

El desafío de la protección de los derechos humanos en el control del Mar Argentino:

ejercicio de potestades coercitivas y sus límites jurídicos

The Challenge of Human Rights Protection in Maritime Control in the Argentine Sea:

Coercive Powers and Legal Limits

JULIETA MARÍA BONINI

Escuela Naval Militar, Facultad de la Armada, Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), Argentina

julietabonini.armada@gmail.com

Resumen

El presente trabajo analiza el ejercicio de potestades coercitivas en operaciones de control marítimo en el Mar Argentino y sus límites a la luz del derecho internacional de los derechos humanos. A partir del marco jurídico establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se examinan las facultades estatales de interdicción y su proyección en el caso argentino, particularmente en la actuación de la Prefectura Naval Argentina.

El estudio aborda la tensión entre la seguridad marítima y la obligación de respetar y garantizar los derechos fundamentales, incluso en contextos extraterritoriales. En este sentido, se analizan los derechos potencialmente afectados durante estas operaciones, tales como la integridad personal, la libertad personal, el debido proceso, el derecho a solicitar asilo y el principio de no devolución. Asimismo, se examinan escenarios como la pesca ilegal, las situaciones de vulnerabilidad de las tripulaciones y los supuestos de tráfico ilícito de migrantes y trata de personas por vía marítima.

Finalmente, se identifican desafíos normativos y operativos en el caso argentino, destacándose la necesidad de fortalecer la incorporación de estándares de derechos humanos en el ámbito marítimo.

Abstract

This paper analyzes the exercise of coercive powers in maritime control operations in the Argentine Sea and their limits in light of International Human Rights Law. Based on the legal framework established by the United Nations Convention on the Law of the Sea, it examines state interdiction powers and their application in the Argentine case, particularly in relation to the role of the Argentine Naval Prefecture.

The study addresses the tension between maritime security and the obligation to respect and guarantee fundamental rights, even in extraterritorial contexts. In this regard, it explores the rights potentially affected during such operations, including personal integrity, personal liberty, due process, the right to seek asylum, and the principle of non-refoulement. It also examines specific scenarios such as illegal fishing, situations of vulnerability among crews, and cases of migrant smuggling and human trafficking by sea.

Finally, the paper identifies normative and operational challenges in the Argentine context, highlighting the need to strengthen the incorporation of human rights standards into maritime operations.

Palabras clave: derecho del mar, derechos humanos, interdicción marítima, seguridad marítima, control del mar.

Keywords: Law of the Sea, human rights, maritime interdiction, maritime security, sea control.

Introducción

Las operaciones de seguridad marítima constituyen una manifestación específica del poder de policía del Estado en el mar y del ejercicio de su *ius imperii*, a través del cual se hacen efectivas sus decisiones en un ámbito jurídicamente complejo, en el que convergen el derecho del Mar, el derecho Internacional de los derechos humanos, el derecho interno y las reglas sobre el empleo de la fuerza.

En términos concretos, estas operaciones comprenden la facultad estatal de detener un buque, abordarlo e inspeccionarlo, confiscar mercadería, restringir la libertad de las personas a bordo, trasladarlas para su procesamiento y, en situaciones excepcionales, recurrir al uso de la fuerza (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982; Naciones Unidas, 1990).

A diferencia de lo que ocurre en el territorio, donde el Estado ejerce soberanía plena, en el ámbito marítimo coexisten distintas zonas jurídicas, interactúan buques con bandera extranjera y pueden encontrarse personas cuya nacionalidad o estatus jurídico resulte incierto. Asimismo, la jurisdicción puede ser objeto de controversia. Estos elementos condicionan el alcance del poder estatal, cuya competencia se encuentra delimitada por el Derecho del Mar. En este contexto, el Estado no solo debe cumplir con las normas del Derecho del Mar, sino también respetar y garantizar los derechos humanos, incluso cuando actúa fuera de su territorio. Tanto el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966) como la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969) imponen a los Estados la obligación de respetar y garantizar los derechos de todas las personas que se encuentren bajo su jurisdicción.

Cada acto coercitivo puede incidir en la integridad física, la libertad personal, el debido proceso o el derecho a solicitar asilo. Ello plantea el debate acerca del alcance extraterritorial de las obligaciones en materia de derechos humanos y del momento a partir del cual una persona interceptada queda bajo jurisdicción del Estado actuante.

La necesidad de compatibilizar la obligación estatal de garantizar la seguridad marítima con el deber de respetar y proteger los derechos humanos, evidencia una tensión estructural entre potestades coercitivas y estándares internacionales de protección, particularmente en escenarios extraterritoriales donde la jurisdicción estatal resulta controvertida. En el caso argentino, esta problemática adquiere especial relevancia en las operaciones de interdicción y control marítimo, donde el ejercicio de potestades coercitivas se desarrolla en un entramado normativo complejo que exige una interpretación armónica entre el Derecho del Mar y las obligaciones internacionales en materia de derechos humanos.

No obstante, la ausencia de lineamientos operativos públicos específicos que integren estos estándares en el ámbito marítimo revela posibles déficits en su implementación, lo que abre un espacio de reflexión sobre la necesidad de fortalecer protocolos y mecanismos con enfoque de derechos.

La interdicción marítima en el ordenamiento jurídico argentino

La interdicción marítima constituye una manifestación específica del ejercicio de potestades estatales en el mar y encuentra su fundamento primario en la condición de Argentina como Estado ribereño. En tal carácter, el Estado argentino ejerce derechos soberanos, competencias funcionales y facultades de jurisdicción en los distintos espacios marítimos adyacentes a su territorio, conforme al régimen establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982).

La condición de Estado ribereño no supone una soberanía uniforme sobre todos los espacios marítimos. El alcance de la jurisdicción argentina varía según la zona de que se trate, de allí que las potestades coercitivas que el Estado puede ejercer, como el abordaje, la inspección o la detención de un buque, dependan del régimen jurídico aplicable en cada espacio. Por esta razón, la delimitación de dichas competencias estatales en el mar territorial, en la zona contigua, en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y en la alta mar resulta clave en el análisis de la interdicción marítima en el ordenamiento argentino, así como la identificación de los supuestos excepcionales en los que el Derecho del Mar habilita formas de intervención más allá de la competencia ordinaria del Estado del pabellón (art. 110 CONVEMAR, 1982).

En el mar territorial el Estado ejerce soberanía plena, la cual se proyecta sobre la columna de agua, el lecho y el subsuelo marino, así como sobre el espacio aéreo suprayacente (arts. 2 y 3 CONVEMAR, 1982). Por su parte, la zona contigua constituye el espacio en el cual el Estado ejerce competencias funcionales limitadas, restringiéndose a la prevención y sanción de infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, migratorios o sanitarios (art. 33 CONVEMAR, 1982), mientras que la ZEE no constituye territorio estatal sino el espacio donde el Estado ribereño ejerce derechos soberanos para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos (arts. 56 y 73 CONVEMAR, 1982).

La ZEE reviste particular relevancia para la Argentina en materia de pesca ilegal. Las facultades de interdicción en ella se vinculan, principalmente, con la protección y conservación de los recursos pesqueros, lo que habilita la inspección de buques, la verificación de licencias, la detención preventiva y la eventual aplicación de sanciones administrativas o penales conforme a la normativa interna. Fuera del ámbito de protección de recursos, la competencia estatal en la ZEE no es equivalente a la soberanía territorial.

Este sistema de distribución escalonada de competencias encuentra su manifestación más restrictiva en la alta mar. En este espacio, la regla general es la competencia exclusiva del Estado del pabellón del buque (art. 92 CONVEMAR, 1982). La intervención de un Estado distinto solo resulta posible en supuestos excepcionales previstos por el Derecho del Mar, tales como el ejercicio del derecho de visita en casos de piratería, trata de esclavos,

transmisiones no autorizadas o ausencia de nacionalidad del buque (art. 110 CONVEMAR, 1982). En términos jurídicos, ello configura un escenario particularmente complejo, dado que la jurisdicción estatal se encuentra estrictamente limitada y la cooperación internacional adquiere un rol determinante.

Sobre este esquema general de distribución de competencias se estructuran las principales facultades de interdicción reconocidas por el Derecho del Mar. Entre ellas, se destacan el derecho de visita, la persecución en caliente (*hot pursuit*) y determinadas formas de cooperación internacional que permiten, en supuestos específicos, ampliar las posibilidades de intervención estatal frente a actividades ilícitas en el mar.

Una de las facultades más relevantes es el derecho de visita, que habilita a un buque de guerra o a una embarcación debidamente autorizada por un Estado a abordar un buque extranjero en alta mar cuando existan motivos razonables para sospechar la comisión de ciertos ilícitos internacionales. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que dicho derecho puede ejercerse cuando el buque sea sospechoso de dedicarse a la piratería, al transporte de esclavos, a transmisiones no autorizadas o cuando carezca de nacionalidad (art. 110.1 CONVEMAR, 1982).

En tales supuestos, el buque interceptor puede verificar la nacionalidad del buque y, de confirmarse la sospecha inicial, proceder a una inspección más detallada. En el caso argentino, esta facultad adquiere relevancia en el marco de las operaciones de control marítimo desarrolladas por la Prefectura Naval Argentina (PNA) y, en determinados supuestos, por unidades de la Armada Argentina, particularmente en escenarios vinculados con la vigilancia de actividades ilícitas en la ZEE y en áreas adyacentes.

En el contexto de la pesca ilegal en la línea de delimitación de la ZEE y en las áreas adyacentes del Atlántico Sur, la facultad que adquiere mayor relevancia es la persecución en caliente (*hot pursuit*). De acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, esta facultad puede ejercerse cuando la persecución se inicia mientras el buque infractor se encuentra en aguas interiores, mar territorial, zona contigua o ZEE, y siempre que la persecución sea continua e ininterrumpida (art. 111 CONVEMAR, 1982).

La posibilidad de continuar la persecución de buques que abandonan la ZEE luego de cometer una infracción constituye una herramienta jurídica fundamental para asegurar la efectividad del régimen de conservación y explotación de los recursos pesqueros bajo jurisdicción argentina, evitando que los infractores puedan eludir la acción de las autoridades refugiándose en alta mar.

En un contexto en el que muchos ilícitos superan la jurisdicción de un solo Estado, la cooperación internacional orientada a fortalecer las capacidades de interdicción adquiere particular relevancia en el derecho marítimo contemporáneo. A través de acuerdos bilaterales o multilaterales que habilitan

el intercambio de información, la coordinación operativa entre autoridades e incluso la autorización para abordar buques sospechosos bajo determinadas condiciones, se amplían las posibilidades de intervención estatal frente a actividades ilícitas en el mar.

Frente a fenómenos como el narcotráfico, el tráfico ilícito de migrantes o la trata de personas por vía marítima, diversos instrumentos internacionales promueven mecanismos de cooperación que facilitan la identificación, inspección y eventual detención de embarcaciones involucradas en delitos transnacionales (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988).

En el caso argentino, estas dinámicas de cooperación se articulan, principalmente, a través de la actuación de la PNA como autoridad marítima nacional, en coordinación con organismos internacionales y con autoridades de otros Estados en materia de control marítimo, vigilancia de actividades ilícitas y protección de los recursos vivos del mar.

El análisis de estas facultades permite comprender el marco jurídico que habilita la interdicción marítima. No obstante, su ejercicio concreto supone la aplicación de potestades coercitivas sobre buques y personas, lo que plantea interrogantes acerca de los procedimientos utilizados y sus límites jurídicos.

Ejercicio de potestades coercitivas en operaciones de control marítimo

Una de las manifestaciones más características del ejercicio de potestades coercitivas por parte del Estado en el ámbito marítimo es el abordaje e inspección de buques. Por medio de estas facultades, las autoridades pueden interceptar una embarcación y ordenar la detención de su marcha, subir a bordo del buque e inspeccionarlo a fin de verificar el cumplimiento de las normas aplicables en materia de navegación, seguridad marítima, control migratorio, prevención de actividades ilícitas y fiscalización de actividades pesqueras.

Esta potestad se encuentra condicionada por el régimen jurídico del espacio marítimo en el que se desarrolla la operación. En el mar territorial, donde el Estado ejerce soberanía plena conforme a lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982), las autoridades marítimas poseen amplias facultades para inspeccionar embarcaciones que se encuentren dentro de ese espacio, siempre que tales actuaciones se realicen en el marco de la legislación nacional aplicable y respetando el régimen de paso inocente de los buques extranjeros (arts. 2 y 17 CONVEMAR, 1982).

En la zona contigua y en la ZEE, el Estado ribereño ejerce estas facultades conforme a las competencias que le reconoce el Derecho del Mar. En estos espacios no existe soberanía plena, sino competencias funcionales específicas. En particular, en la ZEE el Estado puede adoptar medidas de fiscalización

necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas relativas a la conservación y explotación de los recursos vivos del mar, lo que incluye la facultad de abordar e inspeccionar buques pesqueros sospechosos de realizar actividades ilícitas dentro de ese espacio (art. 73 CONVEMAR, 1982).

En la alta mar rige el principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, es decir, del Estado cuya bandera enarbola el buque. Por esta razón, el abordaje de buques extranjeros constituye una excepción a dicha regla. El derecho internacional únicamente habilita la inspección en supuestos específicos, como los contemplados en el derecho de visita, cuando existan motivos razonables para sospechar la comisión de determinados ilícitos internacionales (art. 110 CONVEMAR, 1982).

En el caso argentino, la PNA, en su carácter de autoridad marítima nacional y fuerza de seguridad con competencia en la protección del orden público en el ámbito marítimo, fluvial y portuario, ejerce funciones de policía de seguridad de la navegación y de control del cumplimiento de la normativa vigente en esos espacios. En el marco de dichas competencias, se encuentra facultada para realizar tareas de fiscalización, inspección y verificación sobre embarcaciones, documentación y cargas, conforme a lo establecido en la Ley N° 18.398, Ley General de la Prefectura Naval Argentina, y en la normativa sectorial aplicable.

En determinados escenarios operativos, estas tareas pueden desarrollarse en coordinación con la Armada Argentina, particularmente en el ámbito de la vigilancia y control de los espacios marítimos. La intervención de esta fuerza se enmarca en sus funciones en materia de defensa nacional, reguladas por la Ley 23.554, así como en mecanismos de cooperación institucional en el control del mar.

Este esquema institucional ubica al caso argentino en una posición particular, dado que en numerosos países las operaciones de interdicción marítima son realizadas por fuerzas navales. En Argentina, en cambio, la autoridad marítima corresponde a la PNA, lo que configura un modelo institucional diferenciado que resulta relevante para el análisis.

Desde una perspectiva jurídica, el abordaje constituye un acto de coerción estatal que puede implicar la restricción momentánea de la libertad de movimiento de las personas a bordo y la interferencia en la actividad de la embarcación inspeccionada. Su ejercicio debe ajustarse a los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza (Naciones Unidas, 1990), que establecen criterios de legalidad, necesidad y proporcionalidad, así como a las obligaciones derivadas de los tratados internacionales de derechos humanos, en particular en materia de restricción de la libertad personal y garantías del debido proceso (arts. 7 y 8, Convención Americana sobre Derechos Humanos, 1969; art. 9, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966). En este sentido, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha sostenido que el uso de la fuerza por parte de agentes estatales debe regirse por los principios

de legalidad, absoluta necesidad y proporcionalidad (Caso Nadege Dorzema y otros vs República Dominicana, 2012).

En un nivel superior del ejercicio de potestades coercitivas, las operaciones de control marítimo pueden derivar en la detención de la embarcación y en la consecuente restricción de la libertad personal de las personas a bordo. A diferencia del abordaje con fines de inspección, que puede tener un carácter predominantemente verificadorio, la detención supone una medida de mayor gravedad, en tanto implica la inmovilización del buque y la sujeción de sus tripulantes al control efectivo de las autoridades estatales.

Desde el punto de vista jurídico, la detención de embarcaciones puede responder a distintos tipos de infracciones. En algunos casos, se trata de incumplimientos administrativos, como las infracciones en materia de pesca o navegación; en otros, puede estar vinculada a la comisión de delitos.

Dentro de la ZEE, estas medidas se vinculan principalmente con la necesidad de asegurar el cumplimiento de las normas relativas a la conservación y explotación de los recursos vivos del mar (art. 73 CONVEMAR, 1982). Por el contrario, cuando la intervención se vincula con la comisión de delitos, como el narcotráfico, el tráfico ilícito de migrantes o la trata de personas, la actuación estatal se proyecta hacia el ámbito de la investigación y persecución penal.

En el espacio argentino, la detención de embarcaciones suele estar asociada a infracciones en materia de pesca ilegal, navegación o seguridad marítima, así como a la comisión de delitos federales en el ámbito marítimo, lo que puede requerir la intervención de la autoridad judicial competente. En estos supuestos, la actuación de la PNA no solo se limita a la fiscalización y control, sino que se proyecta hacia la adopción de medidas que implican el sometimiento de personas y bienes a la jurisdicción del Estado, en el marco de las funciones que le asigna la Ley N° 18.398.

La detención de una embarcación y la restricción de la libertad de las personas a bordo implican la aplicación de las garantías fundamentales en materia de derechos humanos. En este sentido, toda restricción de la libertad personal debe ajustarse a los principios de legalidad, razonabilidad y no arbitrariedad, así como a las garantías del debido proceso (art. 7, Convención Americana sobre Derechos Humanos, 1969; art. 9, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966).

En los supuestos en los que la detención de una embarcación o la resistencia de sus ocupantes impidan el normal desarrollo de las tareas de control, las autoridades pueden recurrir al uso de la fuerza como último recurso para hacer efectiva la intervención estatal.

El uso de la fuerza en el ámbito marítimo implica una injerencia directa sobre las personas y la embarcación involucrada. Por ello, su empleo se encuentra estrictamente regulado por estándares internacionales que buscan limitar su aplicación y prevenir abusos. En este sentido, los Principios

Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego establecen que los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley deberán, en la medida de lo posible, recurrir a medios no violentos antes de emplear la fuerza, y que esta solo podrá utilizarse cuando resulte estrictamente necesaria y en la medida requerida para el cumplimiento de sus funciones (Naciones Unidas, 1990).

La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha sostenido que el uso de la fuerza por parte de agentes estatales debe regirse por los principios de legalidad, absoluta necesidad y proporcionalidad, y que su aplicación indebida puede comprometer la responsabilidad internacional del Estado (Caso Nadege Dorzema y otros vs. República Dominicana, 2012). En el caso argentino, el empleo de la fuerza en operaciones de control marítimo se encuentra vinculado a las funciones de seguridad que ejerce la PNA, debiendo ajustarse tanto a la normativa interna como a los estándares internacionales aplicables, especialmente cuando las intervenciones puedan afectar derechos fundamentales de las personas involucradas.

Una vez realizada la detención de la embarcación y asegurado el control de la situación, las autoridades pueden disponer el traslado del buque a puerto a fin de someterlo a los procedimientos administrativos o judiciales correspondientes. Esta medida constituye una prolongación de las facultades de interdicción y permite materializar el ejercicio de la jurisdicción estatal sobre los hechos detectados en el ámbito marítimo.

El traslado a puerto no solo implica el desplazamiento físico de la embarcación, sino también el sometimiento de las personas a bordo a la autoridad del Estado, lo que puede dar lugar a la adopción de medidas adicionales. Según la naturaleza de la infracción o delito involucrado, estas pueden incluir la retención preventiva, la apertura de actuaciones administrativas o la intervención de la autoridad judicial competente.

Desde el punto de vista jurídico, esta instancia resulta especialmente relevante, en tanto consolida el vínculo de jurisdicción entre el Estado actuante y las personas involucradas, reforzando la obligación de garantizar el respeto de los derechos fundamentales, en particular en lo relativo a la libertad personal, el debido proceso y las garantías judiciales (arts. 7 y 8, Convención Americana sobre Derechos Humanos, 1969; art. 9, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966).

En jurisdicción argentina, estas actuaciones se desarrollan bajo la órbita de las competencias asignadas a la PNA, en articulación con las autoridades administrativas y judiciales competentes, conforme al marco normativo interno aplicable. De este modo, el traslado a puerto constituye el punto de transición entre la intervención operativa en el mar y la actuación formal del sistema jurídico estatal.

Si bien estas facultades resultan esenciales para garantizar la seguridad marítima y el cumplimiento de la normativa vigente, su ejercicio implica el despliegue de un poder estatal de significativa intensidad sobre buques y

personas. Ello plantea interrogantes relevantes acerca de los límites jurídicos de estas intervenciones y su adecuación a los estándares internacionales de derechos humanos, especialmente en contextos extraterritoriales. En este sentido, el análisis del caso argentino permite advertir desafíos en la consolidación de lineamientos operativos específicos y en el fortalecimiento de las capacidades institucionales necesarias para el ejercicio efectivo de estas potestades en un marco compatible con la protección de los derechos fundamentales.

Seguridad marítima y derechos humanos en el ámbito marítimo argentino

El ejercicio de potestades coercitivas en el ámbito marítimo plantea interrogantes específicos en materia de derechos humanos, particularmente en relación con el alcance de las obligaciones estatales fuera del territorio nacional. En espacios como la ZEE o la alta mar, donde las operaciones de interdicción pueden implicar el control efectivo sobre personas y embarcaciones sin que exista un vínculo territorial estricto, la doctrina y la jurisprudencia internacional han avanzado hacia una concepción funcional de la jurisdicción, basada en el ejercicio de autoridad o control por parte del Estado más allá de sus fronteras.

Esta perspectiva adquiere especial relevancia en el caso argentino, a través de la actuación PNA, donde la problemática se manifiesta en las operaciones de interdicción desarrolladas en la ZEE y en áreas adyacentes, exigiendo una interpretación compatible entre el Derecho del Mar y las obligaciones internacionales en materia de derechos humanos.

A partir del reconocimiento de la aplicabilidad de estos estándares, corresponde analizar cuáles son los derechos que pueden verse comprometidos en el ejercicio de potestades coercitivas. En efecto, medidas como el abordaje, la detención de embarcaciones, el uso de la fuerza o el traslado a puerto pueden incidir directamente sobre la integridad personal, la libertad personal y las garantías judiciales de las personas involucradas. En este sentido, el análisis del caso argentino permite identificar los principales puntos de tensión entre el ejercicio de potestades estatales en el mar y la protección de los derechos fundamentales.

Derechos potencialmente afectados en operaciones de interdicción

En primer lugar, el derecho a la integridad personal puede verse comprometido especialmente en aquellos supuestos en los que las autoridades recurren al uso de la fuerza. Si bien estas intervenciones pueden resultar necesarias para garantizar el cumplimiento de la ley o asegurar el control de la situación, su empleo implica una injerencia directa sobre la persona, por lo que debe ajustarse estrictamente a los estándares internacionales aplicables.

En este sentido, el uso de la fuerza solo resulta legítimo cuando responde a criterios de legalidad, necesidad y proporcionalidad, debiendo privilegiarse en todo momento los medios no violentos y minimizar los riesgos para la vida e integridad de las personas involucradas (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 1990).

En el caso de que el Estado haga un uso indebido de la fuerza, ello no solo puede generar consecuencias en el ámbito interno, incluyendo investigaciones administrativas, responsabilidad penal de los agentes y reclamos judiciales, sino que, además, puede derivar en responsabilidad a nivel internacional, en tanto el Estado puede ser denunciado ante organismos internacionales y eventualmente condenado por violación de derechos humanos.

En segundo lugar, el derecho a la libertad personal puede verse comprometido en el marco de las operaciones de control marítimo, particularmente en los supuestos en los que las autoridades disponen la detención de una embarcación y la consecuente restricción de la libertad de las personas a bordo. A diferencia del abordaje con fines de inspección, la detención implica un grado más intenso de intervención estatal, en tanto supone la inmovilización del buque y la sujeción efectiva de sus tripulantes al control de las autoridades.

Al igual que el derecho a la integridad personal, toda restricción de la libertad debe ajustarse a los estándares internacionales aplicables, en particular a los principios de legalidad, razonabilidad y no arbitrariedad, así como a las garantías previstas en materia de debido proceso (Convención Americana sobre Derechos Humanos [CADH], 1969, art. 7; Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos [PIDCP], 1966, art. 9).

Asimismo, resulta fundamental que las personas afectadas sean informadas de los motivos de la medida adoptada, que la detención no se prolongue más allá del tiempo estrictamente necesario y que se garantice el acceso a una autoridad competente que revise la legalidad de la intervención, en consonancia con los estándares establecidos en materia de libertad personal y control judicial (CADH, 1969, art. 7; PIDCP, 1966, art. 9).

En relación con la libertad personal, el derecho al debido proceso cobra especial importancia en las operaciones de control marítimo, especialmente cuando la intervención estatal da lugar a la apertura de actuaciones administrativas o a la intervención de la justicia penal. En estos casos, las personas afectadas deben contar con las garantías necesarias para ejercer una defensa adecuada, lo que incluye ser informadas de los hechos que se les imputan, poder ser oídas, contar con asistencia letrada y que su situación sea resuelta por una autoridad competente e imparcial.

Asimismo, el respeto del debido proceso exige que toda actuación estatal esté debidamente fundada y documentada, evitando decisiones arbitrarias que puedan afectar los derechos de las personas involucradas. Estos estándares resultan aplicables aun cuando las intervenciones se inicien en el

ámbito marítimo, en tanto sus efectos inciden sobre la situación jurídica de los individuos (CADH, 1969, art. 8).

Finalmente, pueden surgir situaciones en las que las personas interceptadas manifiesten la necesidad de solicitar protección internacional, lo que activa la obligación del Estado de garantizar el derecho a solicitar asilo. El accionar estatal no puede limitarse únicamente al control o sanción de posibles infracciones, sino que debe contemplar la posibilidad de que algunas de las personas involucradas requieran este tipo de protección. Por ello, resulta necesario evaluar cada situación de manera individual, a fin de identificar eventuales solicitantes de asilo o personas en situación de vulnerabilidad. Este aspecto adquiere particular relevancia en contextos vinculados con el tráfico ilícito de migrantes o la trata de personas, donde quienes se encuentran a bordo pueden estar expuestos a condiciones de especial vulnerabilidad.

En estrecha relación con lo anterior, el principio de no devolución (*non refoulement*) establece que el Estado no puede trasladar o devolver a una persona a un lugar donde su vida, libertad o integridad puedan verse en riesgo. Este principio implica que, antes de disponer el retorno de las personas interceptadas, las autoridades deben evaluar si alguna de ellas requiere protección internacional, evitando decisiones automáticas que puedan derivar en situaciones de vulneración de derechos.

Este principio, reconocido en el derecho internacional de los derechos humanos y en el derecho de los refugiados, resulta plenamente aplicable en el ámbito marítimo, incluso en contextos extraterritoriales, y constituye un límite fundamental al ejercicio de las potestades de interdicción marítima por parte del Estado.

En el caso argentino, existen marcos normativos y protocolos generales en materia de trata de personas, en particular los establecidos por la Ley N° 26.364 y su modificatoria Ley N° 26.842, que prevén obligaciones de prevención, investigación y asistencia a las víctimas. Asimismo, se cuenta con lineamientos generales de actuación para las fuerzas de seguridad, en articulación con el Poder Judicial y otros organismos competentes.

Sin embargo, no se registran antecedentes ampliamente documentados en los que se haya aplicado de manera explícita el principio de no devolución en el marco de operaciones de interdicción marítima, ni se identifican lineamientos operativos públicos específicos para la actuación en este ámbito, particularmente en lo que respecta a la identificación de posibles víctimas durante dichas intervenciones.

Estos escenarios permiten advertir que las operaciones de control pueden involucrar situaciones de vulnerabilidad que requieren una evaluación diferenciada. En este sentido, la ausencia de desarrollos operativos específicos en materia de identificación de solicitantes de asilo y aplicación del principio de no devolución plantea desafíos en torno a su implementación efectiva en el ámbito marítimo.

Pesca ilegal y situaciones de vulnerabilidad de tripulaciones

En el ámbito de las operaciones de control marítimo desarrolladas en la ZEE argentina, la pesca ilegal constituye uno de los principales focos de intervención estatal, no solo en términos de recursos o soberanía, sino también como un fenómeno que puede involucrar vulneración de derechos humanos. En particular, diversos informes internacionales han señalado que en determinadas flotas pesqueras, que operan en el borde de la ZEE o en alta mar, pueden verificarse condiciones de trabajo precarias, jornadas excesivas, falta de pago, retención de salarios, restricciones a la libertad de movimiento, falta de documentación, e incluso situaciones cercanas al trabajo forzoso (Organización Internacional del Trabajo, 2013; Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura [FAO], 2016).

Cuando el Estado intercepta un buque pesquero no solo se encuentra frente al control de una posible infracción, sino que puede estar interactuando con personas en situación de vulnerabilidad. Estas dinámicas se ven agravadas en el ámbito marítimo, donde el aislamiento, la prolongada permanencia en el mar y la ausencia de controles efectivos dificultan la detección de este tipo de situaciones.

En el caso argentino, si bien las intervenciones en materia de pesca ilegal se orientan principalmente a la protección de los recursos pesqueros y al control del cumplimiento normativo, la incorporación de una perspectiva de derechos humanos en estas operaciones plantea desafíos adicionales. Ello implica que las autoridades intervinientes adopten un enfoque que trascienda la lógica estrictamente sancionatoria, incorporando herramientas que permitan identificar indicadores de vulnerabilidad entre las personas a bordo.

Siguiendo esta lógica, el abordaje de la pesca ilegal desde una perspectiva integral exige no solo fortalecer los mecanismos de control y fiscalización, sino también avanzar en la incorporación de estándares internacionales en materia de trabajo decente y protección de derechos humanos en el mar, a fin de garantizar una respuesta estatal adecuada frente a escenarios complejos en los que convergen ilícitos económicos y situaciones de vulnerabilidad de las personas. Esto exige un enfoque que integre de manera efectiva las dimensiones de control, protección y derechos humanos.

Tráfico ilícito y trata de personas por vía marítima

Durante el desarrollo de operaciones de control marítimo pueden presentarse situaciones vinculadas con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas, fenómenos que, si bien no constituyen el eje central de la actividad de interdicción en la ZEE argentina, forman parte de las problemáticas abordadas por el derecho internacional y por las políticas de seguridad marítima a nivel global.

A diferencia del tráfico ilícito de migrantes, que implica el traslado irregular de personas con su consentimiento, generalmente con fines económicos, la trata de personas supone la captación, traslado o recepción de personas mediante engaño, coerción o abuso de una situación de vulnerabilidad con fines de explotación. Esta distinción resulta relevante desde el punto de vista jurídico, en tanto determina diferentes obligaciones para el Estado en materia de persecución penal y protección de las víctimas (ONU, 2000a; ONU, 2000b).

Las condiciones específicas del ámbito marítimo pueden favorecer la ocultación de este tipo de delitos, así como obstaculizar la identificación de las personas afectadas. Incluso, en muchos casos, quienes se encuentran a bordo pueden no reconocerse inicialmente como víctimas, o bien pueden encontrarse en condiciones que limitan su posibilidad de solicitar ayuda. Ello exige que el accionar estatal no se limite exclusivamente a la lógica de control o represión, sino que incorpore mecanismos que permitan identificar estas situaciones y activar los canales de protección correspondientes.

Desde el punto de vista normativo, la Argentina cuenta con un marco jurídico específico en materia de trata de personas, establecido por la Ley Nº 26.364 y su modificatoria Ley Nº 26.842, que prevén obligaciones de prevención, investigación y asistencia a las víctimas. No obstante, tal como se ha señalado previamente, la ausencia de lineamientos operativos públicos específicos para el ámbito marítimo plantea desafíos particulares en la identificación temprana de posibles víctimas durante las operaciones de interdicción.

En este contexto, resulta pertinente establecer un paralelismo entre las intervenciones desarrolladas en el ámbito terrestre y aquellas que tienen lugar en el mar. En tierra, la PNA cuenta con parámetros más definidos para identificar posibles situaciones de trata o tráfico ilícito de migrantes. En el mar, los indicadores se transforman.

Se trata de un escenario caracterizado por un aislamiento extremo, en el que las dinámicas de control y abuso se vuelven invisibles a la justicia ordinaria. Mientras que en tierra existen instancias como denuncias, inspecciones regulares o el propio desplazamiento físico de las personas, en el mar las víctimas a bordo carecen de posibilidades reales de abandonar la embarcación y dependen totalmente del capitán para su subsistencia. Las embarcaciones, incluso, pueden permanecer largos periodos sin tocar puerto, recurriendo a operaciones de transbordo que evitan el contacto con autoridades estatales. Esta situación limita significativamente la posibilidad de que eventuales víctimas sean identificadas por organismos de control.

A ello se suma un elemento central: la denominada "jurisdicción funcional". A diferencia del territorio, donde la aplicación del derecho interno resulta clara y directa, en el mar, especialmente en la ZEE o en alta mar, la PNA se encuentra limitada a las competencias específicas que el ordenamiento jurídico le reconoce, lo que puede condicionar el alcance de sus intervenciones.

En consecuencia, la ausencia de protocolos específicos que incorporen indicadores de trata o de situaciones de vulnerabilidad en el ámbito marítimo puede generar escenarios en los que, aun cumpliendo con los objetivos de control previstos, como la fiscalización de actividades pesqueras, no se logre identificar a personas en situación de explotación, con el riesgo de que estas continúen sometidas a condiciones abusivas. Este aspecto pone de manifiesto la necesidad de avanzar en el desarrollo de herramientas operativas que permitan integrar de manera efectiva la dimensión de seguridad con la protección de los derechos humanos en el ámbito marítimo.

Desafíos normativos y operativos en el caso argentino

La necesidad de compatibilizar los objetivos de seguridad marítima con las obligaciones internacionales en materia de derechos humanos permite identificar una serie de desafíos normativos y operativos vinculados con el ejercicio de potestades coercitivas en el mar. Estos desafíos se traducen en tensiones que adquieren especial relevancia en contextos extraterritoriales y en escenarios operativos complejos.

Tensiones entre seguridad marítima y estándares internacionales de derechos humanos

Uno de los principales desafíos radica en la tensión existente entre la necesidad de garantizar la seguridad marítima, particularmente en lo relativo a la prevención de actividades ilícitas como la pesca ilegal, el narcotráfico o el tráfico ilícito de migrantes, y la obligación de respetar y garantizar los derechos humanos de las personas involucradas en dichas operaciones.

Este desafío se vincula con la propia naturaleza de la misión: mientras que el Derecho del Mar, a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), otorga facultades al Estado para proteger recursos y hacer cumplir la normativa (CONVEMAR, 1982, art. 73) o ejercer la persecución en caliente (CONVEMAR, 1982, art. 111), el ejercicio de estas potestades puede generar tensiones con las obligaciones asumidas en el marco del Derecho Internacional de los Derechos Humanos, en particular con la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH, 1969).

Estas tensiones se manifiestan de manera concreta en distintos planos. En primer lugar, en el uso de la fuerza, en tanto las maniobras de interdicción destinadas a detener un buque que se resiste, especialmente en la ZEE o en alta mar, pueden comprometer la integridad física de las personas a bordo. Al respecto, se exige una aplicación estricta de los principios de legalidad, necesidad y proporcionalidad (Naciones Unidas [ONU], 1990).

En segundo lugar, resulta central la denominada jurisdicción funcional. Es necesario reconocer que, desde el momento en que la PNA ejerce un

control efectivo sobre un buque extranjero, el Estado argentino asume la responsabilidad por los derechos de esas personas, con independencia del espacio marítimo en el que se desarrolle la intervención. Este aspecto refuerza la exigencia de que toda actuación estatal se ajuste a los estándares internacionales en materia de derechos humanos, aun en contextos extraterritoriales.

En el ámbito marítimo, estas tensiones exigen que las autoridades intervinientes cuenten con criterios claros que permitan compatibilizar el ejercicio de potestades estatales con el respeto de los estándares internacionales aplicables.

Vacíos normativos y ausencia de protocolos específicos

Un segundo desafío se vincula con la existencia de vacíos normativos y la ausencia de lineamientos operativos públicos específicos que orienten la actuación estatal en el ámbito marítimo.

Si bien el ordenamiento jurídico argentino cuenta con marcos normativos relevantes, como la Ley N.º 18.398, que regula las funciones de la PNA, y la Ley N.º 26.364 y su modificatoria Ley N.º 26.842 en materia de trata de personas, no se identifican desarrollos operativos que traduzcan de manera sistemática estas previsiones al contexto concreto de las operaciones de control en el mar.

Esta ausencia adquiere particular relevancia si se considera la especificidad del entorno marítimo, donde el aislamiento extremo limita significativamente la capacidad de las personas para solicitar ayuda o visibilizar situaciones de abuso. En este sentido, la invisibilidad de la víctima constituye un obstáculo central para la detección de situaciones de trata o trabajo forzoso.

A ello se suma la falta de indicadores operativos específicos que orienten al personal interviniente en la identificación de posibles situaciones de vulnerabilidad durante las inspecciones de rutina. En particular, no se advierte la existencia de protocolos públicos que sistematicen criterios para detectar señales de explotación, tales como la retención de documentación, condiciones de vida degradantes o restricciones a la libertad de movimiento de las personas a bordo.

A modo de reflexión, esta ausencia de lineamientos puede derivar en intervenciones centradas exclusivamente en la verificación de infracciones administrativas, sin que se logre identificar situaciones de vulneración de derechos humanos.

Necesidad de fortalecimiento institucional y desarrollo de lineamientos operativos

El cierre del análisis permite advertir la necesidad de avanzar en el fortalecimiento del modelo actual hacia un enfoque que incorpore de manera

más sistemática los estándares internacionales de derechos humanos en el ámbito de las operaciones de control marítimo.

En este sentido, uno de los ejes centrales radica en la capacitación especializada de las fuerzas con competencia en el ámbito marítimo, particularmente de la PNA y, en su caso, de la Armada Argentina. Resulta fundamental que el personal interviniente cuente con herramientas específicas para la identificación de solicitantes de asilo, víctimas de trata de personas o individuos en situación de vulnerabilidad, especialmente en contextos extraterritoriales donde estas situaciones pueden no resultar evidentes.

Asimismo, se advierte la necesidad de avanzar en la formalización de protocolos operativos claros que incorporen el principio de no devolución (*non refoulement*) en el marco de las operaciones de interdicción marítima. Ello implica que, ante cada intervención, se contemple la evaluación individual de las personas involucradas, a fin de determinar si su eventual retorno podría implicar un riesgo para su vida, libertad o integridad, evitando decisiones automáticas que no consideren posibles necesidades de protección internacional. Este estándar encuentra sustento en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966) y en la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969).

Por otra parte, el fortalecimiento institucional requiere avanzar en la incorporación efectiva de estos estándares dentro de la práctica operativa cotidiana. Esto supone trascender una lógica exclusivamente orientada a la verificación de infracciones o a la aplicación de sanciones, incorporando un enfoque integral que articule la protección de los recursos marítimos con la garantía de los derechos fundamentales de las personas.

En definitiva, la consolidación de lineamientos operativos específicos, junto con el fortalecimiento de las capacidades institucionales, constituye un elemento clave para asegurar que el ejercicio de las potestades coercitivas en el ámbito marítimo se desarrolle en un marco compatible con las obligaciones internacionales asumidas por el Estado argentino en materia de derechos humanos.

Conclusión

Hacia un control marítimo con enfoque de derechos

El análisis desarrollado a lo largo del presente trabajo permite concluir que las operaciones de seguridad y control en el Mar Argentino no pueden agotarse en una lógica puramente soberana o de protección de recursos económicos. La complejidad de los escenarios actuales exige una relectura del *ius imperii* estatal a la luz de los estándares internacionales de derechos humanos.

Si bien la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982) otorga el marco para la interdicción, las obligaciones derivadas del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP, 1966) y de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH, 1969) no se detienen en la línea de la costa. El ejercicio de una jurisdicción funcional basada en el control efectivo sobre personas y buques, vincula al Estado argentino como garante de derechos en cualquier espacio marítimo donde actúe.

En este escenario, el Estado argentino despliega potestades coercitivas que, si bien encuentran fundamento en el Derecho del Mar, deben ejercerse en forma compatible con las obligaciones asumidas en materia de derechos humanos. El estudio del caso argentino, centrado en la actuación de la PNA, pone de manifiesto que el aislamiento del ámbito marítimo favorece la invisibilización de vulnerabilidades extremas. Mientras que en territorio terrestre los mecanismos de detección de trata o trabajo forzoso están más consolidados, en el mar, la falta de protocolos específicos y de indicadores de vulnerabilidad genera el riesgo de que las inspecciones se limiten al cumplimiento normativo-pesquero, ignorando posibles violaciones a la integridad y libertad personal de las tripulaciones.

En función de lo expuesto, el fortalecimiento institucional y el desarrollo de lineamientos operativos específicos aparecen como elementos clave para avanzar hacia un modelo de actuación que articule de manera efectiva la seguridad marítima con la protección de los derechos humanos. Ello implica no solo mejorar las capacidades operativas, sino también promover la capacitación especializada del personal y la incorporación de protocolos que contemplen la identificación de situaciones de vulnerabilidad y la aplicación de principios como el de no devolución (*non-refoulement*).

Finalmente, se concluye que el desafío para el Estado argentino es institucionalizar la protección. No basta con la existencia de marcos normativos generales en materia de trata de personas o uso de la fuerza; resulta imperativo el desarrollo de lineamientos operativos públicos y específicos que guíen el accionar de la autoridad marítima en el momento crítico de la interdicción. La implementación efectiva del principio de no devolución y la identificación temprana de víctimas deben integrarse de manera sistemática

en los protocolos de control, a fin de garantizar que la seguridad marítima sea, ante todo, una seguridad para las personas.

Ello invita a repensar el rol del Estado en el ámbito marítimo, no solo como garante del orden y la seguridad, sino como un actor obligado a proyectar la protección de los derechos humanos más allá de sus fronteras, incluso en espacios históricamente considerados ajenos a su alcance.

Bibliografía

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima (1988). Roma, Italia, 10 de marzo de 1988. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/Conventionfor-the-Suppression-of-Unlawful-Acts-Against-the-Safety-of-Maritime-Navigation\(SUA\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/Conventionfor-the-Suppression-of-Unlawful-Acts-Against-the-Safety-of-Maritime-Navigation(SUA).aspx). Consulta: 20 de abril de 2026.

Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969). Organización de los Estados Americanos. Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm. Consulta: 20 de abril de 2026.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982). Naciones Unidas. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf. Consulta: 20 de abril de 2026.

Corte Interamericana de Derechos Humanos (2012). Caso Nadege Dorzema y otros vs República Dominicana. Sentencia de 24 de octubre de 2012. Disponible en: https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_251_esp.pdf. Consulta: 20 de abril de 2026.

Ley 18.398 (1969). Ley General de la Prefectura Naval Argentina. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20988/texact.htm>. Consulta: 20 de abril de 2026.

Ley 23.554 (1988). Ley de Defensa Nacional. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/21005/norma.htm>. Consulta: 20 de abril de 2026.

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (2016). El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2016: Contribución a la seguridad alimentaria y la nutrición para todos. FAO. Disponible en: <https://www.fao.org/3/i5555s/i5555s.pdf>. Consulta: 20 de abril de 2026.

Organización Internacional del Trabajo (2013). *Caught at sea: Forced labour and trafficking in fisheries*. OIT. Disponible en: https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_214472/lang-en/index.htm. Consulta: 20 de abril de 2026.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966). Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/instrumentsmechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>. Consulta: 20

de abril de 2026.

Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley (1990). Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/instrumentsmechanisms/instruments/basic-principles-use-force-and-firearms-law-enforcement>. Consulta: 20 de abril de 2026.

Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire (2000). Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>. Consulta: 20 de abril de 2026.

Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños (2000). Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>. Consulta: 20 de abril de 2026.