio de Ginebra de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados, **haciendo hincapié, en particular, en el principio de no devolución y en el derecho de solicitar asilo.**

El Tribunal de Ragusa declaró: *“La mera asunción por parte de Italia - en el memorándum de acuerdo del 2 de febrero de 2017 - de la obligación de "financiar centros de acogida, proveer medicamentos y aparatos médicos en los centros sanitarios de acogida y formar el personal libio de tales centros"; **no está respaldada por la evidencia de una eficaz labor llevada a cabo en el territorio libio”***

De hecho, las autoridades libias tratan permanentemente de impedir la entrada y participación de estas organizaciones (como en el caso de OPEN ARMS) en los rescates que se produzcan en su Zona SAR, alegando violación de su soberanía.

<http://www.dailymail.co.uk/wires/afp/article-4779316/Libya-navy-bars-foreign-ships-migrant-search-rescue-zone.html>

Es decir, el Gobierno libio está utilizando su Zona SAR como pretexto para impedir que diversas organizaciones humanitarias interrumpieran prácticas inhumanas o sean testigos de unas actividades absolutamente contrarias a los derechos humanos básicos, con la aquiescencia de varios estados europeos, que tratan de evitar a cualquier precio la llegada de nuevos inmigrantes.

Pero por encima de intereses políticos particulares, debe tenerse presente que la obligación de salvar vidas en el mar es un principio superior, reconocido ampliamente en el derecho marítimo internacional, que opera en todas las zonas marítimas.

De acuerdo con el art. 21.1 UNCLOS (que sienta los principios generales sobre las atribuciones de jurisdicción en el mar):

«El Estado ribereño puede adoptar leyes y reglamentos, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, relacionadas con el paso inocente a través del mar territorial, con respecto a (...): (...) h) la prevención de la infracción de las leyes (...) de inmigración (...) del Estado ribereño».

Las autoridades libias e italianas escudándose en esta disposición y en una supuesta vulneración de la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño (art. 19.1 UNCLOS y el artº. 83 *Codice della Navigazione*), tratan de prohibir de manera rigurosa la entrada en aguas territoriales libias a las ONGs, en una clara violación de las disposiciones legales que obligan a la asistencia de las personas que se encuentren en peligro en el mar, así como del derecho de paso inocente (artículo 17 UNCLOS), el cual debe garantizarse, normativamente, cuando *el mismo sea para prestar asistencia a personas, barcos o aeronaves en peligro* (artículo 18 UNCLOS).

Además, el paso de embarcaciones o buques de las ONGs SAR a través del mar territorial de cualquier Estado no puede considerarse perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño (artículo 19.1 UNCLOS), pues el propio artículo 19.2.e **establece expresamente que el embarque y desembarque de personas con el fin de cumplir con la obligación de salvar vidas humanas en el mar entra dentro del significado jurídico de *paso inocente*.**

2.4 El Código de Conducta

El Código de Conducta es un texto redactado a iniciativa de las autoridades italianas que se enmarca dentro del "Plan de acción sobre medidas para apoyar a Italia, reducir la presión en la ruta del Mediterráneo central y aumentar la solidaridad" de la Comisión de 4 de julio de 2017 (documento SEC [2017] 339).

Pese a su apariencia de instrumento acordado y voluntario, lo cierto es que se trata de un intento de limitar el poder de actuación de las ONGs en el Mediterráneo imponiendo una serie de obligaciones cuyo incumplimiento puede ser sancionado por las autoridades italianas, que se reservan el derecho a denegar el acceso a sus puertos de las embarcaciones de las ONGs que se nieguen a firmar o cumplir el Código.

El Código de Conducta constituye, de esta manera, un intento de Italia de regular la conducta de los buques que navegan en aguas fuera de la jurisdicción italiana (alta mar y mar territorial libio), incluidos los que enarbolan pabellones de terceros países, atribuyéndose competencias que escapan a la legislación marítima internacional, y rehuendo controles judiciales y democráticos que una regulación de esta envergadura debería tener.

El Código de Conducta representa una clara vulneración de los principios básicos del derecho internacional del mar (artículos 2.1, 92.1 UNCLOS) y de la jurisprudencia concordante: ECJ, *Anklagemyndigheden contra Poulsen y Diva Navigation Corporation*, asunto C-286/90 [1992], ECR I-6019, en la página I-6056, Párrafo 22; véase también la posición del Gobierno italiano en el caso *Enrica Lexie*, Notificación por proceso arbitral, 26 de junio de 2015, Caso PCA No. 24, en 11, párrafo 29 (e).

El planteamiento del estado italiano ha suscitado duras críticas por parte de las organizaciones de salvamento, que se niegan a firmar el citado Código de Conducta, por entender que ha de prevalecer la obligación de asistencia por encima de una reglamentación que no posee base legal consistente, y cuya justificación y exclusivo fin es entorpecer la operativa del salvamento de personas.

<https://www.theguardian.com/world/2017/jul/31/aid-groups-snub-italian-code-conduct-mediterranean-rescues>

Por otra parte, Italia no puede reclamar jurisdicción sobre la base de la doctrina de jurisdicción del Estado del puerto. La jurisdicción del Estado rector del puerto es excepcional y debe considerarse subsidiaria de la jurisdicción del Estado del pabellón, cuando éste no está dispuesto o no puede ejercer la jurisdicción

prescriptiva y de ejecución con respecto a actividades que pueden ser perjudiciales para el Estado del puerto o los bienes comunes.

El ejercicio de la jurisdicción del Estado del puerto a actividades que tienen lugar en áreas fuera de la jurisdicción nacional debe basarse en un derecho positivo previsto en un tratado (ver, por ejemplo, el Artículo 218 UNCLOS) o bien en reglas de derecho internacional consuetudinario.

Ningún tratado o práctica estatal respalda la existencia de una jurisdicción prescriptiva del Estado del puerto en lo que respecta a la conducta de los buques de terceros países que realizan operaciones SAR.

En consecuencia, independientemente de su contenido, la promulgación de cualquier disposición destinada a reglamentar la conducta de naves extranjeras más allá de las áreas sujetas a la jurisdicción de Italia es contraria al derecho internacional y constituye una violación de las leyes nacionales del Estado Ribereño o del Estado de Pabellón de la embarcación.

2.5 El cierre de puertos italianos

El buque *AQUARIUS* de la ONG “SOS MEDITERRANÉE” fue el primero en sufrir el cierre o sellado de los puertos italianos promovida por el primer ministro Matteo Salvini con el objetivo de evitar el desembarque de migrantes rescatados en el Mediterráneo, aunque la medida también ha afectado a OPEN ARMS en lo concerniente al mencionado suceso de los días 16 y 17 de julio. Nada hace pensar que la prohibición vaya a ser levantada en un futuro inmediato. Con ello, se limitan las garantías de estas personas al lugar seguro de arribada que prevé la normativa internacional:

<https://www.bbc.com/news/world-europe-44668062>



Instantánea del buque AQUARIUS con 629 personas a bordo, a la espera de encontrar un puerto que aceptara su desembarque - Finalmente, ante la prohibición de entrada a los puertos italianos, el AQUARIUS inició una travesía hacia España en condiciones meteorológicas muy adversas (fuente: Theweek)

<http://www.theweek.co.uk/94208/ms-aquarius-why-did-spain-accept-the-disputed-migrant-ship>

En principio, el Derecho Internacional General establece que cada Estado es libre de regular el acceso a sus puertos por buques extranjeros, y afirma que dicha libertad puede estar limitada por la aplicación de otras normas de derecho internacional, incluso de carácter consuetudinario.

En particular, una norma de derecho internacional consuetudinario generalmente aceptada otorga el derecho de entrada en los puertos de cualquier Estado a buques extranjeros en situación de peligro, de manera que en tales circunstancias quedan eximidos de cumplir las leyes nacionales, incluidas, en su caso, las penales.

La denegación de acceso al puerto a los buques, ya sea en peligro o en otra tesitura, puede dar lugar a incumplimientos de obligaciones vinculantes para Italia, incluyendo el Convenio Europeo de Derechos Humanos, que Italia ratificó en su día, y que recoge la obligación de proteger a las personas bajo su jurisdicción de violaciones de los derechos humanos (artículo 1). El Convenio se refiere en particular al derecho a la vida (artículo

2) y al derecho a no quedar sometido a situaciones de tortura u otros tratos inhumanos o degradantes (artículo 3).

3. Conclusiones

1ª) La posición actual de Italia (bloqueo de los puertos), es a nuestro entender ilegítima y contraria al Derecho Internacional. Se añade a ello la falta de ratificación de Malta a las enmiendas de las convenciones SAR y SOLAS, y los problemas políticos de la Republica de Libia y su zona SAR. **Es aconsejable una actuación urgente de la comunidad internacional.**

Además, el paso de embarcaciones o buques de las ONGs SAR a través del mar territorial de cualquier Estado no puede considerarse perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño (artículo 19.1 UNCLOS), pues el propio artículo 19.2.e **establece expresamente que el embarque y desembarque de personas con el fin de cumplir con la obligación de salvar vidas humanas en el mar entra dentro del significado jurídico de *paso inocente*.**

2ª) Hoy resulta conveniente **replantear en foros internacionales el estatuto jurídico de la organización de la Zona SAR Libia, en el sentido de legitimar el rescate libre de aquellas personas que se encuentren en peligro en sus aguas, dando primacía al principio de libertad de la navegación (art. 87 III UNCLOS).**

3ª) Las ONGs que operan en el Mediterráneo representan la última y única baliza que separa de la muerte a los miles de personas que se hacen a la mar buscando una vida mejor.

Las limitaciones impuestas a las ONGs que actúan en el Mediterráneo a través del Código de Conducta italiano, las órdenes emitidas por el MRCC de Roma sobre el espacio marítimo en el que pueden operar, y finalmente la conminación a cooperar con las frágiles autoridades libias, son medidas que no sólo vulneran la obligación universal de asistencia, **sino que merman trágicamente la efectividad de la asistencia en el mar, provocando muchos fallecimientos que pueden evitarse.**

4ª) En las instituciones internacionales implicadas debe realizarse una **reflexión de fondo sobre la afrenta de que intereses políticos nacionales erosionen los Derechos Humanos, y sobre la cuestión de si el Derecho Internacional** que consagra esos Derechos Humanos sigue haciéndolos prevalecer, como ha venido sucediendo hasta ahora.

En este sentido, debemos preguntarnos cuántas muertes estamos dispuestos a tolerar antes de dejar de mirar hacia otro lado. Debemos empezar a tratar la situación como un problema global que se agrava exponencialmente estos días, y que requiere de soluciones ágiles, efectivas y adoptadas de forma coordinada por todos los actores nacionales e internacionales implicados.

5ª) Deberían igualmente rechazarse los intentos de “criminalización” del personal de las ONG mencionadas (el caso de los miembros del cuerpo de bomberos de Sevilla en la isla de Lesbos, o el caso del procesamiento del capitán del *Open Arms* en Sicilia, etc.).

Aunque tales intentos no prosperen en los juzgados, lo cierto es que dificultan enormemente las labores humanitarias y en tal sentido, resultaría conveniente proponer la extensión de la protección legal que las Convenciones de Ginebra de 1949 y sus Protocolos Adicionales de 1977 (Derecho Internacional humanitario) otorgan al personal de las misiones humanitarias, para **incluir expresamente al personal de las ONGs en misiones humanitarias como el Salvamento Marítimo.**