



Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

Distr. general
28 de abril de 2021
Español
Original: inglés

Comité de Derechos Humanos

Decisión adoptada por el Comité en virtud del Protocolo Facultativo, respecto de la comunicación núm. 3043/2017* ** ***

<i>Comunicación presentada por:</i>	A. S., D. I., O. I. y G. D. (representados por el abogado Andrea Saccucci)
<i>Presuntas víctimas:</i>	Los autores y S. A. y otros
<i>Estado parte:</i>	Malta
<i>Fecha de la comunicación:</i>	19 de mayo de 2017 (presentación inicial)
<i>Referencias:</i>	Decisión adoptada con arreglo al artículo 92 del reglamento del Comité, transmitida al Estado parte el 13 de noviembre de 2017 (no se publicó como documento)
<i>Fecha de adopción de la decisión:</i>	13 de marzo de 2020
<i>Asunto:</i>	Operaciones de salvamento en el mar
<i>Cuestiones de procedimiento:</i>	Jurisdicción; agotamiento de los recursos internos; condición de víctima
<i>Cuestiones de fondo:</i>	Derecho a la vida; trato inhumano y degradante; derecho a un recurso efectivo
<i>Artículos del Pacto:</i>	2, párr. 3; 6; y 7
<i>Artículos del Protocolo Facultativo:</i>	1; y 5, párr. 2 b)

1.1 Los autores de la comunicación son A. S., nacional del Estado de Palestina, nacido en 1958, y D. I., O. I. y G. D., nacionales de la República Árabe Siria, nacidos respectivamente en 1983, 1988 y 1977. Presentan la comunicación en su propio nombre y en el de 13 familiares suyos quienes, el 11 de octubre de 2013, se encontraban a bordo de una embarcación que naufragó en el mar Mediterráneo, a 113 km al sur de Lampedusa (Italia) y a 218 km de Malta, suceso que se estima se cobró la vida de más de 200 personas. A. S. presenta la comunicación en nombre de 11 miembros de su familia, a saber: su hermano,

* Adoptada por el Comité en su 128º período de sesiones (2 a 27 de marzo de 2020).

** Participaron en el examen de la comunicación los siguientes miembros del Comité: Yadh Ben Achour, Arif Bulkan, Ahmed Amin Fathalla, Christof Heyns, Bamariam Koita, Marcia V. J. Kran, Duncan Laki Muhumuza, Photini Pazartzis, Vasilka Sancin, José Manuel Santos Pais, Yuval Shany, Hélène Tigroudja, Andreas Zimmermann y Gentian Zyberi.

*** Se adjuntan a la presente decisión un voto particular conjunto (disidente) firmado por Arif Bulkan, Duncan Laki Muhumuza y Gentian Zyberi, miembros del Comité, y los votos particulares (ambos disidentes) firmados por Hélène Tigroudja y por Andreas Zimmermann, miembros del Comité.



nacido en 1952; su yerno, nacido en 1977; su sobrina, nacida en 1983; su hijo, nacido en 1987; su hija, nacida en 1987; su nuera, nacida en 1992; su hijo, nacido en 1997; su nieta, nacida en 2004; su sobrino, nacido en 2005; su sobrino, nacido en 2007; y su nieto, nacido en 2008, todos ellos nacionales de la República Árabe Siria. D. I. y O. I. presentan la comunicación en nombre de su hermano, nacional de la República Árabe Siria, nacido en 1995. G. D. presenta la comunicación en nombre de su hermano, nacional de la República Árabe Siria, nacido en 1992.

1.2 Los autores alegan que las autoridades del Estado parte no adoptaron las medidas adecuadas para prestar asistencia a sus familiares, que se encontraban en peligro en el mar, por lo que vulneraron los derechos que asistían a estos en virtud del artículo 6 del Pacto. Además, afirman que las autoridades del Estado parte no llevaron a cabo una investigación efectiva de las circunstancias del naufragio, lo que vulnera los derechos que amparaban a sus familiares en virtud del artículo 6, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto. Los autores también aducen que se han vulnerado los derechos que les reconoce el artículo 7, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto. El Protocolo Facultativo entró en vigor para el Estado parte el 13 de diciembre de 1990. Los autores están representados por un abogado.

Los hechos expuestos por los autores

2.1 Los autores afirman que sus familiares trataron de huir del grave peligro que corrían sus vidas y las de sus hijos en la República Árabe Siria. El 10 de octubre de 2013, los familiares de los autores llegaron a Libia y fueron trasladados junto con un numeroso grupo de personas, en su mayoría refugiados sirios, a un pesquero anclado en las afueras del puerto de Zuwara, que se hizo a la mar al día siguiente en torno a la 1.00 horas. Al parecer, la embarcación transportaba a más de 400 personas. Pocas horas después de que la nave hubiese zarpado, recibió disparos de un barco que enarbolaba el pabellón bereber. Entró una gran cantidad de agua en la embarcación, por lo que una de las personas a bordo, M. J., llamó al número de teléfono italiano de emergencias en el mar aproximadamente a las 11.00 horas, explicó que la embarcación iba a irse a pique e informó al operador que respondió a la llamada de la presencia de niños a bordo. M. J. también transmitió las coordenadas geográficas de la embarcación al operador que atendió la llamada.

2.2 Esa fue la primera de una serie de llamadas. El Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Roma (en adelante, el centro de salvamento de Italia) declaró haber recibido una primera llamada de socorro a las 12.26 horas, una segunda a las 12.39 horas y una tercera a las 12.56 horas. En una de ellas, las autoridades de Italia aseguraron a los ocupantes de la embarcación que serían rescatados. Al no producirse novedades, a las 13.17 horas estos volvieron a llamar al número italiano de emergencias. Entonces, el operador les informó de que la embarcación se encontraba en la zona de búsqueda y salvamento de Malta y les facilitó el número de teléfono del Centro de Coordinación de Salvamento de Malta (en adelante, el centro de salvamento de Malta).

2.3 Desde el barco se realizaron varias llamadas a las Fuerzas Armadas de Malta entre las 13.00 y las 15.00 horas. También se hicieron llamadas al centro de salvamento de Italia a las 14.22 y las 15.37 horas. Por fin se comunicó a las personas que se encontraban a bordo que la embarcación había sido identificada y que en 45 minutos llegarían unidades de rescate. Sin embargo, los autores señalan que, según un comunicado de prensa emitido tras los hechos, las Fuerzas Armadas de Malta declararon que la embarcación no había sido detectada hasta las 16.00 horas y que hubo que esperar hasta las 17.50 horas para que la primera embarcación de rescate, una lancha patrullera de dichas fuerzas armadas, llegase al lugar del naufragio y hasta las 18.00 horas aproximadamente para que lo hiciese el buque ITS Libra de la Marina italiana. Los autores afirman que las Fuerzas Armadas de Malta solo se pusieron en contacto con el centro de salvamento de Italia para solicitar asistencia cuando la embarcación ya había volcado. Afirman además que el buque ITS Libra de la Marina italiana no recibió instrucciones para prestar auxilio a los ocupantes de la embarcación hasta que esta hubo volcado y que, de hecho, en un principio se le ordenó alejarse de la embarcación, ya que se pensaba que, de no hacerlo, las autoridades maltesas no se harían responsables de las actividades de salvamento. Los autores indican que, si bien no se ha determinado el número

exacto de personas que fallecieron en el naufragio, se ha estimado que fueron más de 200, entre ellas 60 niños.

2.4 Los autores sostienen que los centros de salvamento de Italia y Malta intentaron endosarse recíprocamente la responsabilidad de la operación de salvamento en lugar de intervenir con prontitud. Dado que el buque se encontraba en la zona de búsqueda y salvamento de Malta, a las 13.00 horas el centro de salvamento de Italia llamó al de Malta y le informó de la situación con el objeto de transferir la operación a las Fuerzas Armadas de Malta. Según el centro de salvamento de Italia, este facilitó al centro de salvamento de Malta la identidad de los efectivos más cercanos a la embarcación, como el ITS Libra y dos barcos comerciales, pero no le proporcionó la ubicación exacta del buque militar. A las 15.37 horas un oficial de la Fuerza Aérea italiana llamó al Comandante de la Marina italiana para recibir instrucciones respecto de las órdenes que debían impartirse al buque militar, que era el más cercano a la embarcación en peligro. Los autores apuntan que, según las interceptaciones de llamadas telefónicas, el buque militar recibió la orden de alejarse de la embarcación en peligro, ya que, si lo hubieran avistado las lanchas patrulleras maltesas, estas no se habrían hecho cargo de la operación de salvamento¹. A las 16.38 horas el centro de salvamento de Italia pidió al Comandante de la Marina italiana que pusiese el ITS Libra en contacto directo con las autoridades maltesas, pero el Comandante no accedió a dicha petición. A las 16.44 horas, el centro de salvamento de Malta solicitó al centro de salvamento de Italia que pusiera el ITS Libra a disposición de la operación de salvamento. El centro de salvamento de Italia denegó la autorización e invitó al centro de salvamento de Malta a que barajase otras alternativas, como la participación de buques comerciales². El buque de la Marina no recibió la orden de aproximarse e intervenir hasta las 17.07 horas, cuando la embarcación en peligro ya había volcado.

2.5 Los autores afirman que no disponen de recursos efectivos que les permitan presentar sus reclamaciones ante las autoridades nacionales. Señalan que M. J. presentó una denuncia al Fiscal del Tribunal de Agrigento por el retraso de las autoridades italianas y maltesas en atender a sus llamadas de socorro y por la desaparición de dos de sus hijos en el naufragio. Sin embargo, ni Italia ni Malta iniciaron investigación alguna sobre las circunstancias de dicho naufragio y el fiscal solicitó que se suspendieran las actuaciones penales. Los autores señalan además que A. S. presentó una denuncia ante el Fiscal del Tribunal de Siracusa (Italia) el 15 de septiembre de 2014, en la que denunció la desaparición de 11 familiares inmediatamente después del naufragio ocurrido el 11 de octubre de 2013. Del acta de la denuncia parece desprenderse que, a raíz de una denuncia anteriormente presentada por A. S. el 6 de septiembre de 2014, se inició un proceso penal contra personas no identificadas. No obstante, A. S. no recibió información alguna sobre las actuaciones correspondientes ni sobre su resultado. Tras el naufragio, uno de los autores, O. I., se puso en contacto con la Cruz Roja de Malta, el Primer Secretario de la Embajada de Italia en Abu Dhabi, donde O. I. residía en ese momento, la Cruz Roja Italiana y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, con el fin de averiguar el paradero de su hermano, que se encontraba a bordo de la embarcación. Como no recibió ninguna información al respecto, viajó a Italia y a Malta para buscar respuestas. G. D. vive en Damasco, por lo que no tiene posibilidad de presentar una denuncia ante las autoridades del Estado parte.

2.6 Los autores sostienen que el hecho de que no se iniciara una investigación sobre las circunstancias que desembocaron en el naufragio de la embarcación y la posterior muerte o desaparición de algunas de las personas que se encontraban a bordo, entre ellas sus propios familiares, significa que no disponen de un recurso efectivo en el Estado parte para impugnar las deficiencias de la actuación de las autoridades durante las actividades de salvamento. Afirman además que no están obligados a acudir a la vía civil para agotar los recursos internos, ya que su objetivo es cerciorarse de que se enjuicie y castigue a los responsables de haber puesto en peligro la vida de sus familiares y haber provocado su muerte o desaparición. Sostienen que la vía civil no cumpliría tal propósito, dado que con ella se perseguiría

¹ Los autores hacen referencia a las grabaciones de las conversaciones mantenidas entre el Comandante de la Marina italiana y el ITS Libra, publicadas en un artículo de L'Espresso titulado "La legge del mare: così la Marina ha lasciato affondare il barcone dei bambini", de 5 de junio de 2017.

² Los autores se remiten a un artículo publicado en el periódico italiano L'Espresso, de fecha 11 de mayo de 2017.

únicamente la obtención de una indemnización por daños y perjuicios y no se abordaría la cuestión de la identificación y el castigo de los responsables. Incluso en caso de que tuviera que agotarse la vía civil, esta resultaría ineficaz a falta de una investigación que esclareciera las circunstancias en torno al naufragio y determinara las responsabilidades que pudieran derivarse. Los autores aducen que, si no se investiga de manera apropiada el naufragio y la fallida operación de salvamento, quedan privados *de facto* de toda posibilidad de obtener una reparación por la vía civil. Asimismo, sostienen que, dada la magnitud de la tragedia que motivó su denuncia, concurren circunstancias especiales que los eximen de la obligación de agotar los recursos internos. Afirman que el Protocolo Facultativo debe aplicarse con cierta flexibilidad y huyendo de un formalismo excesivo, y aducen que no disponen de los medios culturales, lingüísticos y económicos necesarios para interponer recursos legales en el Estado parte.

2.7 Los autores señalan que el naufragio tuvo lugar fuera de los territorios nacionales de Italia y Malta. No obstante, aducen que la denuncia es competencia tanto de Italia como de Malta por varias razones. En primer lugar, ambos Estados son partes en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979. Si bien las autoridades maltesas eran responsables de la zona de búsqueda y salvamento marítimos en la que se encontraba la embarcación, las italianas ejercían el control efectivo sobre dicha zona de Malta, ya que a menudo Italia es el único Estado dispuesto a llevar a cabo operaciones de salvamento en la zona y el único que tiene capacidad para hacerlo. Además, ambos Estados partes mantuvieron un contacto continuo con el barco en apuros y activaron los procedimientos de rescate. Así pues, a pesar de las graves deficiencias de que adolecieron las operaciones, ambos Estados partes ejercieron el control en la zona de búsqueda y salvamento sobre las personas que se encontraban en peligro. Los autores sostienen que, por lo tanto, existe una relación causal entre el hecho de que no se emprendieran actividades de salvamento diligentes, y el naufragio y la pérdida de vidas. La actuación negligente o la falta de actuación de los Estados partes supuso el eslabón decisivo en la cadena causal que provocó el naufragio. A este respecto, los autores señalan que se ha afirmado que la realización de una llamada de socorro establece una relación entre el Estado que la recibe y la persona que la emite, y que, debido a esta relación, a raíz de la llamada de socorro nace el vínculo jurisdiccional que une a la persona en peligro con las autoridades estatales correspondientes, lo que implica para estas la consiguiente obligación de prestar servicios de emergencia³.

La denuncia

3.1 Los autores señalan que la obligación de prestar auxilio a quienes se encuentran en situación de peligro en el mar es una norma bien arraigada de derecho internacional establecida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974⁴. Aducen que el Estado parte vulneró los derechos que asistían a sus familiares en virtud del artículo 6, párrafo 1, del Pacto, debido a los actos u omisiones negligentes que cometió en las actividades de salvamento en el mar, que pusieron en peligro la vida de sus familiares y ocasionaron su muerte o desaparición. En particular, los autores afirman que las autoridades del Estado parte desatendieron su deber de adoptar todas las medidas adecuadas para salvaguardar la vida de sus familiares, que se encontraban en peligro, al no llevar a cabo las actividades necesarias

³ Los autores se remiten al artículo de S. Trevisanut titulado “Is there a right to be rescued at sea? A constructive view”, publicado en 2014 en *Questions of International Law*, pág. 9.

⁴ Los autores citan el artículo 98, párr. 1, de la Convención sobre el Derecho del Mar, en el que se estipula que:

Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- 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) En 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.

de salvamento y retrasar una solicitud para la intervención de la Marina italiana hasta que la embarcación hubo volcado, pese a que sabían que los buques malteses no podían prestar una asistencia rápida. Alegan que las autoridades del Estado parte no respondieron con prontitud a las llamadas de socorro, desatendiendo las obligaciones que les incumbían en virtud del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979. Indican que la primera llamada de socorro a las Fuerzas Armadas de Malta se realizó a las 13.34 horas, y que en ella se informó a las personas que se encontraban a bordo de la embarcación en peligro de que se había determinado su ubicación y en menos de una hora llegarían las unidades de rescate. Se realizaron nuevas llamadas de socorro a las 15.00 horas y las autoridades aseguraron que la asistencia estaba en camino. Sin embargo, la aeronave de las Fuerzas Armadas de Malta no detectó el barco naufragado hasta las 16.00 horas. Los autores afirman que las autoridades del Estado parte sabían que no podrían llegar rápidamente hasta la embarcación, pero no se apresuraron a solicitar asistencia a las autoridades italianas, cuyos buques se encontraban más cerca. Sostienen que, si el ITS Libra hubiera recibido con prontitud una solicitud de intervención, podría haber rescatado a las personas que se encontraban en peligro.

3.2 Los autores aducen igualmente que se han vulnerado los derechos que amparaban a sus familiares en virtud del artículo 6, párrafo 1, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto, ya que las autoridades del Estado parte no llevaron a cabo una investigación oficial, independiente y efectiva del naufragio para esclarecer los hechos e identificar y castigar a sus responsables.

3.3 Los autores sostienen asimismo que se han vulnerado los derechos que los asisten con arreglo al artículo 7, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto, ya que el hecho de que no se haya investigado la muerte o desaparición de sus familiares les ha causado y les sigue causando angustia, lo que equivale a un trato inhumano y degradante.

Observaciones del Estado parte sobre la admisibilidad y el fondo

4.1 El 19 de enero de 2018, el Estado parte presentó sus observaciones sobre la admisibilidad de la comunicación. Sostiene que la comunicación debe declararse inadmisibles por no haberse agotado los recursos internos, por falta de jurisdicción y por ausencia de la condición de víctima.

4.2 El Estado parte observa el argumento aducido por los autores de que no tuvieron acceso a un recurso efectivo debido a que las autoridades maltesas no investigaron la causa del naufragio con prontitud y eficacia. A este respecto, señala que, en lo que a Malta se refiere, los autores no han presentado denuncia alguna ante las autoridades del Estado parte ni iniciado acción de ninguna otra índole. La única acción que emprendió uno de los autores fue ponerse en contacto con la Cruz Roja de Malta. El Estado parte observa el argumento de los autores de que les resulta difícil presentar una denuncia en Malta porque no viven en el país y carecen de medios económicos. Aduce, no obstante, que las denuncias pueden presentarse por conducto de un procurador especial, por lo que los autores no tenían que estar necesariamente presentes en Malta para hacerlo. Además, afirma que estos disponían de varios recursos internos, tanto civiles como penales, que no utilizaron. En lo que respecta a la vía penal, podrían haber presentado una denuncia ante el Comisionado de la Policía, solicitándole que investigara sus acusaciones. En los casos en que la policía no inicia una investigación tras una denuncia de este tipo, se puede presentar un recurso ante el Tribunal de Magistrados para que emita una orden que la obligue a hacerlo. Todas las personas pueden acceder a asistencia letrada, aunque no tengan la ciudadanía maltesa. Además, según se establece en el Código Penal, cualquier persona puede solicitar a un magistrado que lleve a cabo una investigación relativa a un delito punible con una pena de prisión de un mínimo de tres años. En cuanto a la vía civil, los autores también tenían a su disposición una acción de resarcimiento por daños y perjuicios y podían solicitar reparación por cualquier daño que hubieran sufrido. También podían haber interpuesto un recurso de reparación constitucional por la presunta vulneración de los derechos amparados por la Constitución, que incorpora el Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (Convenio Europeo de Derechos Humanos) en la legislación nacional. El recurso de reparación constitucional puede ser interpuesto por una persona que no se encuentre en Malta, la cual puede solicitar asistencia letrada si demuestra que carece de los medios económicos

para hacer frente a dicho procedimiento. El Tribunal Constitucional tiene amplias facultades y puede proporcionar acceso a recursos para reparar una determinada vulneración. Se puede solicitar que el Tribunal examine la denuncia con carácter urgente.

4.3 El Estado parte observa además que el naufragio ocurrió en alta mar. Sostiene que, teniendo en cuenta que el incidente se produjo fuera de las aguas territoriales de Malta, los autores no han demostrado que existiera el necesario vínculo jurisdiccional en el marco del Protocolo Facultativo. Alega que las operaciones de búsqueda y salvamento no equivalen al ejercicio de la jurisdicción. Un Estado es responsable de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en su zona correspondiente, pero esta no puede considerarse territorio del Estado. El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, establece que la zona de búsqueda y salvamento no debe afectar a las fijaciones de límites entre los Estados, de lo que se deduce que no es correcto interpretar esa zona como parte del territorio maltés o como una zona en la que Malta ejerza la jurisdicción extraterritorial. El Estado parte sostiene que el hecho de que cumpla sus obligaciones internacionales en su zona de búsqueda y salvamento no puede interpretarse que dé lugar a un vínculo jurisdiccional. Señala que una zona de búsqueda y salvamento se define como un área de dimensiones definidas asociada a un centro de coordinación de salvamento dentro del cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento, y que la definición no contiene ninguna mención a la jurisdicción o al territorio.

4.4 El Estado parte sostiene además que los autores no han fundamentado su vinculación con las presuntas víctimas de la comunicación, ya que no han aportado pruebas que corroboren que son sus parientes más cercanos y tienen el interés jurídico necesario para presentar una comunicación en su nombre.

4.5 El 25 de mayo de 2018, el Estado parte presentó sus observaciones sobre el fondo de la comunicación. En ellas señala que la primera llamada desde la embarcación en peligro fue realizada mediante un teléfono por satélite al centro de salvamento de Italia, que, por consiguiente, asumió la primera coordinación del caso⁵. A las 13.05 horas, el centro de salvamento de Malta recibió una primera llamada del centro de salvamento de Italia en la que fue informado acerca del barco que solicitaba ayuda. En ese momento, la embarcación atravesaba y abandonaba la zona de búsqueda y salvamento de Libia. La información recibida en un primer momento del centro de salvamento de Italia no indicaba la existencia de una situación de peligro⁶. A las 14.05 horas, el centro de salvamento de Italia mandó un fax al centro de salvamento de Malta solicitándole que aceptara oficial y formalmente la cesión y la transferencia del caso de búsqueda y salvamento. El centro de salvamento de Malta aceptó la solicitud a las 14.35 horas, por lo que fue en ese momento cuando asumió la coordinación del caso. El Estado parte señala que, a las 13.34 horas, el centro de salvamento de Italia, que seguía siendo el primer centro coordinador de salvamento responsable del caso, mandó un aviso de navegación a todos los barcos de la zona para que prestaran asistencia y se comunicaran con él, no con el centro de salvamento de Malta. En el tiempo transcurrido entre la recepción de la solicitud para que asumiera la coordinación del caso y el momento en que se transmitió su aceptación, el centro de salvamento de Malta también adoptó una serie de medidas iniciales. A las 14.10 horas, dio instrucciones al patrullero de altura maltés P61 para que se dirigiera a la zona en que se encontraba la embarcación. El Estado parte advierte la afirmación de los autores de que las personas que estaban a bordo del barco en peligro se pusieron en contacto con el centro de salvamento de Malta a las 13.34 horas, pero sostiene que ese dato es incorrecto, ya que la primera comunicación entre dicho centro y la embarcación mencionada se produjo a las 14.22 horas, cuando el centro de salvamento de Malta telefoneó a los ocupantes para actualizar su posición y verificar la situación a bordo.

⁵ El Estado parte se remite al capítulo 4.5 del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, y al vol. II, cap. 2, secc. 2.25, y cap. 3, secc. 3.6.5, del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento. Señala que el centro de salvamento que asume la primera coordinación de un caso se denomina primer centro coordinador de salvamento y debe asumir la coordinación del caso hasta que este sea traspasado.

⁶ El Estado parte se refiere a un fax enviado a las 14.05 horas por el centro de salvamento de Italia al centro de salvamento de Malta, en el que el centro italiano solicitaba al centro maltés que asumiera la coordinación de la operación de búsqueda y salvamento. En dicho fax se indicaba que la embarcación presentaba un fallo de motor.

Indica que, a las 14.25 horas, el centro de salvamento de Malta dio instrucciones a una aeronave militar maltesa para que sobrevolara la zona, y a las 14.30 horas emitió una alerta urgente de navegación (conocido como mensaje de navegación marítima o NAVTEX) para que todos los buques que se encontraran en las proximidades acudieran a prestar asistencia. El Estado parte sostiene que, al haberse emitido avisos de navegación, todas las embarcaciones que se encontraban en la zona próxima al barco, incluido el ITS Libra, tenían el deber de dirigirse al lugar del incidente.

4.6 Al asumir la coordinación del caso, el centro de salvamento de Malta solicitó al centro de salvamento de Italia que confirmara la disponibilidad de cualquier buque italiano en la zona que pudiera intervenir de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979⁷. A las 15.09 horas, el centro de salvamento de Italia respondió que no estaba disponible ninguna unidad de guardacostas, pero sí un buque de la Marina italiana, aunque no indicó su nombre, posición ni datos de contacto. Después de que la aeronave de las Fuerzas Armadas de Malta identificara al ITS Libra, el centro de salvamento de Malta solicitó que este procediera a prestar asistencia, ya que se encontraba a una distancia de 17 millas náuticas, por lo que era la embarcación más cercana a los migrantes. A las 16.22 horas, el centro de salvamento de Malta mandó un fax al centro de salvamento de Italia solicitándole que diera instrucciones al ITS Libra para que se dirigiera a la zona, ya que las fuerzas armadas habían observado que el barco en peligro estaba hacinado y presentaba inestabilidad. El centro de salvamento de Italia respondió por teléfono que el ITS Libra estaba realizando tareas de vigilancia en la zona y que, si se desplazaba, no quedaría ningún efectivo para realizar esas tareas. A esta conversación le siguió otro fax, enviado a las 16.42 horas, tras el cual el centro de salvamento de Italia confirmó que el ITS Libra se dirigiría a la zona para prestar asistencia. El centro de salvamento de Malta también se puso en contacto con los buques comerciales que se encontraban en las proximidades para solicitarles ayuda. A pesar de ello, a las 16.55 horas el ITS Libra seguía manteniendo su rumbo inicial sin dirigirse hacia la embarcación en apuros, como se le había solicitado. El centro de salvamento de Malta dio entonces instrucciones al avión de patrulla maltés para que llamara directamente al ITS Libra por radio de muy alta frecuencia, pero sus llamadas no obtuvieron respuesta. A las 17.07 horas, la embarcación de los migrantes volcó. Como medida para alcanzarla cuanto antes, el buque militar maltés P61 mandó una lancha neumática de casco rígido, que llegó al lugar del incidente a las 17.45 horas e inició las operaciones de salvamento. El buque P61 llegó a las 17.51 horas y el ITS Libra, a las 17.57 horas. El buque P61 confirmó el rescate de 147 personas aproximadamente y el ITS Libra, de 56. El Estado parte afirma que, al asumir la coordinación del caso, adoptó todas las precauciones necesarias y a su alcance con el fin de prestar una asistencia oportuna, para lo que mandó los recursos de que disponía, tanto públicos como privados, y solicitó los de Italia por conducto de su centro de salvamento, ya que el centro de salvamento de Malta no tenía competencia ni autoridad para impartir órdenes a un buque de la Marina de otro Estado. El Estado parte señala además que emitió una alerta NAVTEX dirigida a todas las embarcaciones de la zona, mandó que su aeronave militar dejara caer un bote salvavidas para prestar asistencia y dirigió al buque comercial más cercano hacia la zona.

4.7 El Estado parte advierte también las afirmaciones de los autores de que se vulneraron los derechos que amparaban a sus familiares en virtud del artículo 6, leído por separado y conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto. Reitera su argumento de que los autores no han presentado denuncia alguna ante ninguna autoridad del Estado parte para solicitar que se inicie una investigación.

4.8 El Estado parte aduce que el respeto a la vida obliga en primer lugar a la persona a no poner su vida en peligro innecesariamente y a adoptar todas las salvaguardias posibles para limitar los posibles riesgos. Señala que Europa y los Estados situados en sus fronteras exteriores se enfrentan a unos flujos migratorios sin precedentes, con personas que tratan de cruzar el mar a bordo de embarcaciones que no están en condiciones de navegar. Por mucho que los centros coordinadores de salvamento sean diligentes, disciplinados y estén bien equipados, siempre puede darse la situación de que se produzcan múltiples casos de búsqueda

⁷ El Estado parte se remite a los capítulos 3.1.6 y 3.1.7 del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979.

y salvamento simultáneamente o de que las condiciones meteorológicas impidan realizar las operaciones de salvamento por motivos de seguridad. El Estado parte afirma que, en el presente caso, sus autoridades no escatimaron esfuerzos y ejercieron toda la diligencia debida para llevar a cabo un salvamento con éxito.

Comentarios de los autores sobre las observaciones del Estado parte acerca de la admisibilidad y el fondo

5.1 El 12 de abril de 2018, los autores presentaron sus comentarios sobre las observaciones del Estado parte acerca de la admisibilidad de la comunicación. En ellos afirman que el hecho de que las autoridades del Estado parte no investigaran el naufragio de oficio, con prontitud y eficacia, pone de manifiesto que los autores no disponían de ningún recurso efectivo. Sostienen que la noticia del naufragio apareció en los medios de comunicación de toda Europa y que, por lo tanto, las autoridades del Estado parte debían haber iniciado una investigación por iniciativa propia. Alegan también que la interposición de un recurso civil habría sido ineficaz, ya que las presuntas víctimas de la vulneración del derecho a la vida no habrían obtenido reparación. Sostienen además que presentar una denuncia ante el Tribunal Constitucional no sería un recurso efectivo, ya que este solo puede examinar el asunto en segunda instancia, y únicamente si el tribunal civil de primera instancia no ha rechazado ejercer su competencia. Aducen que solicitar un control de constitucionalidad sobre la legalidad de los hechos denunciados es un recurso extraordinario y discrecional.

5.2 Los autores afirman que el hecho de que el naufragio se produjera fuera del territorio de Malta no basta por sí mismo para excluir la existencia de un vínculo jurisdiccional. Sostienen que el Estado parte, que detentaba la responsabilidad principal en la coordinación de la operación de búsqueda y salvamento en su zona correspondiente, no cumplió con su deber de coordinar.

5.3 En cuanto a la presunta ausencia de la condición de víctima, los autores señalan que adjuntan a sus comentarios fotografías de sus familiares, certificados de nacimiento y copias de pasaportes que prueban su relación de parentesco con las presuntas víctimas.

5.4 El 4 de octubre de 2018, los autores presentaron sus comentarios sobre las observaciones del Estado parte acerca del fondo de la comunicación. En ellos reiteran su afirmación de que las autoridades del Estado parte iniciaron la operación de salvamento con retraso. Señalan que, a las 14.10 horas, el centro de salvamento de Malta dio instrucciones al patrullero de altura maltés P61 para que se dirigiera hacia la zona de la embarcación en peligro. Argumentan que, si esa orden se hubiera emitido inmediatamente después de que el centro de salvamento de Malta recibiera la primera llamada del centro de salvamento de Italia a las 13.05 horas, o después de que este último emitiera la primera alerta de navegación a las 13.34 horas, el patrullero habría alcanzado la embarcación en apuros antes de que esta volcara.

5.5 Los autores se reafirman en que se han vulnerado los derechos que asistían a sus familiares en virtud del artículo 6, párrafo 1, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto y los que los asistían en virtud del artículo 7, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto, ya que las autoridades del Estado parte no investigaron de forma oficial, independiente y eficaz las circunstancias del naufragio. Advierten el argumento aducido por el Estado parte de que no presentaron ninguna denuncia en relación con el incidente y reiteran que las autoridades del Estado parte tenían el deber de llevar a cabo una investigación efectiva de oficio.

Deliberaciones del Comité

Examen de la admisibilidad

6.1 Antes de examinar toda reclamación formulada en una comunicación, el Comité debe decidir, de conformidad con el artículo 97 de su reglamento, si dicha comunicación es o no admisible en virtud del Protocolo Facultativo.

6.2 En cumplimiento de lo exigido en el artículo 5, párrafo 2 a), del Protocolo Facultativo, el Comité se ha cerciorado de que el mismo asunto no está siendo examinado en el marco de otro procedimiento de examen o arreglo internacional.

6.3 El Comité observa la afirmación del Estado parte de que, según lo dispuesto en el artículo 1 del Protocolo Facultativo, la comunicación es inadmisibles por falta de jurisdicción, ya que los hechos ocurrieron fuera de sus aguas territoriales. Observa también la afirmación de los autores de que la denuncia es competencia del Estado parte, ya que sus autoridades eran responsables de la zona marítima de búsqueda y salvamento en la que se produjo el naufragio, mantuvieron un contacto continuo con la embarcación que naufragaba y activaron los procedimientos de salvamento, con lo que ejercieron el control sobre las personas que se encontraban en peligro.

6.4 El Comité recuerda que, en virtud del artículo 1 del Protocolo Facultativo, tiene competencia para recibir y considerar comunicaciones de individuos que se hallen bajo la jurisdicción de los Estados partes. También recuerda que en el párrafo 10 de su observación general núm. 31 (2004), relativa a la índole de la obligación jurídica general impuesta a los Estados partes en el Pacto, estableció que los Estados partes están obligados por el párrafo 1 del artículo 2 a respetar y garantizar los derechos reconocidos en el Pacto a todos los individuos que se encuentren en su territorio y a todas las personas sometidas a su jurisdicción. Esto significa que un Estado parte debe respetar y garantizar los derechos establecidos en el Pacto a cualquier persona sometida al poder o al control efectivo de ese Estado parte, incluso si no se encuentra en su territorio. Como se indica en la observación general núm. 15 (1986) relativa a la situación de los extranjeros con arreglo al Pacto, el disfrute de los derechos del Pacto no se restringe a los ciudadanos de los Estados partes, sino que debe también extenderse a todos los individuos, independientemente de su nacionalidad o de su situación apátrida, como las personas en búsqueda de asilo, los refugiados, los trabajadores migrantes y otras personas, que pueden encontrarse en el territorio o estar sometidos a la jurisdicción del Estado parte. Este principio se aplica asimismo a los sometidos al poder o al control eficaz de las fuerzas de un Estado parte que actúan fuera de su territorio, independientemente de las circunstancias en las que ese poder o control eficaz se obtuvo, como las fuerzas que constituyen un contingente nacional de un Estado parte asignado a una operación internacional encargada de imponer la paz o de mantenerla.

6.5 Además, el Comité recuerda el párrafo 63 de su observación general núm. 36 (2018), relativa al derecho a la vida, en el que señaló que, en vista del artículo 2, párrafo 1, del Pacto, los Estados partes tienen la obligación de respetar y garantizar los derechos reconocidos en el artículo 6 a todas las personas que se encuentren en su territorio y estén sujetas a su jurisdicción, es decir, a todas las personas sobre cuyo disfrute del derecho a la vida ejercen el poder o el control efectivo. Esto incluye a quienes se encuentren fuera de cualquier territorio efectivamente controlado por el Estado, cuyo derecho a la vida, sin embargo, se ve afectado por sus fuerzas armadas o por otras actividades de manera directa y razonablemente previsible. Los Estados partes deben respetar y proteger la vida de las personas que se encuentran en lugares sometidos a su control efectivo, como los territorios ocupados, y en los territorios respecto a los cuales han asumido la obligación internacional de aplicar el Pacto. Los Estados partes también están obligados a respetar y proteger la vida de todas las personas que se encuentren en una aeronave o un buque matriculados por ellos o que enarbolan su pabellón, y de quienes se encuentren en peligro en el mar, de conformidad con sus obligaciones internacionales en materia de salvamento en el mar⁸. El Comité recuerda además su jurisprudencia en el sentido de que un Estado parte puede incurrir en vulneraciones extraterritoriales del Pacto en casos como los de extradición y expulsión, si es un eslabón en la cadena causal que haría posibles las vulneraciones en otra jurisdicción, cuando el riesgo de que se produzca una vulneración extraterritorial sea una consecuencia necesaria y previsible, a juzgar por las circunstancias conocidas por el Estado parte en su momento⁹.

⁸ Véase CCPR/C/MLT/CO/2, párr. 17; Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 98; Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, cap. V, regla 10.

⁹ *Munaf c. Rumania* (CCPR/C/96/D/1539/2006), párr. 14.2.

6.6 Por otro lado, el Comité observa que, de conformidad con el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que 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, y 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. Observa asimismo que en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, y en las normativas aprobadas con arreglo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, figuran disposiciones específicas relativas a la prestación y coordinación de servicios de búsqueda y salvamento, incluida la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento de buques de diferentes Estados por el correspondiente centro de coordinación regional, y al deber de los Estados de cooperar en las actividades de búsqueda y salvamento en cuanto reciban información de situaciones de peligro en el mar¹⁰.

6.7 En el presente caso, el Comité observa que las partes no cuestionan que el naufragio ocurriera fuera del territorio del Estado parte ni que ninguna de las presuntas vulneraciones se produjera encontrándose los familiares de los autores a bordo de una embarcación que enarbolaba un pabellón maltés. Por consiguiente, la cuestión que el Comité debe dirimir es si se puede considerar que las presuntas víctimas estaban bajo el poder o el control efectivo del Estado parte aun cuando el incidente tuviera lugar fuera de su territorio. El Comité observa que, en el presente caso, no se cuestiona que la embarcación en peligro se encontrara en la zona de búsqueda y salvamento en que las autoridades del Estado parte habían asumido la responsabilidad de coordinar el conjunto de operaciones de búsqueda y salvamento, de conformidad con el capítulo 2.1.9 del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, y el capítulo V, regla 33, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974. Observa además que no se cuestiona que las autoridades del Estado parte aceptaran oficialmente encargarse de la coordinación de las labores de salvamento a las 14.35 horas del día del naufragio. Así pues, el Comité considera que el Estado parte ejerció el control efectivo de la operación de rescate, lo que podría dar lugar a una relación causal directa y razonablemente previsible entre los actos y omisiones de los Estados partes y el resultado final de la operación. Por consiguiente, lo dispuesto en el artículo 1 del Protocolo Facultativo no obsta para que el Comité examine la presente comunicación.

6.8 El Comité observa además el argumento del Estado parte de que la comunicación debería considerarse inadmisibles por no haberse agotado los recursos internos. Advierte la afirmación de los autores de que no disponían de un recurso efectivo en el Estado parte para impugnar las deficiencias de la actuación de las autoridades durante las actividades de salvamento. No obstante, el Comité observa la afirmación del Estado parte de que los autores disponían de varios recursos internos mediante los que podrían haber planteado sus reclamaciones, entre ellos la presentación de una denuncia ante el Comisionado de la Policía, solicitándole que investigara sus alegaciones, la presentación de una solicitud a un magistrado para que llevara a cabo una investigación sobre las circunstancias del naufragio, la interposición de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios por vía civil o la interposición de un recurso de reparación constitucional por la presunta vulneración de los derechos que les garantizaba, a ellos y a sus familiares, la Constitución, que incorpora el Convenio Europeo de Derechos Humanos en la legislación nacional. El Comité observa además la información aportada por el Estado parte de que esas denuncias pueden presentarse por conducto de un procurador especial, por lo que los autores no tenían que estar necesariamente presentes en el Estado parte para interponerlas. Observa también la afirmación del Estado parte según la cual las personas que puedan demostrar que carecen de los medios económicos para hacer frente a los procedimientos internos pueden disponer de asistencia letrada.

¹⁰ Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, cap. 5.6; y Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, cap. V, regla 33.

6.9 El Comité recuerda su jurisprudencia en el sentido de que, si bien no existe obligación de agotar los recursos internos que no tengan posibilidades de prosperar, los autores de las comunicaciones deben ejercer la diligencia debida para acogerse a los recursos disponibles, y señala que las meras dudas o suposiciones sobre la eficacia de dichos recursos no eximen a los autores de agotarlos¹¹. Asimismo, observa que, en el presente caso, los autores no han presentado sus reclamaciones ante ninguna autoridad judicial o cuasijudicial del Estado parte ni han considerado la posibilidad de hacerlo por la vía penal, y tampoco han refutado las afirmaciones del Estado parte en el sentido de que existen recursos efectivos. Dadas las circunstancias, el Comité concluye que los autores no han agotado los recursos internos disponibles, por lo que considera que la comunicación es inadmisibles en virtud del artículo 5, párrafo 2 b), del Protocolo Facultativo.

7. Por consiguiente, el Comité decide:

- a) Que la comunicación es inadmisibles en virtud del artículo 5, párrafo 2 b), del Protocolo Facultativo;
- b) Que la presente decisión se ponga en conocimiento del Estado parte y de los autores.

¹¹ Véanse, entre otras, *V. S. c. Nueva Zelandia* (CCPR/C/115/D/2072/2011), párr. 6.3; *García Perea c. España* (CCPR/C/95/D/1511/2006), párr. 6.2; y *Zsolt Vargay c. el Canadá* (CCPR/C/96/D/1639/2007), párr. 7.3.

Anexo I

Voto particular (disidente) de Andreas Zimmermann, miembro del Comité

1. Si bien estoy de acuerdo con el resultado de la denuncia, según la decisión adoptada por la mayoría del Comité, tengo que disociarme respetuosamente en lo que concierne a la cuestión de si los autores estaban en el momento en que se produjeron los hechos bajo la jurisdicción de Malta en el sentido del artículo 2, párrafo 1, del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

2. Por lo tanto, habría rechazado la denuncia no sólo por no haberse agotado los recursos internos, sino también por estar fuera de la competencia del Comité con arreglo al Protocolo Facultativo.

3. Es indiscutible que los familiares de los autores no se encontraban en ese momento en aguas territoriales de Malta y que no estuvieron en ningún momento a bordo de embarcaciones que enarbolaran el pabellón maltés. Los únicos hechos que podrían haber apoyado la afirmación de estar bajo la jurisdicción de Malta a efectos del Pacto eran que se encontraban dentro de una zona de búsqueda y salvamento de la que dicho país era responsable según las normas aplicables del derecho del mar y que las autoridades de Malta habían estado en contacto por radio con la embarcación en peligro y habían activado los procedimientos de salvamento.

4. En primer lugar, la mayoría *in abstracto* se remite correctamente al criterio acertado para determinar si una persona está bajo la jurisdicción de un Estado parte, es decir, si se encuentra bajo el poder o el control efectivo de ese Estado parte, aunque no esté situada en su territorio. Sin embargo, afirmo respetuosamente que la formulación de esta norma por parte de la mayoría haciendo referencia a su propia decisión anterior en el caso *Munaf c. Rumania* es engañosa, ya que, en ese caso, el autor se encontraba dentro de la Embajada de Rumania, donde el Estado ejercía obviamente plena jurisdicción legal sobre sus locales diplomáticos y los actos de todas las personas que se encontraban en ellos, una situación difícilmente comparable a la de alta mar¹.

5. Además, la mayoría intenta basarse en el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que estipula que todo Estado parte en la Convención exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que 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. El artículo también dispone que 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. Sin embargo, según se ha dicho acertadamente en otro lugar, la obligación de proteger los derechos humanos, que en el caso que nos ocupa se deriva del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, no puede desencadenarse por una decisión de no protegerlos; lo primero es lógicamente anterior a lo segundo². Además, dicha obligación de proteger los derechos garantizados por el Pacto es aún menos probable que surja por el incumplimiento de una obligación derivada de un conjunto de normas completamente diferente, es decir, las normas aplicables de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

6. De hecho, la noción de jurisdicción en los tratados de derechos humanos no es equivalente al concepto de competencia para dictar normas previsto en el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Mientras que la primera se refiere al derecho que tienen las personas a disfrutar de sus derechos humanos frente a un

¹ *Munaf c. Rumania* (CCPR/C/96/D/1539/2006), párr. 14.2.

² Compárese, *mutatis mutandis*, con Marko Milanovic, “Repatriating the children of foreign terrorist fighters and the extraterritorial application of human rights”, *EJIL:Talk!*, 10 de noviembre de 2020.

Estado parte en el Pacto, la segunda se refiere a la obligación del Estado, en virtud de la Convención, de regular determinadas situaciones mediante su legislación nacional.

7. Las mismas consideraciones se aplican, *mutatis mutandis*, a las obligaciones derivadas del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, y del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974. En virtud de esos convenios, Malta, una vez más, tenía la obligación de acoger finalmente a esas personas bajo su jurisdicción adoptando las medidas apropiadas para rescatarlas, pero mientras no se produjera ese salvamento, todavía no estaban sujetas a la jurisdicción maltesa en el sentido del Pacto.

8. Las últimas observaciones finales del Comité sobre Malta, citadas por la decisión mayoritaria, confirman que los autores no se encontraban bajo la jurisdicción de Malta en el momento de producirse los hechos. En dichas observaciones, el Comité se refirió exclusivamente, y con razón, a los casos de *expulsiones* colectivas de migrantes que habían sido *interceptados* y *rescatados* en el mar (la cursiva es nuestra)³, es decir, personas que habían entrado en la jurisdicción maltesa sólo al haber sido interceptadas y rescatadas, pero no antes de dicha operación de salvamento.

9. En conjunto, la opinión mayoritaria, por lo tanto, convierte una violación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y/o del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, y del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 —que, en mi forma de apreciar los hechos subyacentes a la denuncia, sí tuvo lugar— en violaciones del Pacto. Sin embargo, al actuar de este modo, la mayoría podría, en última instancia, incluso perjudicar los valores que pretende proteger, ya que los Estados partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar podrían ser aún más reacios a asumir las obligaciones relacionadas con el derecho del mar que les imponen estas últimas convenciones, porque ello podría hacerles responsables, en virtud del Pacto, de acontecimientos trágicos que tuvieran lugar en sus respectivas zonas de búsqueda y salvamento.

³ CCPR/C/MLT/CO/2, párr. 17.

Anexo II

Voto particular conjunto (disidente) de Arif Bulkan, Duncan Laki Muhumuza y Gentian Zyberi, miembros del Comité

1. No estamos de acuerdo con la conclusión del Comité de que la comunicación es inadmisibile con arreglo al artículo 5, párrafo 2 b), del Protocolo Facultativo, dado que el Estado parte no investigó de oficio las circunstancias del naufragio. Además, a continuación examinaremos el vínculo jurisdiccional y su repercusión en las obligaciones del Estado parte en virtud del artículo 6, párrafo 1, del Pacto.

Operaciones de búsqueda y salvamento en el mar y el vínculo jurisdiccional

2. El presente caso se refiere a una operación fracasada de búsqueda y salvamento en el mar que tuvo lugar el 11 de octubre de 2013. En esa operación, aunque se desconoce el número exacto de víctimas, se calcula que murieron más de 200 personas que se encontraban a bordo de la embarcación, entre ellas 60 niños (párr. 2.3). La obligación de los Estados de cooperar en el rescate de personas varadas en el mar está incluida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974. Debido a las circunstancias del caso que nos ocupa, Italia y Malta compartieron esa responsabilidad, aunque no en la misma medida¹.

3. El Estado parte ha alegado que no es correcto interpretar que la zona de búsqueda y salvamento forma parte del territorio de Malta o de una zona sobre la que este país ejerce jurisdicción extraterritorial (párr. 4.3). Los autores sostienen que su denuncia es competencia del Estado parte, ya que sus autoridades eran responsables de la zona marítima de búsqueda y salvamento en la que se produjo el naufragio, mantuvieron un contacto continuo con la embarcación que naufragaba y activaron los procedimientos de salvamento, con lo que ejercieron el control sobre las personas que se encontraban en peligro (párr. 6.3).

4. El Comité, en su observación general núm. 36 (2018), relativa al derecho a la vida, señaló que, en vista del artículo 2, párrafo 1, del Pacto, los Estados partes tienen la obligación de respetar y garantizar los derechos reconocidos en el artículo 6 a todas las personas que se encuentren en su territorio y estén sujetas a su jurisdicción, es decir, a todas las personas sobre cuyo disfrute del derecho a la vida ejercen el poder o el control efectivo. Los Estados partes también están obligados a respetar y proteger la vida de todas las personas que se encuentren en una aeronave o un buque matriculados por ellos o que enarboles su pabellón, y de quienes se encuentren en peligro en el mar, de conformidad con sus obligaciones internacionales en materia de salvamento en el mar². El Comité ha expresado su preocupación por las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar con respecto al Estado parte³. La diligencia debida exige adoptar medidas razonables y positivas que no impongan una carga desproporcionada a los Estados partes en respuesta a amenazas a la vida razonablemente previsibles⁴. Puesto que se trata de una obligación de conducta, esto requiere que los Estados hagan todo lo posible para tratar de salvar a las personas que se encuentran en peligro en el mar. En el presente caso, el Estado parte asumió la responsabilidad principal de coordinar la operación de búsqueda y salvamento en su zona correspondiente. Los hechos del caso ponen de manifiesto importantes deficiencias en la operación de salvamento coordinada por las autoridades del Estado parte (párrs. 4.5 y 5.4), lo que provocó la muerte por ahogamiento de más de 200 personas, entre ellas 60 niños.

¹ Para el caso contra Italia, véase *A. S. y otros c. Italia* (CCPR/C/128/D/3042/2017).

² Comité de Derechos Humanos, observación general núm. 36, párr. 63.

³ CCPR/C/MLT/CO/2, párr. 17.

⁴ Comité de Derechos Humanos, observación general núm. 36, párr. 21.

Deber de investigar las circunstancias del naufragio

5. El Estado parte afirma que los autores disponían de varios recursos internos, tanto civiles como penales, que no utilizaron (párr. 4.2). Los autores alegan que las autoridades del Estado parte tenían el deber de llevar a cabo una investigación efectiva de oficio (párr. 5.5). En su observación general núm. 36, el Comité establece que un elemento importante de la protección que brinda el Pacto al derecho a la vida es la obligación de los Estados partes, cuando tengan conocimiento o deberían haberlo tenido de privaciones de la vida potencialmente ilícitas, de investigar y, según proceda, enjuiciar a los responsables de esos incidentes⁵. A pesar de que más de 200 personas que se encontraban a bordo de la embarcación murieron en este trágico incidente, más de siete años después el Estado parte aún no ha iniciado ningún procedimiento judicial para arrojar luz sobre las circunstancias exactas del naufragio y pedir cuentas a los responsables.

6. En la presente comunicación, los autores no solicitan una indemnización ni ningún otro recurso civil por su pérdida personal, sino que están interesados en exigir responsabilidades a las personas cuyos fallos condujeron a la tragedia que se cobró la vida de unas 200 personas, incluidos sus familiares. Cuando se produce una muerte no natural, el Estado tiene la obligación de investigar las circunstancias y enjuiciar y castigar a los posibles responsables, independientemente de que los familiares de la víctima presenten una denuncia. *A fortiori*, dicha obligación es aún mayor en el contexto de un incidente de esta magnitud, que probablemente se produjo como resultado del incumplimiento por parte del Estado parte de sus obligaciones legales en relación con las operaciones de búsqueda y salvamento. En estas circunstancias, por lo tanto, concluiríamos que el Estado parte tenía la obligación de investigar de oficio los hechos en cuestión, y la reclamación de los autores no puede verse perjudicada por el hecho de que las autoridades competentes no lo hicieran. Por consiguiente, estamos en desacuerdo con la mayoría del Comité, que considera la presente comunicación inadmisibles en virtud del artículo 5, párrafo 2 b), del Protocolo Facultativo.

7. Dada la falta de diligencia debida de las autoridades del Estado parte en sus esfuerzos por rescatar a los cientos de personas en peligro, muchas de las cuales finalmente perecieron, habríamos concluido que se habían vulnerado los derechos que asistían a los familiares de los autores en virtud del artículo 6, párrafo 1, leído conjuntamente con el artículo 2, párrafo 3, del Pacto.

⁵ *Ibid.*, párr. 27.

Anexo III

Voto particular (disidente) de H el ene Tigroudja, miembro del Comit e

1. No me convence el modo en que la mayoría ha tratado las cuestiones esenciales de las operaciones de b usqueda y salvamento y la responsabilidad de los Estados que plantea la denuncia inicial contra Italia y Malta. Mi desacuerdo con la solución alcanzada por la mayoría se basa en tres elementos.

2. En primer lugar, al dividir la comunicación que inicialmente se dirigi a contra Italia y Malta, la mayoría ha hecho mucho m as compleja la cuestión de la responsabilidad compartida entre los dos Estados implicados en el naufragio. La denuncia inicial explicaba claramente las reclamaciones contra Italia y las que se hacían contra Malta. Adem as, los autores basaron su razonamiento en la falta de cooperación y coordinación entre ambos Estados que condujo a la dramática consecuencia que supuso que m as de 200 personas perdieran la vida. Al dividir artificialmente la denuncia en dos casos diferentes, la mayoría ha eludido totalmente la cuestión de la responsabilidad compartida de Italia y Malta en el contexto específico de las operaciones de b usqueda y salvamento. Ha desaprovechado la oportunidad de profundizar en la articulación de esa responsabilidad compartida de cooperación y coordinación y de aportar aclaraciones sobre el párrafo 63 de la observación general núm. 36 (2018) del Comit e de Derechos Humanos relativa al derecho a la vida, en el que se establecen las obligaciones de los Estados en una situación de peligro en el mar. En este contexto específico, en el que los agujeros negros o los vacíos legales son un argumento utilizado a menudo por los Estados para minimizar sus obligaciones, el Comit e debería haberse ceñido a la denuncia tal y como la presentaron los autores y haber respondido con m as rigor a sus argumentos.

3. En segundo lugar, el Comit e, en su observación general núm. 36, a la que se refiere en el párrafo 6.5 de la presente comunicación, afirma que la obligación de los Estados partes de proteger la vida en el mar debe estar en consonancia con sus obligaciones internacionales en materia de salvamento marítimo. En su denuncia inicial, los autores de la comunicación detallan de manera rigurosa el conjunto de obligaciones internacionales relativas a las operaciones de b usqueda y salvamento. Incluyen tanto los convenios fundamentales, es decir, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (art. 98), el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, y el Convenio Internacional sobre B usqueda y Salvamento Marítimos, de 1979, como los reglamentos aprobados posteriormente y que desarrollan el contenido de la obligación de cooperación y la de salvamento. M as concretamente, a partir del amplio conjunto de convenios y reglamentos a los que se refiere la observación general núm. 36, los autores afirman que se reforzaron las obligaciones de coordinación y cooperación entre los Estados que participan en operaciones de b usqueda y salvamento. En la presente decisión, la mayoría mencion  un cuerpo normativo obsoleto. Por lo tanto, proporcionó una interpretación de las obligaciones de los Estados que no es jurídicamente convincente.

4. En tercer lugar, y este punto está relacionado con los anteriores, en el presente caso la mayoría centr  su razonamiento en el hecho de que los autores no habían agotado los recursos internos en Malta. Sin embargo, en su denuncia inicial, los autores explicaron que en 2013 intentaron obtener información de las autoridades maltesas sobre el paradero de sus familiares. Asimismo, reconocieron que no habían presentado formalmente reclamaciones por vía civil ni penal ante las autoridades maltesas pero, debido al número de muertes, Malta no podía ignorar la tragedia. Los autores, en esas circunstancias y basándose en el hecho de que habían intentado obtener información sobre sus familiares en Malta, alegaron que el Estado tenía la obligación de investigar de oficio. Adem as, consideraron que la carga de agotar los recursos internos no debía aplicarse en este contexto excepcional. En su respuesta al Comit e, Malta no mencion  ningún intento de investigar los hechos ocurridos en su zona de b usqueda y salvamento (párrs. 4.2 y 4.3). Por el contrario, adujo que el naufragio se había producido en alta mar (párr. 4.3), fuera de su jurisdicción.

5. En su respuesta (párr. 6.8), la mayoría del Comité aceptó el argumento del Estado de que no se habían agotado los recursos internos, lo que no fue impugnado por los autores, pero no trató la afirmación de que, en esas circunstancias excepcionales, no se aplicaba la condición de dicho agotamiento. En consecuencia, el Comité no abordó, por un lado, la cuestión de si Malta debía investigar de oficio y, por otro y de forma más amplia, el alcance y el contenido de la obligación de diligencia debida del país cuando se pierden vidas en el mar por su falta de cooperación y coordinación debida y eficaz en las operaciones de búsqueda y salvamento.

6. Considero que la presente comunicación contra Malta y la comunicación contra Italia¹ deberían haber sido examinadas conjuntamente, tal como solicitaron los autores. De ese modo, se habría dejado mayor constancia de que los fallos que cometió Malta en la protección de las personas en el mar no se remediaron con reacciones rápidas y de oficio de sus autoridades. En el presente caso, el Estado no sólo no ha protegido la vida en el mar en virtud del artículo 6 del Pacto, sino que su sistema interno no ha reaccionado de oficio, con prontitud y eficacia.

¹ *A. S. y otros c. Italia* (CCPR/C/130/D/3042/2017).