
This is the **published version** of the bachelor thesis:

El Kabiri Ouarqui, Iman; Pi Llorens, Montserrat, dir. Cuando las políticas migratorias se interponen al deber de socorro : el caso hispano-marroquí. 2024.
(Grau en Criminologia i Grau en Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/303633>

under the terms of the  license



Facultad de Derecho

Doble grado en Derecho y Criminología

**Cuando las políticas migratorias se interponen al deber
de socorro: el caso hispano-marroquí**

Trabajo de Fin de Grado (APS)

Iman El Kabiri Ouarqui

Tutora: Montserrat Pi Llorens

Curso 2023/2024

13 de mayo de 2024

AGRADECIMIENTOS

Mi más sincero agradecimiento a la profesora Montserrat Pi i Llorens por su invaluable tutoría y orientación durante este trabajo.

Agradezco profundamente el constante apoyo y aliento de mi familia.

Además, quiero expresar mi gratitud por el aporte del profesor Francesc Coll en mi comprensión en cartografía.

Vuestra contribución ha sido fundamental en el desarrollo de esta investigación.

RESUMEN

El número de migrantes que llegan a Europa, principalmente por el mar Mediterráneo, ha experimentado un aumento significativo. Este fenómeno ha generado preocupación en diversos sectores debido a la irregularidad de los flujos migratorios y el alto riesgo asociado, que ha resultado en miles de muertes y desapariciones. Las ONGs y organizaciones internacionales alertan sobre los riesgos severos que enfrentan los migrantes durante su viaje. La ruta mediterránea Occidental, que lleva a España, ha visto un incremento en la pérdida de vidas desde 2020. La normativa internacional, como el artículo 98 del CNUDM, establece el deber de socorro, pero su aplicación por el Estado español ha sido criticada. El estudio explora la responsabilidad de España en las tragedias que ocurren en las rutas migratorias hacia su territorio, documentando prácticas discriminatorias y violaciones de la normativa internacional sobre el deber de socorro. Se concluye que las acciones de España y la UE en el Mediterráneo Occidental se centran en evitar la llegada de migrantes, priorizando asimismo la externalización de las fronteras, lo que desnaturaliza el deber de socorro y pone en riesgo la vida de los migrantes.

Palabras clave: migrantes, Mediterráneo, ruta mediterránea Occidental, deber de socorro, externalización de las fronteras.

ABSTRACT

The number of migrants arriving in Europe, primarily through the Mediterranean Sea, has seen a significant increase. This phenomenon has raised concerns across various sectors due to the irregularity of migration flows and the high risk involved, resulting in thousands of deaths and disappearances. NGOs and international organizations warn about the severe risks faced by migrants during their journey. The Western Mediterranean route, leading to Spain, has seen an increase in fatalities since 2020. International law, notably Article 98 of UNCLOS, establishes the duty to render assistance, but its application by the Spanish State has been criticised. The study explores Spain's responsibility in the tragedies occurring on migration routes to its territory, documenting discriminatory practices and violations of international law regarding the duty of rescue. It concludes that Spain's and the EU's actions in the Western Mediterranean focus on preventing migrant arrivals, also prioritizing border externalization, which undermines the duty of rescue and puts migrant lives at risk.

Keywords: migrants, Mediterranean, Western Mediterranean route, duty to render assistance, border externalization.

SUMARIO

1. Introducción	5
2. Contextualización de la situación actual de la frontera hispano-marroquí: una crisis humanitaria	10
2.1. La inmigración irregular por el mar Mediterráneo	10
2.2. La ruta mediterránea Occidental.....	14
3. Normativa aplicable en materia de salvamento marítimo: Deberes y responsabilidades de los estados.....	22
3.1. Normativa internacional	22
3.2. Normativa europea	31
4. Externalización de las fronteras y evasión de responsabilidades.....	34
4.1. La omisión del deber de socorro.....	35
4.2. Las políticas de externalización: La securitización de las fronteras de los países de origen y tránsito y delegación del deber de socorro.....	38
5. Conclusiones.....	47
6. Referencias	49
Doctrina	49
Normativa y documentación institucional	50
Informes.....	51
Artículos de prensa	52

1. Introducción

A partir de 2014-2016 comienza a aumentar de manera sin precedentes el número de migrantes que llegan a Europa, especialmente a través del mar Mediterráneo. Estos movimientos migratorios se han convertido en un foco de preocupación para los Estados, la Unión Europea, las ONG, organizaciones internacionales y opinión pública, por distintas razones. A los Estados y la Unión Europea les preocupan estos flujos de migrantes debido a que son irregulares, se hacen por canales que no son reconocidos en la normativa migratoria como vías de acceso al país. A las ONGs y organizaciones internacionales como la OIM les preocupan estos movimientos migratorios porque son muy peligrosos y han causado miles de muertes y desapariciones. En cuanto a la opinión pública, ésta está dividida, pues a algunos les preocupa por la misma razón que los Estados y otros les preocupa la migración irregular por la razón que lo hacen las ONGs y organizaciones internacionales. La respuesta general de los Estados y la Unión Europea frente la migración irregular es la de obstaculizar y endurecer las políticas de migración, sancionando así la inmigración irregular a través de detenciones y deportaciones, siendo la regularización o el asilo excepciones. De esta manera, se criminaliza la migración, aunque no sea de forma expresa.

Los migrantes, desde que salen de sus hogares hasta llegar a su país de destino, si llegan, se enfrentan a riesgos graves, que van desde el peligro de perder su integridad física o moral debido a las peligrosas rutas de migración irregular, hasta el riesgo de caer en redes de tráfico de personas, así como la dificultad (o incluso imposibilidad) de integrarse en el país de destino (dificultades económicas, problemas de salud, falta de acceso a beneficios sociales, condiciones laborales inhumanas, detención, entre otros). Además, con la intensificación del control fronterizo por parte de los países europeos, estos riesgos se incrementan aún más¹.

En lo que respecta a las rutas marítimas del Mediterráneo, este mar se ha convertido en un lugar donde el número de muertes y desaparecidos aumenta cada vez más². En

¹ Philippe Fargues et al., eds., *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development, and governance.*, International Organization for Migration (IOM) (Geneva, 2020).

² Según cifras publicadas por la OIM, un total de 26,467 personas han perdido sus vidas desde 2014 hasta 2023 (la actual cifra para 2024, actualizada a 25 de febrero de 2024, es de 204 personas). Organización Internacional para las Migraciones. «Mediterranean | Missing Migrants Project | Data». Accedido 25 de febrero de 2024. https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident>All&route>All&month>All&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D=.

particular, en la ruta mediterránea Occidental, que tiene como destino España, ha habido un incremento en la pérdida de vidas y desapariciones desde 2020. Estas muertes se han normalizado tanto social como políticamente, en detrimento de la búsqueda de soluciones y acciones para abordar esta crisis humanitaria. De hecho, la persistencia de algunas prácticas, que con el tiempo se han convertido en norma, impactan también la vida de aquellos que cruzan el Mediterráneo. Entre estas prácticas, se encuentra la omisión del deber de socorro como una forma de control migratorio³.

Dicho deber de socorro se encuentra principalmente establecido en la normativa internacional. Como definición preliminar, podemos referirnos al artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante, CNUDM)⁴, el cual establece que cualquier Estado exigirá a los buques que enarbolen su bandera que presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar de forma inmediata, siempre que no suponga un grave peligro para el mismo. Asimismo, en su apartado segundo, exige a todos los Estados ribereños que fomenten la creación, funcionamiento y mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y cuando así sea necesario, cooperar con los Estados vecinos mediante acuerdos en ese sentido. Además, en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo⁵ (Convenio SAR) se establece que la obligación de prestar auxilio existe cualquiera que fuera la nacionalidad, condición jurídica o circunstancia en que se encuentren las personas en peligro.

No obstante, en contradicción con la normativa mencionada, se ha demostrado la existencia de un sesgo discriminatorio en el uso y la implementación de los medios de búsqueda y rescate. Cuando se trata de migración irregular, se han dado prácticas que han dado lugar a tragedias. Estas prácticas van desde la falta de activación de los medios de búsqueda y rescate hasta su activación tardía, lo que impide proporcionar la ayuda adecuada. Además, se han registrado malas prácticas como abordar embarcaciones en riesgo con medios de rescate que no cumplen con las condiciones necesarias para llevar

³ «Derecho a la vida 2023» (Caminando Fronteras, diciembre de 2023), https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2024/01/Maqueta_ES_vWEB.pdf.

⁴ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, en su versión en español: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), adoptada en Montego Bay convocada por las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1982.

⁵ *International Convention on Maritime Search and Rescue*, en su versión en español: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, adoptado por la Conferencia Internacional convocada por la Organización Marítima Internacional el 27 de abril de 1979, enmendado el 20 de mayo de 2004, Resolución MSC.153 (78), de 20 de mayo de 2004, en vigor desde 1 de junio de 2006.

a cabo los salvamentos, e incluso se ha registrado la intervención violenta por parte de las fuerzas de seguridad. De esta forma, se ha logrado desnaturalizar el deber de socorro. Asimismo, la disminución de los recursos destinados al salvamento y el aumento de los medios de control fronterizo, poniendo de manifiesto un enfoque securitario de las fronteras, también han contribuido a la crisis humanitaria en torno a la migración⁶.

A nivel europeo, la normativa de la Unión Europea también contribuye a la situación mortal del Mar Mediterráneo. Recientemente se ha aprobado un nuevo Pacto de Migración y Asilo⁷, que se constituye por un paquete de Reglamentos referentes a la migración y el asilo⁸, en el que, una vez más, se sigue sin considerar que la inmigración irregular se ve favorecida por la inexistencia de alternativas legales y seguras. Sigue sin tener en cuenta que la migración es un hecho natural y que seguirá existiendo incluso obstaculizándola. Una vez más, en el Pacto de Migración y Asilo se insta a generar más acuerdos con los países vecinos implicados para que, en primer lugar, acepten más deportaciones y, en segundo lugar, adopten las mismas políticas de control de fronteras que los Estados Miembro (mejor seguimiento de las personas y fortificación mediante la formación y capacitación de la policía y guarda fronterizos). Y esto ha sido así durante más de una década. En definitiva, el Pacto de Migración y Asilo fortalece la dependencia de la UE de países fuera de sus fronteras para manejar la migración en lugar de invertir en una acogida digna y ampliar vías seguras para la protección en Europa. Este enfoque externaliza el control fronterizo y evade las responsabilidades europeas hacia los refugiados⁹. Así pues, hablamos de que los nuevos guardianes de las fronteras europeas no se encuentran en las costas europeas sino en costas externas, lo que causa, entre otras cosas, que la ciudadanía Europa no sea consciente de ello, haciendo prácticamente invisibles las consecuencias de estas políticas¹⁰.

En definitiva, este Pacto en materia migratoria y de asilo de la UE, ha sido un intento por renombrar un sistema que lleva años fracasando, costando miles de vidas humanas,

⁶ «Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

⁷ Para ver los documentos relativos a este Pacto visite: <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2024/02/08/asylum-and-migration-reform-eu-member-states-representatives-green-light-deal-with-european-parliament/>

⁸ Queda, sin embargo, la adopción formal por el Parlamento Europeo y el Consejo, pero ya se ha llegado a un acuerdo entre el Consejo y el Parlamento Europeo el pasado 8 de febrero para la adopción final.

⁹ Amnistía Internacional, «El acuerdo sobre el pacto migratorio provocará un aumento del sufrimiento», Amnistía Internacional, 20 de diciembre de 2023, <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2023/12/eu-migration-pact-agreement-will-lead-to-a-surge-in-suffering/>.

¹⁰ Mark Akkerman, «Expandiendo la fortaleza. Las políticas de externalización de las fronteras de la UE», *Transnational Institute*, 11 de mayo de 2018.

reforzando muros y subiendo vallas en lugar de apostar por una acogida segura. Es necesario que las instituciones y autoridades europeas aborden la migración de manera integral en todas sus vertientes, no solo en materia de inmigración irregular porque, a día de hoy, impera la ausencia del enfoque de derechos humanos y la falta de compromiso con el derecho internacional, especialmente en lo relativo al derecho a la dignidad, a migrar y al deber de socorro.

Ahora bien, no solamente en el seno de la Unión Europea se puede observar esta práctica de externalización de las fronteras, también mediante acuerdos bilaterales entre Estados miembros y los Estados vecinos, que atribuyen la competencia de un rescate al país de origen. Así, en lugar de la colaboración que establece la CNUDM, España presiona a los demás países, como Marruecos, para que efectúen ellos mismos los rescates, incluso a sabiendas de su falta de medios, capacitación y voluntad de efectuar dichos rescates adecuadamente y respetando los derechos humanos. Además de esto, también se usa la migración como arma en el contexto de negociaciones sobre diversos intereses políticos, lo que demuestra, una vez más, la despreocupación de los Estados por los derechos humanos de los migrantes. Un ejemplo de ello fue en 2021, cuando se registró la llegada récord de miles de migrantes desde Marruecos a España en dos días por Ceuta y cuya causa se centra en la relajación del control de los agentes marroquíes después de las tensiones diplomáticas entre los dos Estados por la situación del Sáhara Occidental causada por la acogida del líder del Polisario en un hospital español¹¹. Asimismo, en marzo de 2022 también se produjo un récord de entrada de migrantes, esta vez por Melilla, por el cambio de la posición española respecto la autonomía del Sáhara Occidental¹². Finalmente, España negoció su posición respecto el Sáhara Occidental a fin de conseguir un mayor control de Marruecos de las fronteras.

El propósito de este trabajo es explorar la problemática referente al deber de socorro en el mar en una zona geográfica delimitada: la Frontera Sur española, que merece especial atención debido a las tragedias que ocurren y que pueden tener causa en la falta de acción o acción negligente del país que tiene encomendado el deber a socorrer a los migrantes (o debería tenerlo). En este contexto, la pregunta básica de la investigación puede

¹¹ Artículo de prensa publicado en la BBC. Disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-57160361>

¹² Artículo de prensa publicado en *El independiente*. Disponible en <https://www.elindependiente.com/españa/2023/01/04/los-saltos-a-las-vallas-de-ceuta-y-melilla-suben-un-24-a-pesar-de-las-concesiones-del-sahara/>

formularse en los siguientes términos: ¿Cuál es la responsabilidad de España en todas las catástrofes que se dan diariamente en las rutas que llevan a su territorio? Para abordar este tema, iniciaremos contextualizando el problema mediante datos cuantitativos y cualitativos recopilados por organizaciones internacionales y ONGs. Se presentarán datos generales sobre la migración por el Mar Mediterráneo, pero se hará especial énfasis en la zona Mediterránea Occidental y el Atlántico de la África Occidental¹³, ya que Marruecos es el principal país por el que salen los migrantes hacia el territorio español, ya sea hacia la península, las Islas Baleares o hacia las Islas Canarias. A partir de esto, se analizará la principal normativa internacional entorno al deber de socorro, donde destacan el Convenio SAR, que determina el sistema a través del cual se materializa el salvamento marítimo, y las circulares de la Organización Internacional para las Migraciones, que complementan los tratados existentes ofreciendo varias definiciones y protocolos a seguir entorno al deber de socorro. También se mencionará la normativa principal europea, que cubrirá la entidad FRONTEX y se explicará su labor en el entramado de las competencias en salvamento marítimo. A partir de estos dos grandes bloques – contextualización y normativa aplicable – se presenta el bloque de análisis y conclusiones que intentará arrojar luces sobre la posible responsabilidad de España por la falta de respeto a la normativa internacional sobre el deber de socorro en el mar y se analizará hasta qué punto su cumplimiento (o falta de ello) se ve comprometido por las políticas migratorias.

El trabajo utilizará las definiciones proporcionadas por la OIM para los términos "migración irregular" y "migración regular". La migración irregular se referirá al movimiento de personas que tiene lugar fuera de las leyes, regulaciones o acuerdos internacionales que rigen la entrada o salida del Estado de origen, tránsito o destino. Por otro lado, la migración regular se referirá a aquella que ocurre en cumplimiento de las leyes del país de origen, tránsito y destino. Asimismo, como se mencionará las personas que solicitan asilo, se tomará en consideración la definición de ACNUR (Agencia de la ONU para los Refugiados), que define a las personas solicitantes de asilo como aquellas que necesitan de protección internacional y su reconocimiento como refugiado o de

¹³ En este trabajo se considerará el Sáhara Occidental como país independiente a Marruecos, lo cual significa que se cree en la soberanía de los saharauis sobre todo ese territorio. Sin embargo, se incluye como parte de la acción anti migratoria marroquí porque la costa del Sáhara Occidental está efectivamente controlada por Marruecos, y los acuerdos de este con España y la Unión Europea se aplican por dicha zona igual que por el territorio marroquí del norte de África.

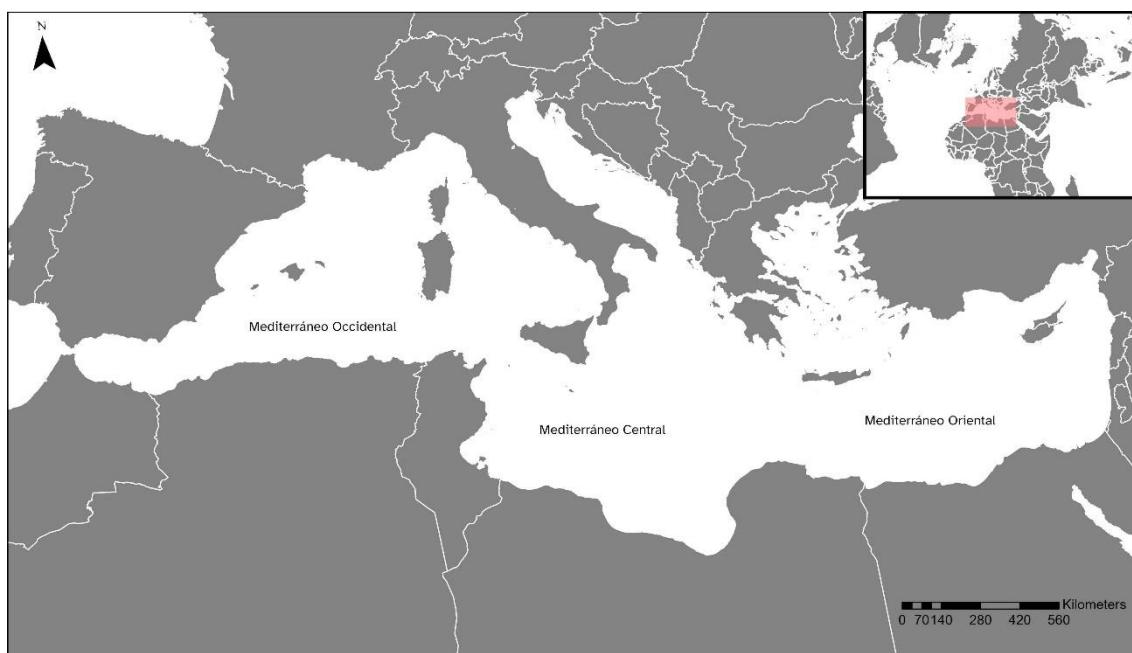
protección complementaria se encuentra aún en trámite o tengan previsto solicitarla, pero aún no lo han hecho (puede deberse a diversos motivos).

2. Contextualización de la situación actual de la frontera hispano-marroquí: una crisis humanitaria

2.1. La inmigración irregular por el mar Mediterráneo

La inmigración por el mar Mediterráneo es una de las vías de movilidad humana más importantes de la historia. Miles de personas cada año cruzan desde el Sur del planeta al Norte, ya sea para solicitar asilo o migrar de forma irregular en el caso de que no puedan solicitar dicho asilo.

Mapa 1: Rutas de migración del Mar Mediterráneo.

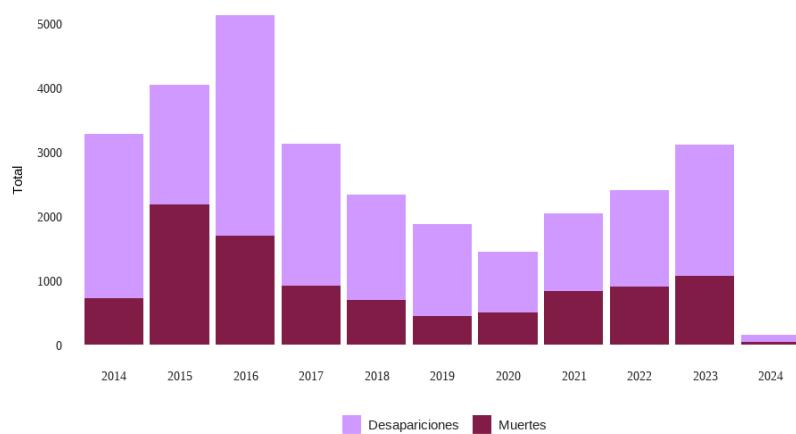


Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de GADM, disponibles en: <https://gadm.org/>.

Cuando hablamos de la migración a través del mar Mediterráneo, podemos identificar tres principales rutas, cada una caracterizada por la región de la mar utilizada para la migración (ver Mapa 1). En primer lugar, el Mediterráneo Central, que abarca los cruces desde el norte de África hacia Italia o Malta. La nacionalidad más común entre los migrantes en esta ruta es la libanesa, aunque también hay tunecinos, egipcios y argelinos. Por otro lado, está la ruta del Mediterráneo Occidental, que es el camino migratorio desde el norte de África hacia España. El país principal de origen en esta ruta es Marruecos, y desde hace aproximadamente una década, también se ha activado la ruta Argelia-España. La migración irregular hacia España a través de esta ruta ha sido una realidad durante

siglos, pero se volvió irregular en 1991, cuando España implementó la necesidad de visados (en el contexto del proceso Schengen) para varios países del norte de África, incluyendo Marruecos y Argelia. Por último, la ruta del Mediterráneo Oriental se refiere a la migración entre Turquía y Grecia, o entre Chipre y Bulgaria¹⁴.

Gráfico 1: Total de incidentes en el mar Mediterráneo por tipología y año. 2014-2024



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la OIM.

Nota: Datos actualizados a 16/02/2024

Atendiendo a los datos que ofrece la Organización Internacional para las Migraciones en el marco del proyecto *Missing Migrants*, entre el 2014 y 2023, en el mar Mediterráneo han muerto o desaparecido más de 29.000 personas¹⁵. Cabe indicar que el Mediterráneo, a 2020 (y lo mismo podemos decir a 2024), es la vía de migración más mortífera de todo el mundo¹⁶.

En el Gráfico 1, podemos observar la cantidad total de muertos y desaparecidos por cada año desde que se recogen datos en el marco de este proyecto.

En primer lugar, podemos observar que en 2016 se ha registrado el máximo de muertes y desaparecidos de toda la serie histórica. Esto fue debido la migración forzosa de miles de personas, en su mayoría sirios o afganos, que huían de conflictos armados y persecuciones o violaciones de derechos humanos en diferentes países africanos o del oriente medio.

Los datos de los años posteriores fueron estabilizándose hasta llegar al mínimo registrado, en el año 2020. En el año 2020 con la crisis de la COVID-19, se establecieron numerosas restricciones de movilidad a los migrantes en el norte de África. El cierre de las fronteras

¹⁴ IOM, «Mediterranean | Missing Migrants Project», accedido 18 de febrero de 2024, <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>.

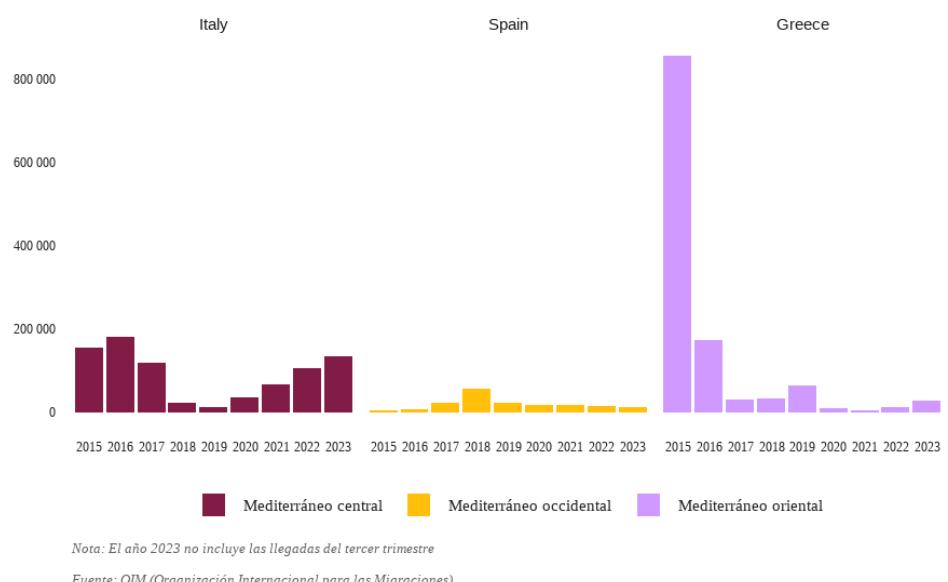
¹⁵ Ibid.

¹⁶ Marie McAuliffe y Anna Triandafyllido, eds., *World Migration Report 2022* (Geneva: International Organization for Migration (IOM), 2021).

entre los diferentes países africanos dio lugar a una disminución importante de las personas que salen del continente africano hacia Europa. De todas formas, esto no es así para todas las rutas, pues la ruta Central Mediterránea fue usada más frecuentemente que en 2019¹⁷, como se puede observar en el Gráfico 2 referente a las llegadas totales por año y país de destino, pues a Italia llegan más migrantes que el previo año.

Ahora bien, como observamos en ambos gráficos, en general, tanto las llegadas como las muertes y desapariciones aumentan progresivamente desde 2020, probablemente debido a la recesión económica que afecta a todos los países del mundo a causa de la crisis sanitaria de la COVID-19 y que fuerza la migración de miles de personas cada año.

Gráfico 2: Total de llegadas por el mar Mediterráneo según país de destino y año. 2015-2023



Sin embargo, como se observa en el Gráfico 2, España es excepción en lo dicho sobre las llegadas porque éstas se mantienen bastante estables en lugar de aumentar a partir de 2020, pero ello es debido a que existe otra ruta de entrada a España que, precisamente, toma importancia desde ese año: la ruta atlántica del África Occidental. En el siguiente apartado vamos a indagar en esta cuestión, ya que es clave para entender la situación de la ruta Mediterránea Occidental.

Además de esto, es muy interesante observar los datos de llegadas a Grecia, pues vemos un importante descenso a partir de 2016 debido principalmente al pacto entre la Unión

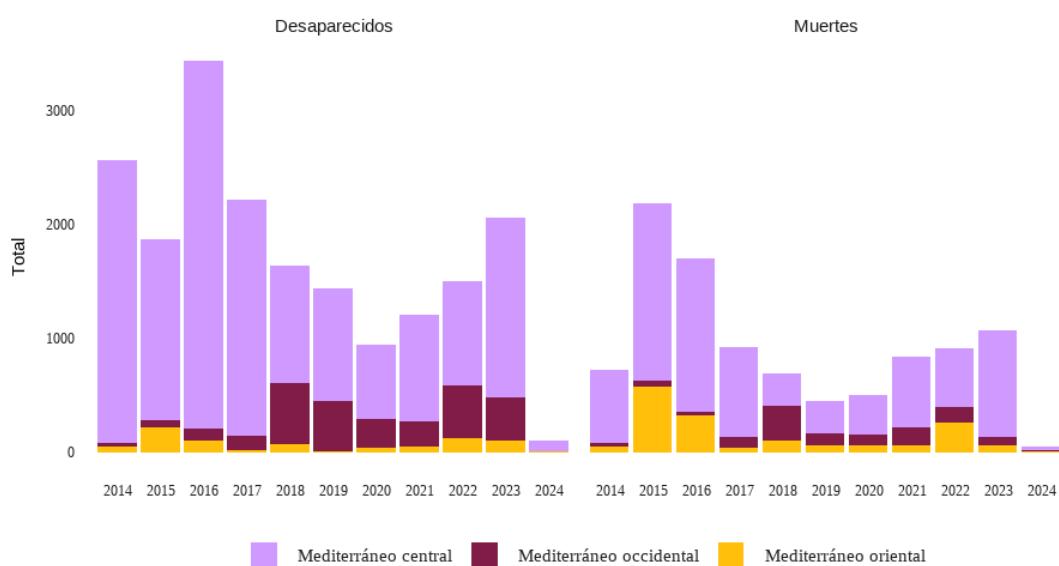
¹⁷ Philippe Fargues et al., eds., *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance.*, op. cit., nota 1; McAuliffe y Triandafyllido, *World Migration Report 2022*, op. cit., nota 16.

Europa y Turquía que se implementa el marzo de 2016 y que, entre otras cuestiones, obliga a Grecia a devolver todos aquellos migrantes que migran desde Turquía a su país¹⁸.

Finalmente, en el Gráfico 3 se muestran las muertes y desapariciones por cada ruta. Podemos confirmar con este gráfico que el aumento de las vidas perdidas en el Mediterráneo se debe principalmente a la ruta Central. Aun así, también cabe puntualizar las vidas perdidas por la ruta Occidental, que también siguen una tendencia creciente.

La migración irregular es un área que debe preocupar a todos los Estados que están involucrados. La falta de acceso a vías regulares de migración que sean seguras causa que las personas que escapan de las crisis e inestabilidades político-sociales no duden en embarcar en viajes que ponen en riesgo sus propias vidas, y está más que demostrado que son peligrosos.

Gráfico 3: Total de incidentes en el mar Mediterráneo según ruta y tipología.



Fuente: OIM (Organización Internacional para las Migraciones)

Nota: Datos actualizados a 16/02/2024

También, cabe mencionar que este fenómeno no es aleatorio, pues las personas que deben recurrir a la migración irregular vienen de países políticamente inestables y de bajos recursos económicos, ya que son a estos a los que se les dificulta la entrada regular. Los ciudadanos de países que son prósperos económica y políticamente muchas veces no requieren de visado para viajar al espacio Schengen o si les es necesario, no se les

¹⁸ Kate Dearden, Julia Black, y Ann Singleton, «Dangerous journeys - International migration increasingly unsafe in 2016», *IOM's Global Migration Data Analysis Centre (GMDAC)*, n.º 4 (2016).

establecen tantos obstáculos para obtenerlos¹⁹. Así pues, se categoriza a los primeros migrantes como indeseables y una amenaza a la seguridad y estabilidad nacional.

2.2. La ruta mediterránea Occidental

La ruta Mediterránea Occidental comprende los viajes desde Marruecos y, recientemente también desde Argelia hacia España. Existen cuatro grandes rutas que se toman en esta región del Mediterráneo para llegar a la península: la primera, desde Marruecos por la provincia de Tánger y cruzando el estrecho de Gibraltar hasta Algeciras (ruta estrecho); la segunda, desde Marruecos por la provincia de Nador hacia Almería (ruta alborán); la tercera, desde Argelia por la provincia de Oran hacia Almería (ruta argelina); finalmente, desde la ciudad de Ténès (entre otras ciudades de la misma línea costera) hacia las Islas Baleares (ruta levante) (ver Mapa 2). Teniendo en cuenta los datos reportados por el proyecto *Missing Migrants Project*, un total de 3.710 vidas se han perdido en esta zona del Mediterráneo desde 2014 a 2023.

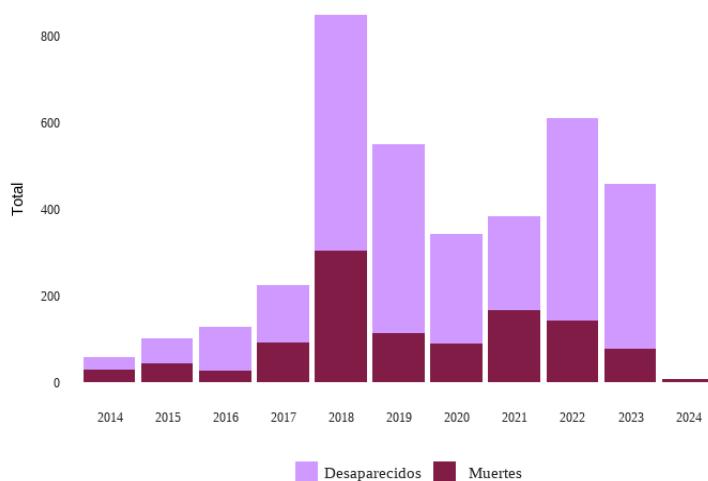
Mapa 2: Ruta Mediterránea Occidental y distancia aproximada de la ruta.



Fuente: Elaboración propia, a partir de datos cartográficos de GADM, disponibles en: <https://gadm.org/>.

¹⁹ McAuliffe y Triandafyllido, eds., *World Migration Report 2022*, op. cit., nota 16.

Gráfico 4: Total de incidentes en el Mediterráneo Occidental por tipología. 2014-2024



Fuente: OIM (Organización Internacional para las Migraciones)

Nota: Datos actualizados a 16/02/2024

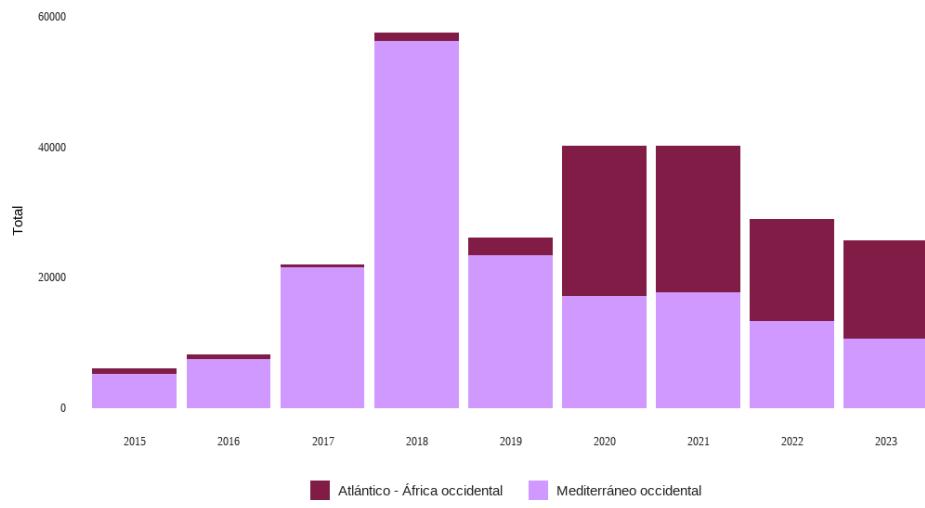
Si nos fijamos en el Gráfico 4, desde la COVID-19, el año 2022 ha sido el que más víctimas acumula, y es la segunda cifra con más muertes y desapariciones desde que *Missing Migrants Project* existe²⁰. El año 2018 es el período con mayores víctimas y es debido a los bloqueos que se dieron en la ruta Mediterránea Central, que instó a muchos migrantes a cruzar hacia las costas andaluzas, originando situaciones de descontrol y violencia²¹. Atendiendo a las llegadas (Gráfico 5), aunque el 2018 sea el año en que más muertes y desapariciones ha habido, fijándonos en las llegadas, han llegado más del doble de migrantes que en el 2022. En 2022 las llegadas disminuyeron mientras que las muertes y desapariciones aumentaron. De hecho, calculando la ratio de muertes según total de llegadas, el 2022 es el año en que existen más muertes por llegadas. Un 4,6% de los migrantes murieron en ese año, respecto a las llegadas, comparado con 2018, que murieron un 1,5% sobre el total de llegadas (ver Gráfico 5 para la evolución). Lo que es preocupante es que la nueva norma es que los migrantes lleguen menos y mueran más, cuestión que debe hacer sonar todas nuestras alarmas como sociedad. De hecho, tanto ONGs como la OIM apuntan que este aumento es debido a los acuerdos con Marruecos que dirigen los flujos migratorios hacia las rutas más largas y complejas en consecuencia

²⁰ IOM, <<Mediterranean | Missing Migrants Project>>, op. cit., nota 14. Estos datos también concuerdan con los recogidos por la ONG APDHA; «Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

²¹ Caminando Fronteras, «Monitoreo del Derecho a la Vida en la Frontera Occidental Euroafricana», 2023, <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/09/Monitoreo-DALV-primer-semestre-2023.pdf>.

del aumento de los controles, principalmente militares, en los cruces fronterizos tradicionales²².

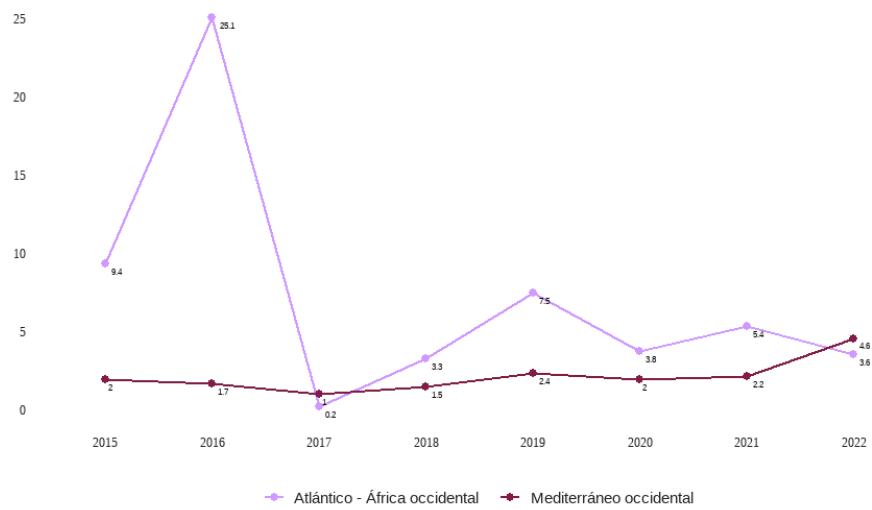
Gráfico 5: Histórico de llegadas a España según ruta de migración. 2015-2023



Nota: El año 2023 no incluye las llegadas del tercer trimestre

Fuente: OIM (Organización Internacional para las Migraciones).

Gráfico 6: Porcentaje de muertes respecto a las llegadas según ruta. 2015-2023



Nota: No se incluyen los datos sobre llegadas en 2023, por falta de datos del cuarto trimestre

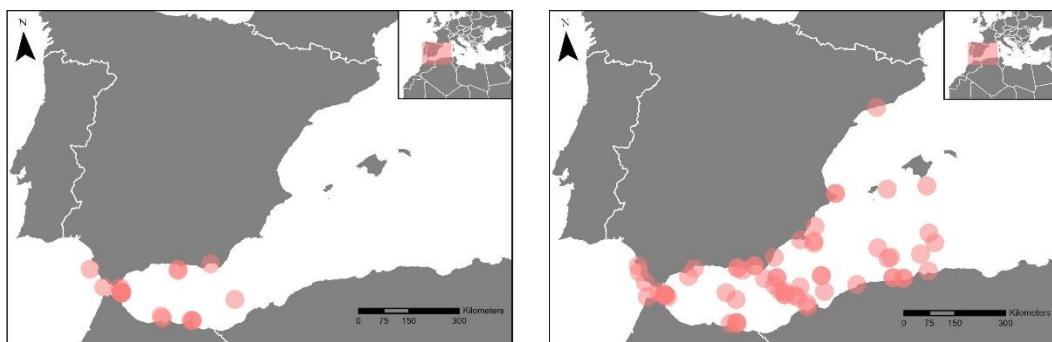
Fuente: OIM (Organización Internacional para las Migraciones).

Si volvemos al Mapa 2, donde vemos las rutas del Mediterráneo Occidental, vemos una medida aproximada del total de quilómetros por cada ruta. Son valores muy aproximados, pues no se conoce exactamente el total de quilómetros de cada viaje. Lo importante es

²² Caminando Fronteras, «Monitoreo del Derecho a la Vida en la Frontera Occidental Euroafricana», op. Cit., nota 21.

que las personas no escogen la ruta aleatoriamente, pues se eligen las que conlleven menos riesgo. Aquellas más largas no han sido siempre las más usadas, por tanto, son rutas relativamente recientes y la causa de su uso está en el aumento de la seguridad de las zonas más tradicionales, como hemos adelantado²³. Esto también podemos apreciarlo en el Mapa 3, donde se compara la distribución de los incidentes de 2015 y los de 2023. Las rutas más largas del Mediterráneo Occidental, las de la ruta del levante o la argelina, no eran tan usadas como aquellas rutas que salen de Marruecos (la ruta del estrecho o la del Alborán). Esto causa que los migrantes embarquen en unas circunstancias aún más riesgosas y como mayor tiempo en el mar, mayor es la probabilidad de morir, más si los medios de transportes son tan precarios como se ha registrado. Y son precarios porque los migrantes, cuando llegan a los cruces migratorios, en la gran mayoría, ya llegan en estados y condiciones de vulnerabilidad, lo que causa que acepten viajar en infra embarcaciones en condiciones de riesgo que impiden una navegación segura. Por ejemplo, en la ruta del estrecho, se utilizan unas neumáticas a remos denominadas *toys*, unas pequeñas embarcaciones de zodiacs de recreo, a remo, que son muy precarias e inadecuadas para este tipo de viajes²⁴.

Mapa 3: Distribución de los incidentes en el Mediterráneo Occidental. 2015 vs 2023, respectivamente.



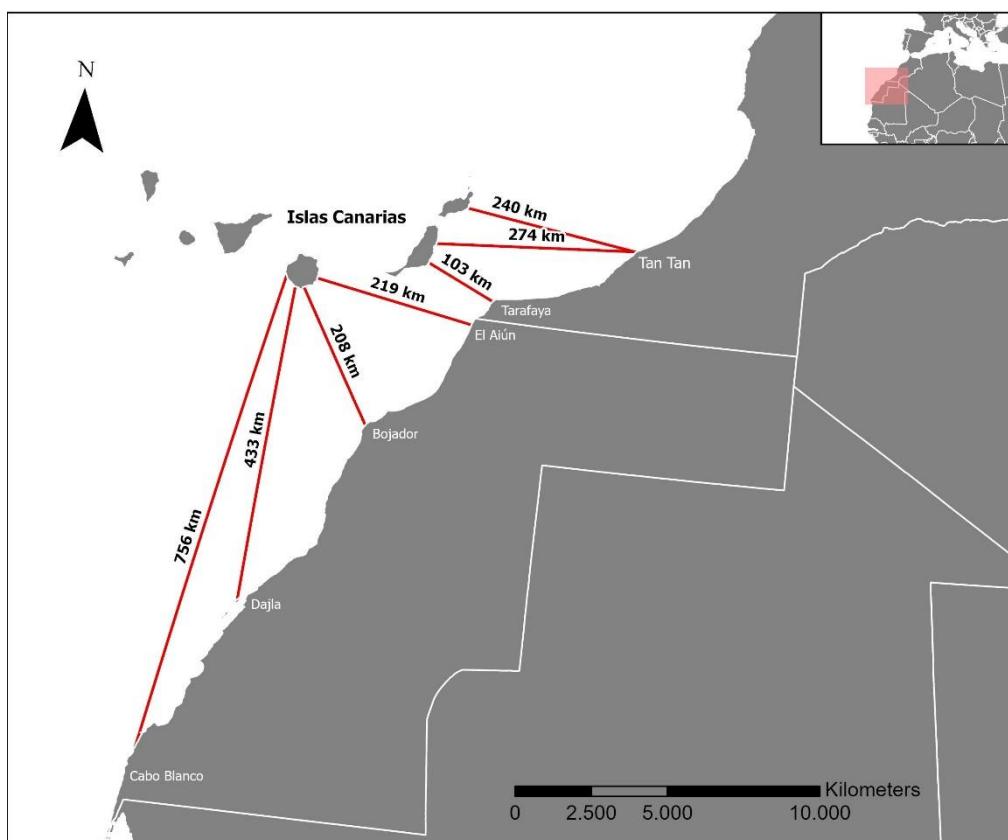
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos cartográficos de GADM, disponibles en: <https://gadm.org/>. Datos sobre incidentes publicados por la OIM, disponibles en: <https://missingmigrants.iom.int/>

²³ «Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

²⁴ Ibid.

Además, los propios lugares y momentos de salida constituyen también amenazas para la vida, pues las condiciones meteorológicas desfavorables y las salidas grupales han aumentado el riesgo a perder la vida.

Mapa 4: Mapa de las rutas del Atlántico del África Occidental y la distancia aproximada de la ruta.



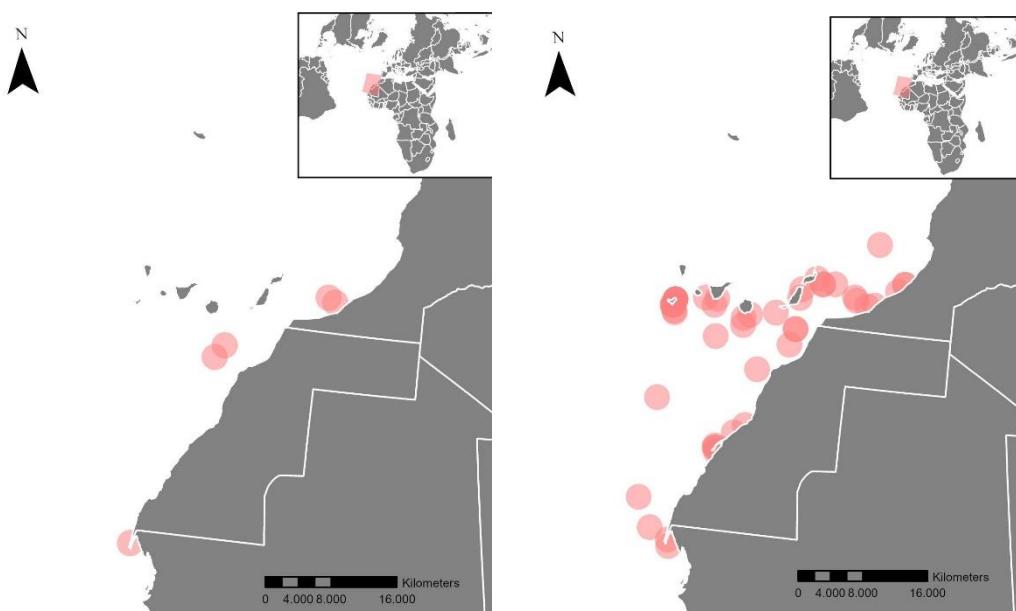
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos cartográficos de GADM, disponibles en: <https://gadm.org/>.

Una cuestión crucial para esta investigación es dar visión a una ruta que no pertenece al Mediterráneo Occidental pero que también da llegada a España y recientemente ha tomado mucha relevancia por lo riesgosa y por las vidas que se están perdiendo en ella. Es la ruta Atlántica por el África Occidental hacia las Islas Canarias (Mapa 4). Esta ruta durante 2015 y 2019 ha estado prácticamente en desuso porque las rutas que predominaban para llegar a España eran las del Mediterráneo Occidental. Con el mismo argumento que para la ruta argelina, se ha empezado a usar masivamente esta ruta del Atlántico como alternativa a salir del Norte de África (ver Mapa 5 para la evolución del uso de esta ruta). El Gráfico 5 muestra como en 2020 la ruta del Atlántico lleva a más

personas a España que la del Mediterráneo Occidental y el número de llegadas es mayor en todos los sucesivos años.

Y es que, a consecuencia de los acuerdos entre el Estado español y marroquí, aumentan los controles en la costa del Sáhara Occidental, se prohíbe la compra de *toys* y los controles fronterizos dentro del continente africano hacen, además, imposible acceder a la ruta del Estrecho o la del Alborán. Por ello, los más afectados por estos acuerdos son de origen subsahariano, pues los marroquíes y argelinos tienen aún posibilidades de salir por el Estrecho o la ruta del Alborán, generalmente menos riesgosas y más cortas²⁵.

Mapa 5: Distribución de los incidentes en el Mediterráneo Occidental. 2015 vs 2023, respectivamente.



Fuente: Elaboración propia, a partir de datos cartográficos de GADM, disponibles en: <https://gadm.org/>. Datos sobre incidentes publicados por la OIM, disponibles en: <https://missingmigrants.iom.int/>

¿Y por qué es tan preocupante esta ruta? Bien, en primer lugar, el Océano Atlántico es mucho más agresivo que el Mar Mediterráneo. En segundo lugar, son rutas mucho más largas (Mapa 4) y que se llevan a cabo con el mismo material precario que para las rutas del Mar Mediterráneo²⁶. Solo existe una ruta con una distancia media aproximada con menos de 200 quilómetros, las demás todas superan ese valor. Además, este 2023 se ha activado la ruta más larga y peligrosa, la que lleva a El Hierro²⁷. En tercer lugar, porque

²⁵ Caminando Fronteras, «Monitoreo del Derecho a la Vida en la Frontera Occidental Euroafricana», op. Cit., nota 21.

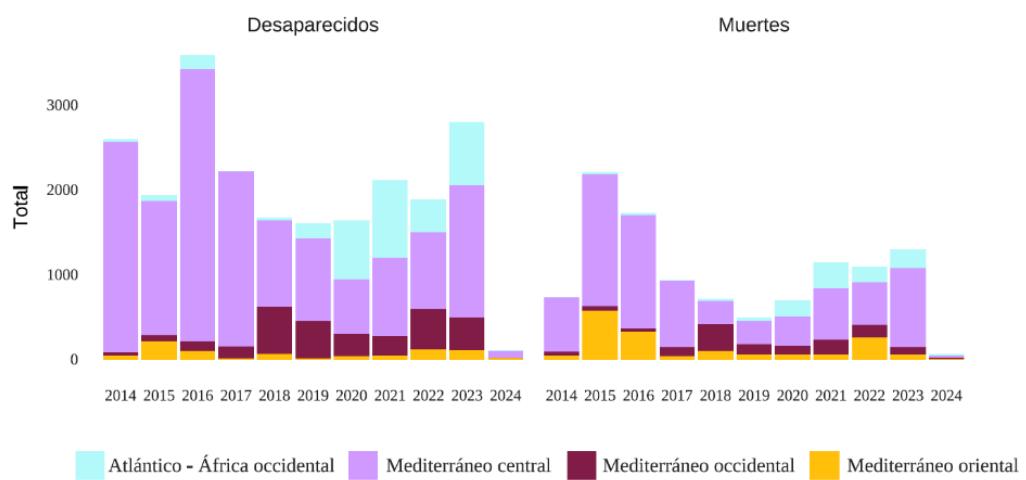
²⁶ «Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

²⁷ Ibid.

la cantidad de muertos respecto las llegadas son, generalmente, más altos que para la ruta mediterránea (Gráfico 6). Exceptuando el año 2017 y 2022, desde que la ruta atlántica se ha activado, el total de muertes por cada 100 llegadas no disminuye de las 3,3 personas muertas o desaparecidas.

De hecho, atendiendo al total de muertes y desapariciones, se acumulan muchas más entre el año 2019 y 2023 en la ruta atlántica (3.813 personas) que en el período comprendido entre 2014 y 2023 para la ruta Mediterránea Occidental (3.710 personas y para el período de 2019 a 2023 es de 2.355 personas). Actualmente, la ruta Atlántica del África Occidental es la segunda más mortífera después del Mediterráneo Central²⁸. Además de esto, la ruta Atlántica también supone una excepción a la disminución de incidentes durante la COVID-19. Tal y como pasa con la ruta Mediterránea Central, durante 2020 se registraron más incidentes que en el previo año en esta ruta (Gráfico 7).

Gráfico 7: Total de incidentes por ruta de migración y año. 2014-2024



Fuente: OIM (Organización Internacional para las Migraciones)

Nota: Datos actualizados a 16/02/2024

La conclusión que se debe sacar de toda esta descripción es que muchas personas han perdido sus vidas para poder llegar a Europa y la sociedad está siendo testigo de ello. Además, podemos intuir que la situación irá a peor, pues a mayor control de las fronteras desde los acuerdos con Marruecos, peores son las rutas a las que se tienen que enfrentar

²⁸ Si tenemos en cuenta además las salidas desde Mauritania, Senegal y Gambia, a parte de las que salen de Marruecos y del Sáhara Occidental, que es nuestro objeto de estudio, esta ruta es la más mortífera a 2023. En específico, incrementó el número de senegaleses que viajan hacia las Islas Canarias, muy probablemente por la gran inestabilidad social y política en el país. La activación de esta ruta se debe al incremento de los controles a lo largo de las costas senegalesas y mauritanas («Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3).

los migrantes. Los migrantes no dejarán de llegar, aun obstaculizándose dichas llegadas buscarán otras rutas que, desgraciadamente, son aún más arriesgadas.

3. Normativa aplicable en materia de salvamento marítimo: Deberes y responsabilidades de los estados

3.1. Normativa internacional

El deber de socorro ha sido reconocido por la comunidad internacional como una obligación consuetudinaria *erga omnes*²⁹, que más tarde ha sido recogida en el artículo 98 de la CNUDM³⁰ y desarrollada por otros convenios en el marco de la Organización Marítima Internacional. El primero de estos convenios es el SOLAS³¹. Éste establece normas de seguridad mínimas para la construcción, equipamiento y operación de buques mercantes. Fue adoptado por primera vez en 1974 y ha sido actualizado y enmendado varias veces desde entonces para abordar los avances en la tecnología marítima y las necesidades de seguridad en constante evolución. Su principal objetivo es garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, así como prevenir accidentes marítimos y la contaminación del medio ambiente marino derivada de las operaciones de los buques. El tratado establece estándares detallados para una amplia gama de aspectos relacionados con la seguridad marítima.

El segundo convenio que trataremos versa específicamente sobre operaciones de búsqueda y salvamento en el medio marítimo, el convenio SAR³². Este convenio fue adoptado en 1979 y entró en vigor en 1985. Éste es fundamental para garantizar la asistencia inmediata a personas en peligro en el mar y se complementa con las normativas ya presentadas, pues es la norma que regula la aplicación de la obligación del deber de socorro en una región delimitada que se denominará zona SAR. Cabe apuntar que la normativa sobre el deber de socorro no solamente incumbe a los Estados, sino también a los capitanes de buques y a los Centros Marítimos de Coordinación y Salvamento, en adelante MRCC. Dichos centros serán creados obligatoriamente por los Estados y serán los encargados de coordinar el plan de búsqueda y salvamento y, evidentemente, estarán alerta las veinticuatro horas del día en caso de necesaria actuación.

²⁹ Rodrigo, Jaime. «La crisis migratoria en el Mediterráneo: una explicación desde el derecho marítimo». *Revista Crítica Penal y Poder*, n.º 18 (2019): 333-45.

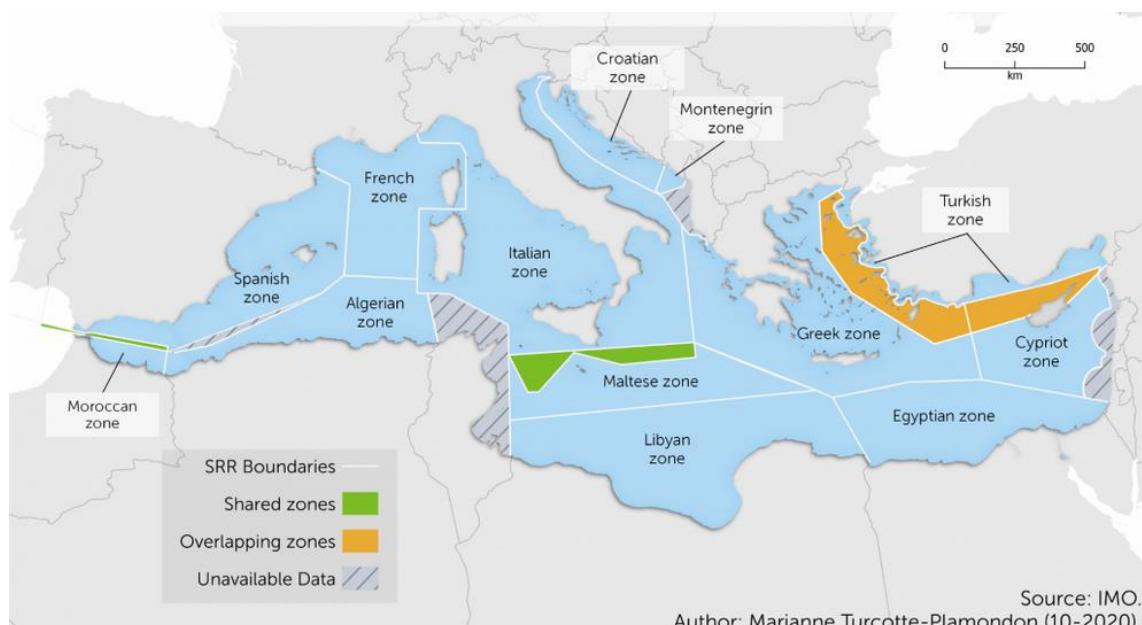
³⁰ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, en su versión en español: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), op. cit., nota 5.

³¹ *International Convention for the Safety of life at Sea*, en su versión en español: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), adoptado por la Conferencia internacional convocada por la Organización Marítima Internacional el 1 de noviembre de 1974 y enmendado el 20 de mayo de 2004, Resolución MSC.155(78), de 20 de mayo de 2004.

³² *International Convention on Maritime Search and Rescue*, en su versión en español: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR), op. cit., nota 5.

Como se ha adelantado, el convenio SAR establece que la autoridad de búsqueda y rescate va a llevar a cabo sus obligaciones en una delimitación geográfica que cada país debe determinar mediante acuerdos con los países colindantes que se basen en la cooperación y el diálogo, pues el gran objetivo de estas zonas es lograr una respuesta efectiva y coordinada de las emergencias marítimas, sin dejar espacios marítimos que no tengan atribuida una autoridad de coordinación de salvamento.

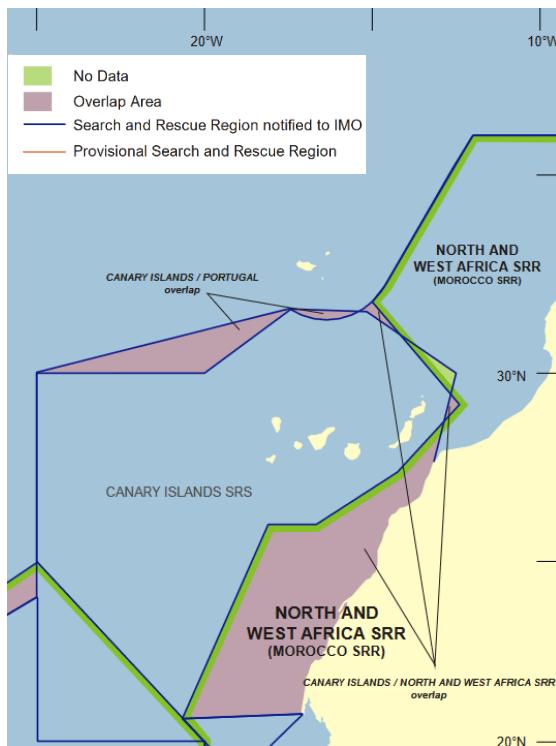
Mapa 6: Zonas SAR en el Mar Mediterráneo



En el Mapa 6 podemos observar cómo están delimitadas las zonas SAR del Mediterráneo, que para nuestro objeto de estudio solamente nos interesa la que cubre parte del Mediterráneo Occidental. Además, el Mapa 7 muestra las zonas SAR en el Atlántico del África Occidental. Por lo que respecta la zona SAR española en el Mediterráneo Occidental podemos observar que hay una parte de la zona compartida con Marruecos en el Mar de Alborán y el estrecho de Gibraltar, que comprende la ruta del Estrecho y la del Alborán, respectivamente. Por lo que respecta la ruta levante y argelina, la zona SAR de España colinda con la zona SAR de Argelia y, en este caso, hay una zona de la cual no se conoce el centro coordinador de salvamento.

³³ Luna Vives, «Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System», *Geopolitics* 28, n.º 2 (15 de marzo de 2023): 641-66, <https://doi.org/10.1080/14650045.2021.1973438>.

Mapa 7: Zonas SAR del Atlántico del África Occidental



Fuente: IOM.

La zona SAR española en las rutas canarias llega hasta la costa del Sáhara Occidental, causando una superposición de la SAR española con la marroquí. Cabe comentar, como el Convenio SAR establece, que la delimitación de las zonas SAR- donde se llevarán a cabo los servicios de búsqueda y salvamento por parte de los MRCC- no guarda relación con la determinación de límites entre los Estados ni prejuzgará ésta.

Además de estos convenios, que se considerarían el marco legislativo internacional principal, existen otros instrumentos jurídicos que, a pesar de no tener los mismos efectos jurídicos que los convenios explicados, harmonizan los principios y las operaciones que suponen el deber de socorro.

En primer lugar, la resolución MSC.167(78)³⁴ del Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptada en el 2004, de directrices sobre el trato de las personas rescatadas en el mar, que intenta dar pautas en cuanto a la aplicación del deber de socorro. La resolución en análisis representa un paso crucial en el ámbito de la seguridad marítima, ya que establece una serie de directrices detalladas destinadas a garantizar una respuesta efectiva y coordinada

³⁴ OMI, Resolución MSC.167(78), de 20 de mayo de 2004, *Guidelines on the treatment of persons rescued at sea*. Annex 34.

en situaciones de emergencia en el mar, además de arrojar luz sobre algunas cuestiones relacionadas directamente con la operación de rescate en el mar.

El segundo documento que se quiere presentar en este trabajo es una circular emitida por la Organización Marítima Internacional (OMI), FAL.3/Circ.194³⁵, que aborda la problemática del desembarco de personas rescatadas en el mar, destacando la importancia de establecer principios fundamentales para armonizar y hacer eficaces los procedimientos administrativos relacionados con este tema.

En resumen, todos estos instrumentos forman parte del ordenamiento jurídico que regula el deber de socorro y que dan lugar a diferentes obligaciones para los Estados y otros actores implicados, como los MRCC y los capitanes de buque.

Cabe recordar que, aunque existan convenios que codifican el deber de socorro y haya instrumentos jurídicos que lo desarrollan, sigue existiendo el deber de socorro como norma consuetudinaria, una costumbre antigua y consolidada en el derecho marítimo³⁶. Por lo tanto, aunque haya Estados que no han ratificado toda esta normativa, siguen estando obligados por este deber consuetudinario.

A continuación, se van a abordar dichas obligaciones y se completará con la doctrina existente que ayuda a delimitar el significado de distintos conceptos e ideas que son claves para comprender el deber de socorro y cómo debe ser empleado.

a. Obligación de prestar asistencia a todas las personas en peligro en el mar

Este deber jurídico se refiere a la obligación de salvar vidas humanas en el mar. En este sentido, el artículo 98 CNDUM, la regla 33 del Capítulo V SOLAS, el artículo 2.1.10 SAR y MSC.167(78) codifican esta obligación que afecta a cualquier buque y su capitán. Se requiere que los capitanes presten asistencia a cualquier persona encontrada en el mar en peligro de perderse, así como proceder con la mayor rapidez posible al rescate de personas en peligro, una vez informados de su necesidad de asistencia. Cualquier buque que se encuentre con personas en peligro de naufragio ha de socorrer a dichas personas y

³⁵ OMI, Circular FAL.3/Circ.194, de 22 de enero de 2009. *Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar*.

³⁶ Julio Emilio Marco, «Search and rescue at sea: staddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States» (Tesis doctoral, Universidad de Salamanca, 2023).

tratarlas de manera consistente con la dignidad humana. No es una opción, es un deber jurídico específico³⁷.

Además, en todos estos instrumentos se reitera el principio de no discriminación, pues el deber de socorro se debe a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren. Y es que el rescate debe ser abordado primordialmente desde la premisa de nuestra humanidad y nuestra pertenencia a la sociedad, lo cual nos impone moralmente la obligación de ayudarnos y protegernos mutuamente cuando la vida de cualquier otro ser humano está en peligro. Es precisamente esta convicción la que fue el motor principal que posteriormente se materializó en las regulaciones internacionales de derechos humanos y rescate. Es más, incluso no teniendo en cuenta que la norma es consuetudinaria y es *erga omnes*, se apoya en este trabajo que el deber de socorro comprometería igualmente a todos los Estados que son miembros de las Naciones Unidas y han ratificado la Carta de la ONU. Y esto es así por lo ya dicho, esta obligación tiene que ver con el deber de la mutua protección de los humanos y, como expresa Bevilacqua: “[P]ara garantizar los derechos civiles, políticos, económicos y sociales, sería necesario, en primer lugar, proteger la vida”³⁸. En conclusión, la preservación de la vida, y consecuentemente, como su derivado, la acción de salvar vidas, prevalecen sobre otras normas que se puedan establecer en contra de este derecho básico y fundamental, como aquí interesa, las políticas de migración³⁹.

Otro aspecto del deber de socorro es la territorialidad. Si bien ya hemos adelantado que existan las zonas SAR que cada Estado debe mantener (ver siguiente epígrafe), el deber de socorro *per se* no tiene alcance territorial, obliga a todas las embarcaciones, ya sea en alta mar, aguas territoriales, aguas archipelágicas o ZEE.

Finalmente, cabe apuntar que el Convenio SAR, en su capítulo cuarto, detalla los procedimientos operativos que deben seguirse en las diferentes fases de emergencia en el mar: la fase de incertidumbre, la de alerta y la de socorro como tal. En ciertas situaciones, pueden darse las tres fases o directamente la última. La fase de incertidumbre implica que

³⁷ Jaime Rodrigo de Larrucea, «La crisis migratoria en el Mediterráneo: una explicación desde el derecho marítimo», *CRITICA PENAL Y PODER*, n.º 18 (19 de diciembre de 2019): 333-45.

³⁸ Giorgia Bevilacqua, «The Right to Life at Sea Seventy Years after the Proclamation of the Universal Declaration of Human Rights», *Europa Ethnica* 76, n.º 3+4 (31 de enero de 2020): 149-54.

³⁹ Julio Emilio Marco, «Search and rescue at sea: staddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States», op. cit., nota 36.

el MRCC realice labores de comunicación, ya que concierne a la desaparición de un buque o persona cuya situación o seguridad se desconoce. La fase de alerta se declara cuando la comunicación ha fallado o cuando se recibe información sobre un peligro potencial para un buque, aunque este peligro no sea inminente. Durante esta fase, se comienza ya a alertar a los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento. Finalmente, en la fase de socorro, se movilizan los recursos necesarios para brindar asistencia y seguridad a las personas en peligro inminente que requieren ayuda inmediata, coordinando la acción del barco más cercano a esas personas. En resumen, el deber de socorro del MRCC implica más funciones que simplemente coordinar el salvamento cuando ya hay un peligro inminente; también incluye labores de comunicación, vigilancia y búsqueda, que se consideran tareas preventivas del naufragio. Cabe comentar que las operaciones y procedimientos que no tengan que ver con la asistencia a personas en peligro se deben llevar a cabo después del desembarco en un lugar seguro (se incluyen aquí las materias de control migratorio, como la identificación).

b. Obligación de los Estados de promover y mantener servicios de búsqueda y salvamento. La cooperación con los Estados vecinos para ese fin.

El segundo párrafo de la CNDUM mantiene que todos los Estados tienen la responsabilidad de promover y mantener servicios de búsqueda y rescate efectivos en el mar, así como de cooperar con Estados vecinos en arreglos regionales para este fin.

Cómo se materializa esta obligación se encuentra regulado en el Convenio SAR (Capítulo 2), la MSC.167(58) y en la FAL.3/Circ.194. La principal obligación que se establece en estos instrumentos a los Estados es la de crear los MRCC, que dispondrán de todo lo necesario para llevar a cabo su labor de forma rápida, eficaz y adecuada. Aquí también se incluye la obligación de formación del personal que se encargue de los rescates. En resumen, el Estado debe ser el garante de la prestación de auxilio a quienes lo necesiten y de prestar los primeros auxilios médico o de otros tipos, además de trasladarles a un lugar seguro. Así pues, el deber jurídico de salvar vidas humanas en el mar no solo incumbe a los capitanes y a los buques, sino también incumbe a los Estados⁴⁰.

Se hace hincapié en la necesidad de que estos centros cuenten con planes de funcionamiento sólidos y acuerdos establecidos para garantizar una respuesta rápida y

⁴⁰ Jaime Rodrigo de Larrucea, «La crisis migratoria en el Mediterráneo: una explicación desde el derecho marítimo», op. cit., nota 37.

coordinada ante cualquier situación de emergencia SAR que pueda surgir dentro de su área de responsabilidad. Es importante que los MRCC sean capaces de garantizar la cooperación entre los diferentes organismos y entidades involucradas en las operaciones de búsqueda y rescate, aumentando las probabilidades de un rescate exitoso y reduciendo al mínimo el tiempo que los supervivientes permanecen en el mar o en los barcos de rescate.

Además de esto, tales planes deben cubrir también los sucesos fuera de su propia región SAR, si es necesario, hasta tanto el MRCC responsable de la región en la cual se presta auxilio u otro RCC mejor situado para ocuparse del caso, acepte la responsabilidad. Esta última indicación se contiene en el marco de la obligación de cooperación entre los Estados vecinos.

c. Obligación de desembarco de los supervivientes en un lugar seguro

Uno de los requerimientos del deber de socorro es que el desembarco de los sobrevivientes sea en un lugar seguro y en un plazo razonable. Así se estipula en el Convenio SAR, que define el salvamento como aquella “[...] *Operación para rescatar a personas en peligro, prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro*” (artículo 1.3.2, capítulo 1). Ahora bien, el tratado no desarrolla la definición de lugar seguro y ha sido objeto de debate. En la resolución MSC.167(78) sí que se define el concepto como aquél donde terminan las operaciones de salvamento y donde la vida de los supervivientes ya no está en peligro, pudiendo satisfacerse sus necesidades básicas (alimentación, refugio y asistencia médica) y arreglar el transporte hacia su próximo destino.

Se añade que dicho lugar puede estar en tierra, a borde de una unidad de salvamento o de otro buque adecuado, o en una instalación en el mar, hasta que los supervivientes sean desembarcados en su próximo destino. Ahora bien, un buque que presta auxilio no se puede considerar automáticamente como lugar seguro únicamente porque los supervivientes ya no se encuentran en inmediato peligro, pues podría carecer de recursos para alojar a más personas sin poner en riesgo su seguridad. Incluso si puede hacerlo, se debe liberar al buque de esta responsabilidad tan pronto como sea posible, compromiso que recae sobre el Estado que coordina la zona SAR donde se encuentre el buque. Está

claro que un buque de rescate solo puede considerarse un lugar seguro por un tiempo mínimo⁴¹.

En cuanto a la elección del lugar seguro, la resolución mencionada establece que debe depender de las circunstancias particulares de cada caso, por ejemplo: la situación a borde del buque, las condiciones en el lugar del siniestro, las necesidades médicas y la disponibilidad de transporte o salvamento. Ahora bien, la resolución determina que cada caso es único y que la elección del lugar seguro deberá tener en cuenta una diversidad de factores importantes. Especial atención merece el caso de que existan personas que solicitan asilo o refugiados de entre los supervivientes, pues será necesario evitar el desembarco en territorios en los cuales la vida y la libertad de dichas personas invoquen un temor fundado de persecución (*principio de non-refoulement*), en atención al artículo 33(1) de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951, que desarrollaremos en el siguiente párrafo.

Evidentemente, existe debate sobre si cierto Estado costero debe aceptar el desembarque en su Estado o no tiene realmente una obligación de aceptarlo basándose en el principio de soberanía. Existen autores que opinan que, si el rescate ocurre fuera de su zona SAR, el Estado costero no tiene que asumir ningún papel en el rescate o desembarque, dejando el problema al Estado del pabellón. Ahora bien, teniendo en cuenta el principio de *non-refoulement*, todas las personas rescatadas en el mar deben ser presumidas refugiadas hasta que se establezca quién es o no potencial solicitante de asilo y, como dicho estatus no se puede otorgar a bordo, el rechazo del desembarco de un barco en su territorio significaría una violación el Convenio sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951⁴². Aun cuando un Estado costero no tenga una zona SAR asignada, una vez informado de que hay un buque de rescate acercándose a su costa llevando personas rescatadas y que éste solicita permiso para desembarcar y no le otorga dicho permiso, se estaría infringiendo el Convenio de Ginebra de 1951. Aquí es importante recuperar una idea plasmada anteriormente, y es que el deber de socorro no tiene alcance territorial y, por tanto, no debería ser de importancia en qué zona SAR han sido rescatadas las personas. Además, el principio de *non-refoulement* también es extraterritorial, la obligación de no retorno existe

⁴¹ Giuseppe Cataldi, «Búsqueda y rescate: la necesidad de equilibrar el control de fronteras con las obligaciones en materia de Derecho del mar y de los derechos humanos», *Revista española de derecho internacional* 72, n.º 1 (2020): 197-204.

⁴² Julio Emilio Marco, «Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States», op. cit., nota 46.

independientemente de si se encuentran las personas en el territorio del Estado o no⁴³. Al final, el Estado responsable de la zona SAR debe identificar el lugar seguro, pero no establece que necesariamente tenga que ser el territorio de ese mismo Estado. Retomando el principio de cooperación en la obligación del deber de socorro, lo ideal sería que el Estado de la zona SAR, el Estado del pabellón del buque que presta atención y, de no corresponder con los anteriores, el Estado cuyos puertos están más cerca deberían cooperar para identificar el lugar seguro dadas las circunstancias, ya que como se expresa en las recomendaciones de la OMI: “*la coordinación de la acción de socorro por parte de un Estado no libera a los demás Estados*”⁴⁴. Ahora bien, la coordinación no debería poner en peligro el buque de rescate, es decir, las negociaciones no deberían retrasar el proceso ignorando la situación de los rescatados y el daño a los buques privados (si estos son los que han efectuado el rescate) en un intento de evitar futuras responsabilidades de alojar a los rescatados⁴⁵.

Finalmente, tan relevante es la obligación de desembarco en un lugar seguro que el capitán de un barco podría negarse a seguir las instrucciones de las autoridades de otro Estado (aquel que este coordinando el rescate). Y lo puede hacer si conoce que éste requiere el desembarque en lugares no seguros y esto está en consonancia con la obligación que recae sobre los capitanes de buque de asegurarse que los supervivientes no sean desembarcados en un lugar donde su seguridad pueda ser puesta en peligro (resolución MSC.167(78), 6.17 y 5.1.6). Una obligación que también es moral.

Habiendo revisado y delimitado la normativa que rige el deber de socorro y haciendo una interpretación sistemática y teleológica, cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar debe ser rescatada y las autoridades competentes deben hacer todo lo que este en su alcance para, no solamente salvarlas, sino llevar a cabo las tareas necesarias para poder socorrerlas, estas son, estar alertas de cualquier indicio de naufragio, lograr comunicaciones con las personas que se encuentren en riesgo de naufragio, identificar la localización en la que se encuentran y activar y coordinar todos los medios que sean necesarios para efectuar el salvamento y el desembarco en un lugar seguro, donde la vida ya no este peligrada. Además, y muy importante, todas estas actuaciones se deben llevar

⁴³ Julio Emilio Marco, «Search and rescue at sea: staddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States», op. cit., nota 36.

⁴⁴ Giuseppe Cataldi, «Búsqueda y rescate: la necesidad de equilibrar el control de fronteras con las obligaciones en materia de Derecho del mar y de los derechos humanos», op. cit., nota 41.

⁴⁵ Julio Emilio Marco, «Search and rescue at sea: staddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States», op. cit., nota 36.

a cabo sin discriminación alguna por nacionalidad o las circunstancias en las que se encuentren las personas en riesgo.

Para terminar, toda esta normativa presentada no puede ser aplicada en detrimento del resto del marco legal del derecho internacional. Se debe contextualizar el deber de socorro con toda la normativa de derechos humanos, en especial la que contempla el derecho a la vida. Se recuerda el artículo 146 del CNDUM: “[...] *se tomarán medidas necesarias para asegurar la protección efectiva de la vida humana. Para ello, la Autoridad adoptará reglas, regulaciones y procedimientos apropiados para complementar el derecho internacional existente como se refleja en los tratados relevantes*”.

3.2.Normativa europea

La Unión Europea (en adelante UE), a pesar de no tener competencias en salvamento se ha referido a esta cuestión en diversas ocasiones, recordando a los Estados Miembros sus obligaciones internacionales respecto al deber de socorro. Por ejemplo, en una resolución del Parlamento Europeo⁴⁶ se recuerda la obligación internacional de asistir a personas en peligro en el mar y se pide a los Estados miembros que respeten estas normas. También se expresa preocupación por el número de desapariciones en el Mediterráneo y se solicita a la Comisión que evalúe las prácticas actuales y proponga un enfoque más sostenible para las operaciones de búsqueda y salvamento. Se pide un refuerzo de las operaciones de búsqueda y salvamento, así como una mayor transparencia y coordinación en las actividades de FRONTEX. Además, se hacen llamamientos para garantizar un desembarco seguro de las personas rescatadas, la promoción de vías seguras y legales para la migración, y la condena de los traficantes de personas. De la misma forma, una recomendación de la Comisión⁴⁷, presentada en el marco del nuevo Pacto⁴⁸, insta a los Estados miembros de la Unión Europea a cooperar en operaciones de búsqueda y salvamento marítimo para reducir víctimas mortales, mantener la seguridad de la navegación y gestionar la migración. También insta la cooperación entre los Estados

⁴⁶ Resolución del Parlamento Europeo, sobre la necesidad de una acción de la Unión en materia de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo (2023/2787(RSP)).

⁴⁷ Recomendación (UE) 2020/1365 de la Comisión de 23 de septiembre de 2020 sobre la cooperación entre Estados miembros en relación con las operaciones de búsqueda y salvamento realizadas por buques que sean propiedad de entidades privadas o estén explotados por entidades privadas.

⁴⁸ Se pueden encontrar en esta página web todos los Reglamentos que se enmarcan dentro de este Pacto: <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2024/02/08/asylum-and-migration-reform-eu-member-states-representatives-green-light-deal-with-european-parliament/>

miembros y la Comisión a efectos de mejorar la seguridad marítima y controlar la aplicación de la recomendación y de las normas sobre dicha seguridad.

En el ámbito normativo ha sido la competencia de la UE en materia de control de las personas que entran a su territorio y vigilancia eficaz en el cruce de las fronteras exteriores, con base jurídica en el artículo 77 TFUE⁴⁹, la que ha permitido una referencia a las obligaciones de búsqueda y salvamento. Dada esta competencia, en 2004 la UE creó La Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX) para la gestión de sus fronteras exteriores y la lucha contra la delincuencia transfronteriza. Esta agencia se rige por el Reglamento (UE) 2019/1896⁵⁰. Dentro del ámbito de la migración, cinco son las tareas que desempeña FRONTEX: proteger las fronteras, asistir a los Estados Miembros en los procesos de retorno y reintegración, vigilancia de las fronteras, monitoreo de la migración y formación, que en cuanto al interés de trabajo será importante la formación de guardacostas de países terceros. Además de estas funciones, también apoyan a los Estados Miembros en sus tareas de búsqueda y salvamento⁵¹.

Refiriéndonos específicamente a la zona geográfica objeto de este estudio, se conoce como operación Indalo aquella que cubre el área entre España y Marruecos. Una de las tareas más importantes de FRONTEX es la que cubre la frontera marítima mediterránea Occidental y, por lo tanto, asiste a España en el control y vigilancia de las fronteras y en la tarea de búsqueda y salvamento marítimo. Además, también ayudan a registrar a los migrantes e identificar a los migrantes vulnerables. De hecho, durante los períodos de mayor presión migratoria, FRONTEX envía apoyo adicional a España en el marco de la operación conjunta Minerva. Así mismo, también asiste a España en la región de las Islas Canarias, apoyando la gestión migratoria⁵².

En cuanto a las operaciones relacionadas con la búsqueda y salvamento, FRONTEX vigila aéreamente las zonas marítimas y puede detectar personas en peligro en el mar. Si cualquier avión o buque de FRONTEX avista un buque que requiere asistencia, lo notificará a la autoridad nacional responsable de las operaciones de salvamento en la zona (MRCC) y seguirá sus instrucciones de conformidad con el derecho marítimo

⁴⁹ Conference of the Representatives of the Governments of the Member States, *Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union*, 2008/C 115/01, European Union, 13 December 2007.

⁵⁰ Reglamento (UE) 2019/1896, de 13 de noviembre de 2019, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas (DO L 295 de 14.11.2019, p. 1).

⁵¹ «Operations», accedido 29 de marzo de 2024, <https://www.FRONTEx.eu/what-we-do/operations/operations/?etrans=es>.

⁵² «Operations», op. cit., nota 51.

internacional. Teniendo en cuenta los datos proporcionados por FRONTEX, el centro de rescate comienza una misión de salvamento. FRONTEX comunica la posición de la embarcación, su condición, la estimación del número de personas a bordo, junto con las condiciones meteorológicas y marítimas del área. La MRCC en cuestión enviará los barcos más cercanos o mejor equipados para hacer el trabajo, estos pueden ser guardias costeras nacionales, buques comerciales, militares, así como los propios desplegados por FRONTEX.

Cabe tener en cuenta que el primordial objetivo de FRONTEX y de las operaciones Indalo o Minerva es el de controlar las fronteras de la UE, no de llevar a cabo tareas de salvamento. Por tanto, sus objetivos tienen un enfoque puramente securitario, pues se basa en el control y vigilancia de las fronteras⁵³.

⁵³ Francina Esteve, «El rescate como nueva función europea en la vigilancia del Mediterráneo», *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, n.º 111 (2015): 153-72.

4. Externalización de las fronteras y evasión de responsabilidades

Al inicio de este trabajo se han presentado unos datos que demuestran que lo que está pasando en el Mediterráneo es una verdadera crisis humanitaria.

Esta crisis humanitaria ha ido intensificándose por distintos motivos, entre los que encontramos, entre otros, la crisis de la COVID-19 y los conflictos políticos en los países de origen. Este tipo de crisis causa que las personas necesiten emigrar hacia otros países donde existe mayor posibilidad de conseguir calidad de vida.

Teniendo en cuenta que obtener un visado del país al que quieren emigrar es muy costoso a nivel de requisitos que deben cumplirse, las personas arriesgan sus vidas para migrar irregularmente. En muchos casos se ponen en manos de las organizaciones criminales que se dedican al tráfico de las personas y que constituyen en sí mismo un riesgo para los migrantes. Asimismo, el riesgo está presente durante todo el viaje, que dependiendo del origen puede suponer la muerte ya de algunos sin siquiera llegar al cruce de fronteras por el Mediterráneo o el Atlántico Occidental. Por ejemplo, todas aquellas personas muertas intentando cruzar el desierto del Sáhara.

Ahora bien, el riesgo también está influenciado y afectado por las políticas migratorias de los países de destino, en nuestro caso de estudio por las políticas de la UE y España.

La vía principal de llegada de migrantes a España por mar, y por lo tanto también a la UE, es el Mar Mediterráneo, ya sea hacia la península como hacia las Islas Canarias o Baleares. Por ello, distintas medidas se han tomado para frenar la migración por estas vías, incluso poniendo en riesgo a las obligaciones internacionales, como la que ha sido objeto del trabajo, el deber de socorro.

El objetivo de este epígrafe es responder a la pregunta de análisis sobre la posible responsabilidad de España entorno al deber de socorro en el Mediterráneo. Para ello y habiendo analizado el contexto de la migración irregular, se han detectado dos vías por las cuales el estado español está siendo partícipe de las muertes en el Mediterráneo. Una de ellas tiene directa relación con el deber de socorro y supone la negligencia en las operaciones de rescate o evitación de la activación de dichas operaciones aun siendo necesarias para proteger las vidas de los migrantes. La segunda vía tiene que ver con la

externalización de las actividades de control migratorio o de la responsabilidad del deber de socorro.

4.1. La omisión del deber de socorro

Como se ha adelantado, además de que las muertes puedan tener causa en la propia naturaleza arriesgada de viajar por el mar sin las condiciones adecuadas, las propias autoridades han sido causa de muchas de las desgracias, por malas prácticas referentes al deber de socorro o la omisión de dicho deber.

Dicha *mala praxis* o la omisión del deber de socorro se contextualiza en ciertos cambios que se han dado entorno al centro coordinador de los rescates de la zona SAR española, denominado SASEMAR. En 2018, parte del personal de rescate se subcontrató a través de empresas privadas, se redujeron los equipos de rescate obligatorios y se sustituyó el personal permanente por trabajadores temporales. Además de esto, el mal estado de los dispositivos de rescate vitales también empeoró la situación de los equipos de rescate de SASEMAR. En el mismo año, también se traspasaron responsabilidades de rescate a los militares. La coordinación de todas las operaciones SAR en la zona SAR española pasó a ser responsabilidad de la Guardia Civil, lo que significa que el SAR marítimo está bajo mando militar. Algunas de estas operaciones son en cooperación con FRONTEX en el contexto de las operaciones Indalo o Minerva, respondiendo a la idea de securitización de las fronteras⁵⁴.

En este nuevo contexto es donde se han recogido testimonios sobre tragedias que se están convirtiendo en la normalidad de la actuación de SASEMAR. Unos ejemplos de estas situaciones son las que ha recogido el Monitoreo del Derecho a la Vida⁵⁵ de la ONG *Caminando Fronteras*, un trabajo que ya se ha ido citando. En 2023, la Guardia Civil embistió una embarcación de once personas marroquíes en aguas de Melilla, poniendo en grave riesgo la vida de las personas, que fueron auxiliadas por las personas que habían presenciado el suceso⁵⁶. Existen también testimonios que muestran como SASEMAR, en algunas ocasiones, no salió a socorrer ni aun conociendo que existe una embarcación en riesgo, y conocían de dicha embarcación porque es la misma familia o las ONGs las que

⁵⁴ Luna Vives, «Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System», op. cit., nota 33.

⁵⁵ «Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

⁵⁶ Artículo de prensa publicado por *Cadena SER*, «Una superviviente de la barcaza con migrantes que volcó en Melilla desmiente la versión oficial: “Fue la Guardia Civil quien chocó con nosotros”», cadena SER, 3 de agosto de 2023, <https://cadenaser.com/nacional/2023/08/03/una-superviviente-de-la-barcaza-con-migrantes-que-volco-en-melilla-desmiente-la-version-oficial-fue-la-guardia-civil-quien-choco-con-nosotros-cadena-ser/>.

advierten de que una embarcación se encuentra en riesgo de naufragio. Varios testimonios se han recogido en este sentido por el Monitoreo del Derecho a la Vida.

Y es que, muchas otras veces se ha demorado la activación de los protocolos de rescate o no se acude a la zona de rescate con los medios adecuados. Por ejemplo, en octubre de 2023, un barco pesquero alertó a SASEMAR español sobre la presencia de migrantes en riesgo, a bordo de una embarcación neumática a 78 quilómetros de Lanzarote. La falta de medios disponibles llevó a que las autoridades solicitaran al barco pesquero que se quedara junto a la embarcación hasta que pudiera llegar SASEMAR. Sin embargo, para cuando llegaron a la zona, el barco pesquero ya estaba realizando labores de rescate, pues la embarcación había naufragado debido a la inestabilidad de la neumática. Finalmente, solamente 43 personas fueron salvadas, mientras que 8 personas fallecieron, entre ellos un niño de cuatro años⁵⁷.

En conclusión, el nuevo enfoque de la SAR Española lleva a la criminalización de la migración, se ve a los migrantes como una amenaza potencial para la seguridad nacional de un país, y por tanto, se debe evitar⁵⁸. Incluso a costa de perder vidas. Está claro que no se está teniendo en cuenta el principio de no discriminación consagrado en el marco normativo del deber de socorro, pues se hace depender el deber de asistencia a la nacionalidad de los que se encuentran en peligro. Además, estas actuaciones omisivas también faltan al principio de *non-refoulement*, pues hemos de tener en cuenta que el tipo de migración objeto de estudio es *mixed migration*, lo que significa que dentro del conjunto de emigran, algunos lo hacen por cuestiones económicas, pero existen también personas potencialmente solicitantes de asilo, que no pueden ser desembarcados en un lugar donde “[...] su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social o de sus opiniones políticas.” (artículo 33 del Convenio sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951). En el apartado de contextualización se ha explicado que las personas con nacionalidad subsahariana sufren de un fuerte racismo y violencia por parte de las autoridades marroquíes y en ocasiones ha acabado de vidas perdidas⁵⁹. Por tanto, evitar el socorro de estas personas también estaría

⁵⁷ “Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

⁵⁸ Augusto Delkáder Palacios, «Los Estudios Críticos de Seguridad y la Escuela de París: un estudio sobre FRONTEX y la securitización de la migración en la UE», *Relaciones Internacionales* 29, n.º 58 (20 de julio de 2020): 092-092, <https://doi.org/10.24215/23142766e092>.

⁵⁹ Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA), «Derechos Humanos en la Frontera Sur», 2020, <https://apdha.org/media/informe-frontera-sur-2020.pdf>.

faltando a la obligación de examinar la situación de dichos migrantes y darles la posibilidad de poder solicitar el asilo. Asimismo, también supondría un retorno no legal.

Atendiendo al artículo 1 del Proyecto de artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos⁶⁰, todo hecho internacionalmente ilícito de un Estado genera su responsabilidad internacional. Existe dicho hecho ilícito cuando un comportamiento de omisión o acción se puede atribuir al Estado y constituye la violación de una obligación internacional (art. 2 proyecto CDI), cualquiera que fuera su origen o naturaleza (art. 12 proyecto CDI). No es necesario probar dolo o culpa del sujeto infractor o la comisión de un daño material al sujeto lesionado (cuando sí interesa para el modo y cuantía de la reparación)⁶¹. Evidentemente, aquí el derecho interno es irrelevante como justificación del incumplimiento de la obligación.

Sobre la constitución de la violación de una obligación internacional, se argumenta que, dada la contextualización y las situaciones explicadas en este epígrafe, se están violando dos deberes internacionales. En primer lugar, la obligación de los Estados de promover y mantener servicios de búsqueda y salvamento que sean efectivos y adecuados para el fin que se crean, que no es más que el de socorrer a personas que se encuentran en peligro de naufragio en el mar (art. 98.1 párr. 2 CNDUM, Convenio SAR, MSC.167(58) y FALC.3/Circ.194). Esta obligación incluye dotar de todo aquello necesario para llevar la labor de rescate de forma rápida eficaz. Como se ha explicado, estos equipos e instrumentos se han visto mermados desde 2018, dificultando el rescate de las personas de forma adecuada y sin demoras. En segundo lugar, la obligación misma de prestar asistencia. Todas las veces que SASEMAR ha ignorado las llamadas de diferentes ONG e incluso de familiares que llamaban para avisar de peligro de naufragio y no se han activado los medios de rescate o no se han activado con la mayor rapidez posible se estaba vulnerando el deber de socorro (artículo 98.1 párr. 1, artículo 2.1.10 Convenio SAR).

Por lo que concierne a la atribución al Estado del comportamiento de la autoridad competente para coordinar los rescates, SASEMAR, cabe destacar que todo Estado es

⁶⁰ Comisión de Derecho Internacional, “Proyecto de artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos”, optado por la CDI en su 53º período de sesiones (A/56/10) y anexado por la AG en su Resolución 56/83, de 12 de diciembre de 2001.

⁶¹ Angelina Guillermín Meza, «La responsabilidad del estado por hechos Internationalmente ilícitos: La Atribución de un comportamiento al Estado y el rol de la corte Internacional De justicia», *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales Ambrosio Lucas Gioja*, n.º 5 (2010): 59-75.

responsable por las violaciones cometidos por sus órganos, cualquiera que fuera su índole, incluidas las fuerzas armadas⁶².

Así pues, el Estado es totalmente responsable sobre la actuación de Salvamento Marítimo y, además, existe violación de la obligación internacional de prestar asistencia a los que se encuentran en peligro en el mar y de promover y mantener servicios de búsqueda y salvamento que sean efectivos y adecuados.

4.2. Las políticas de externalización: La securitización de las fronteras de los países de origen y tránsito y delegación del deber de socorro.

La segunda vía por la que el Estado español y la UE pretenden evitar la llegada de migrantes es mediante las políticas de externalización encaminadas a obstaculizar la salida de los migrantes tanto de los Estados origen como de los Estados de tránsito. Estas políticas de externalización se han adoptado esencialmente con la excusa de la lucha contra el tráfico de personas⁶³.

Cuando nos referimos a políticas de externalización, se hará referencia a los acuerdos y medidas que pretenden que Estados terceros vigilen sus fronteras y flujos migratorios para que los migrantes no lleguen al territorio de la UE. Esto no implica presencia ni ejercicio directo de órganos de los Estados Miembros⁶⁴.

Este tipo de políticas no serían directamente problemáticas si la UE y España no estuvieran invirtiendo en unas fronteras violentas que no tiene ningún tipo de consideración por la vida de los migrantes. Además, aparte de conseguir evitar la salida de los migrantes, también se consigue evitar tener que desembarcar a futuros migrantes que necesiten asistencia en el mar en las costas españolas atendiendo al derecho de asilo que ellos puedan tener y que, como se ha analizado, no se puede analizar a bordo. Tan solo hace falta que exista la posibilidad que haya solicitantes de asilo en la embarcación siendo asistida para que nazca la responsabilidad del Estado español de no efectuar un retorno en caliente y tener que desembarcarlos en la costa española, que sería el lugar

⁶² Angelina Guillermina Meza, «La responsabilidad del estado por hechos Internacionalmente ilícitos: La Atribución de un comportamiento al Estado y el rol de la corte Internacional De justicia», op. cit., nota 61.

⁶³ Comisión Europea. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Plan de Acción renovado de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025) (COM(2021) 591 final).

⁶⁴ Alejandro Del Valle Gálvez, «La fragilidad de los derechos humanos en las fronteras exteriores europeas, y la externalización/extraterritorialidad de los controlores migratorios», en *Anuario de los cursos de derechos humanos de Donostia-San Sebastián. Vol. XVIII, 2019, págs. 25-58* (Anuario de los cursos de derechos humanos de Donostia-San Sebastián.Vol. XVIII, Tirant lo Blanch, 2019), 25-58, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7146920>.

seguro y, posterior al desembarco y las primeras asistencias, se podrían analizar los requisitos de los migrantes que deseen solicitar el asilo.

Mediante acuerdos de cooperación en materia de control migratorio entre la UE y los países de origen y tránsito, como acuerdos entre el Estado español y dichos países se incentiva a estos a que, en primer lugar, obstaculicen la libertad de circulación dentro del continente africano y, en segundo lugar, lo hagan mediante un aumento del control de las fronteras basado en la idea creciente de securitización.

Tienen especial transcendencia estos acuerdos con Marruecos, pues es el país por donde salen la mayoría de los migrantes para cruzar el Mediterráneo hacia España⁶⁵. De hecho, la estrategia que ha estado tomando Marruecos para controlar la salida de migrantes ha sido tajante: redadas, quema de campamentos de migrantes y expulsión de los pisos donde residían los migrantes⁶⁶.

Un ejemplo de las consecuencias de la nueva política de migración que toma Marruecos- con claro incentivo por parte de la UE y España- ocurre en 2022 cuando desmantelamientos de campamentos motivaron que un elevado volumen de migrantes quisiera cruzar por el paso fronterizo de Barrio Chino y se produjera la masacre de 24 de junio. Evidentemente el objetivo de estas políticas es claro, rebajar la tensión sobre la frontera europea⁶⁷.

El trabajo de porCausa que se ha citado, estima una cifra de al menos 9.344 millones de euros destinados a la externalización de fronteras por parte de la UE⁶⁸. Ahora bien, la

⁶⁵ Existen muchos acuerdos de *soft law* por lo que son difíciles de encontrar. Ahora bien, un marco general de cooperación a considerar es el Tratado de amistad, buena vecindad y cooperación entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, hecho en Rabat, el 4 de julio de 1991. Además, véase otro acuerdo ya más relacionado con la cooperación en materia de seguridad y de lucha contra la delincuencia, que entró en vigor el 31 de enero de 2019: Convenio entre el Reino de España y la República de Túnez sobre cooperación en materia de Seguridad y de Lucha contra la Delincuencia, hecho "ad referendum" en Túnez el 26 de febrero de 2018. Dicho acuerdo, en su artículo I.f se establece que las partes cooperarán en el ámbito de la lucha contra delincuencia y, en particular, de una serie de delitos entre los que se encuentra la trata de personas y, sorprendentemente, la inmigración ilegal. Parece sorprendente pues la inmigración no es un delito, sino una conducta sancionable administrativamente. Asimismo, en el artículo III se enumeran las diferentes actuaciones en las que se podrán cooperar, por ejemplo, las *partes prestarán asistencia técnica y científica y conocimientos técnicos y cederán equipos técnicos especializados* (art. III.i).

⁶⁶ Gloria Elena Naranjo Giraldo, «Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España-Marruecos», *Estudios Políticos (Medellín)*, n.º 45 (20 de julio de 2014): 13-32, <https://doi.org/10.17533/udea.espo.20194>.

⁶⁷ Cristina Fuentes Lara y Gonzalo Fanjul, «Externalización» (Madrid: porCausa, 2024), https://porcausa.org/wp-content/uploads/2024/04/InformeExternaliz_COMPLETO_04_25.pdf.

⁶⁸ No existe un único instrumento de financiación para proyectos de seguridad fronteriza, control fronterizo y gestión de la migración en terceros países de la UE, pero se han identificado algunos y se pueden consultar

realidad de esta externalización no se materializa en una mejora de la calidad de vida de la ciudadanía migrante en sus países de origen, sino que es empleada para consolidar regímenes políticos autoritarios (a 2023 Marruecos es considerado parcialmente libre solamente -37 puntos sobre 100 en el indicador de calidad democrática Freedom House- un dato que no ha cambiado en los últimos veinte años-). El gran objetivo de esta cooperación es aumentar los controles fronterizos, tal y como ha sucedido en las propias fronteras españolas, la tendencia por la militarización y securitización de éstas está yendo más allá de los límites de la UE. Además de esto, los acuerdos mencionados también han tenido como objetivo formar técnica y humanamente el personal encargado de la vigilancia fronteriza, que en algunas ocasiones también ha consistido en tener patrullajes marítimos mixtos en el litoral atlántico entre Canarias y Al Aiún en que la Guardia Civil Española se integra en el equipo de vigilancia marítima con la Gendarmería Real Marroquí.

Se puede introducir aquí un ejemplo de cómo lleva a cabo Marruecos el control de sus fronteras marroquíes, fronteras en las que la UE y España están invirtiendo. En ocasiones, las prácticas de control militar de la costa controlada por Marruecos han supuesto que las personas migrantes hayan sido tiroteadas, causando víctimas mortales. Por ejemplo, en Gran Canaria, el mayo de 2023, unos migrantes manifestaron que, en el momento de salida desde Bojador, fueron tiroteados por las autoridades marroquíes, falleciendo dos personas⁶⁹. En el mismo mes y costa de salida, se registró una situación similar donde las autoridades marroquíes provocaron la muerte de una persona en la salida y de otras dos personas durante el trayecto, así como varios heridos⁷⁰.

Asimismo, FRONTEX también se ha involucrado en este proyecto, colaborando con las autoridades marroquíes⁷¹. Como se ha explicado en el anterior epígrafe, el principal objetivo de FRONTEX es controlar las fronteras de la UE, así que se trata de un

en Mark Akkerman, «Expandiendo la fortaleza. Las políticas de externalización de las fronteras de la UE», op. cit. nota 10.

⁶⁹ Artículo de prensa publicado en *EFE Canarias*, «Los migrantes tiroteados en la patera que partió de la costa africana hacia Canarias tenían heridas de bala, no de perdigones», elDiario.es, 5 de junio de 2023, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/migrantes-tiroteados-neumatica-partio-costa-africana-canarias-tenian-heridas-bala-no-perdigones_1_10268636.html.

⁷⁰ Artículo de prensa publicado en *El País*, Guillermo Vega, «Balazos desde Marruecos para frenar la migración a Canarias: “Estaba segura de que sería la siguiente en morir”», El País, 22 de julio de 2023, <https://elpais.com/espaa/2023-07-22/balas-para-frenar-la-migracion-a-canarias-estaba-segura-de-que-seria-la-siguiente-en-morir.html>.

⁷¹ Gloria Elena Naranjo Giraldo, «Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España-Marruecos», op. cit., nota 66.

instrumento más para conseguir la seguridad de las fronteras de la UE y las exteriores a su territorio.

En resumen, una vez más, estas políticas ven a la migración como un problema de seguridad, viendo a los migrantes como una amenaza que se debe evitar a toda costa, incluso a costa de cooperar con Estados que no le tienen consideración a la vida o a los derechos humanos de los migrantes⁷².

Dentro de este bloque de políticas de externalización, cabe también destacar que, a partir de 2018, también han tenido el objetivo de mejorar el sistema SAR marroquí. En el período de 2018-2019, la UE y España transfirieron más de 170 millones de euros a Marruecos y parte de este importe tenía como objetivo mejorar el sistema SAR marroquí. Como resultado, entre 2019 y 2021 la línea divisoria de las dos zonas SAR se transformó en un muro a partir del cual ni los equipos marítimos o aéreos de SASEMAR podían cruzar. En el Mapa 8 se puede observar la disminución de las operaciones de SASEMAR en la zona SAR marroquí a lo largo de los años⁷³.

Entre el 2015 y 2018, aproximadamente un tercio de las operaciones de SASEMAR se llevaron a cabo en la región SAR marroquí, y otro tercio en la zona compartida. Esto era debido a que el sistema de búsqueda y rescate marroquí establecido en 2002 no tenía capacidad para hacer frente a estas emergencias en el mar. Con estas colaboraciones, ambas naciones cumplían con un principio claro derivado del marco legal internacional del deber de socorro, el principio de cooperación en la asistencia de aquellos en peligro en el mar⁷⁴. A partir de 2021, vemos como la actuación de SASEMAR fuera de la zona SAR española es más bien rara.

Al mismo tiempo, Marruecos ha limitado la presencia en su zona SAR. A parte de esto, debemos tener en cuenta que el sistema SAR marroquí no está suficientemente equipado ni especializado para llevar a cabo rescates de forma segura, además, no se sabe ni siquiera si los rescates delegados a Marruecos se llevan a cabo.

En resumen, concurre la prioridad de la coordinación de Marruecos en las actividades de rescate más allá del paralelo 35° 50' (el famoso muro invisible), situación que pone en

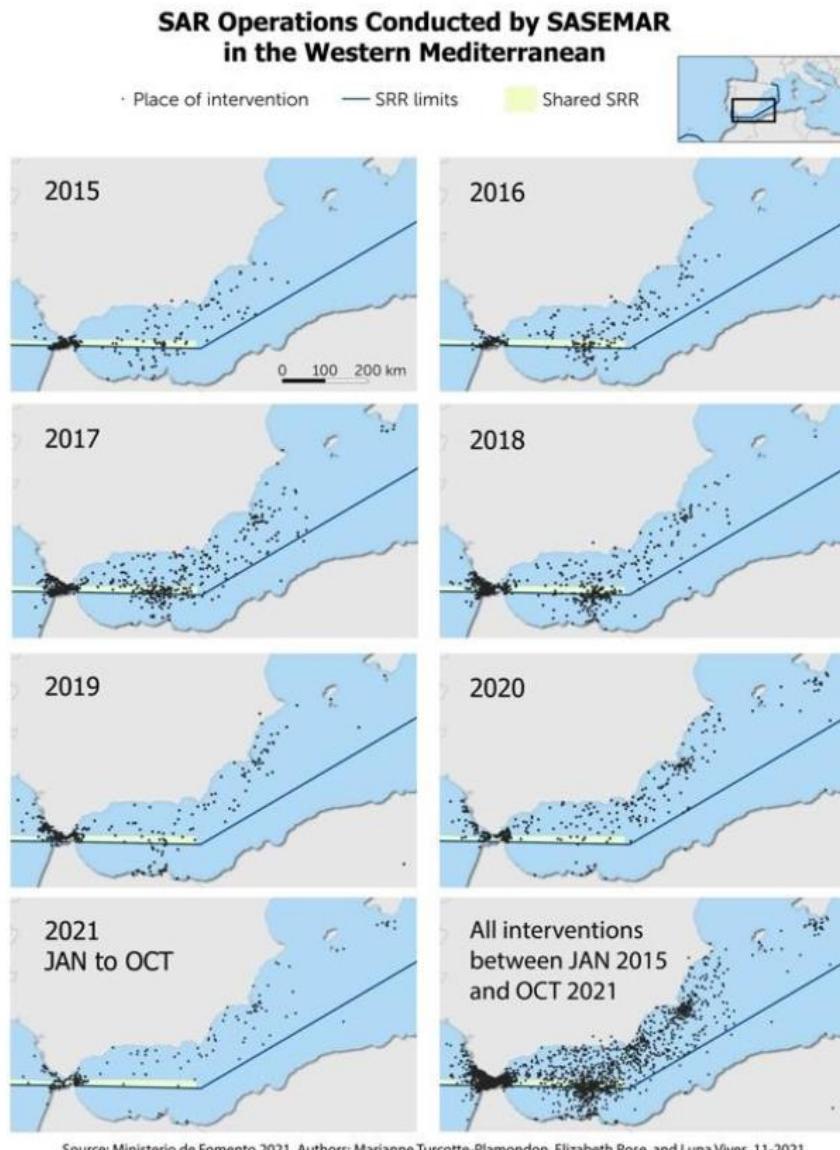
⁷² Palacios, «Los Estudios Críticos de Seguridad y la Escuela de París», op. cit., nota 58.

⁷³ Luna Vives, «Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System», op. cit., nota 33.

⁷⁴ Ibid.

mayor riesgo a la vida (por la calidad del sistema SAR marroquí) e invisibiliza las tragedias porque no ocurren en la SAR española.

Mapa 8: Operaciones SAR llevadas a cabo por SASEMAR en el Mediterráneo Occidental.



Fuente: ⁷⁵

El hecho de negar la activación de medios provoca situaciones como la siguiente. Un conjunto de migrantes, que casi llegaban a Tarifa, no quiso llamar a Salvamento Marítimo español por miedo a que éstos llamasen a Marruecos (como expresa el migrante: España siempre manda a los marroquíes), pues si Marruecos sale a buscarlos, les perseguirían incluso en zona de salvamento española e intervendría violentamente, y como hemos visto, puede llegar a causar víctimas mortales, porque ya ha ocurrido. Además, si las

⁷⁵ Luna Vives, «Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System», op. cit., nota 33.

autoridades marroquíes les llegan a salvar, muchas veces se les lleva al desierto y se les deja abandonados⁷⁶.

Cabe volver a puntualizar, porque no es de menor importancia, que los migrantes afectados por estas actuaciones de la gendarmería marroquí son, en su mayoría, de origen subsahariano. Son estas personas a las que las autoridades marroquíes no respetan los derechos humanos básicos y los que ven su vida peligrar (vid. sección 4.2). Así pues, si se hubiera dejado en manos de Marruecos el rescate en el supuesto que se ha presentado en el anterior párrafo, estaría en contra del principio de *non-refoulement* consagrado en el artículo 33 del Convenio sobre el Estatuto de Refugiados de 1951.

En primer lugar, cuando hablamos de la falta de actuación de Salvamento Marítimo más allá del paralelo 35° 50', cabe especificar que en caso de conflicto y por motivos humanitarios, en todo momento se debe garantizar la prevalencia del inmediato deber de socorro, por encima de los controles migratorios⁷⁷. Además, atendiendo al principio de cooperación entre los Estados vecinos, Salvamento Marítimo debe tener planes que cubran sucesos fuera de su región si es necesario, hasta tanto el MRCC marroquí acepte su responsabilidad, lo que significa que se deben llevar a cabo todas las operaciones necesarias para salvar las vidas en peligro si se conoce que la SAR marroquí no se está ocupando. Si Salvamento Marítimo no actúa de esta forma, estaría vulnerando el principio de cooperación que le exige la normativa internacional, además de faltar a la propia esencia del deber de socorro, que en ningún momento establece que los MRCC de los Estados solo deben ser desplegados si se encuentran en su zona SAR. Aceptar esto le eliminaría toda lógica al Convenio SAR, que únicamente obliga a la creación de los MRCC para mejorar la efectividad de los rescates, no para liberar de responsabilidad a los Estados en su obligación de socorrer a aquellos que se encuentran en peligro en el mar. El hecho de considerar las zonas SAR como zonas fronterizas, causa situaciones como la siguiente.

El 22 de junio de 2023⁷⁸, una embarcación naufragó en la zona SAR solapada entre España y Marruecos cerca de Canarias, con 61 personas a bordo, resultando en la muerte

⁷⁶ «Derecho a la vida 2023», op. cit., nota 3.

⁷⁷ Claudia Jiménez Cortés, «La desnaturalización de la zona SAR en el Mediterráneo central: de pieza clave para salvar vidas a instrumento contra los derechos humanos», *Revista Española de Derecho Internacional* 74, n.º 2 (1 de julio de 2022): 245-70.

⁷⁸ Artículo de prensa publicado en *La Vanguardia*. «España dejó a Marruecos el rescate de la neumática naufragada pese a estar en aguas compartidas», *La Vanguardia*, 23 de junio de 2023,

de 37, incluidos dos niños y un bebé. A pesar de estar en esta zona, España delegó el rescate en Marruecos basándose en la cercanía a las tierras marroquíes, generando críticas y dudas sobre la actuación de Salvamento Marítimo. La patrullera marroquí llegó 17 horas después del primer aviso de socorro y pidiendo ayuda a Salvamento Marítimo, solo acabó rescatando a 24 personas con vida. En este suceso, Salvamento Marítimo tuvo la oportunidad de socorrer a esas personas, pues un helicóptero localizó la neumática con las personas vivas, pero no se activó el protocolo de rescate porque se consideró que al estar en zona solapada y la neumática estaba más cerca de Marruecos, este país es quien debería hacerse cargo.

Situaciones como esta se han dado en otras ocasiones⁷⁹. ¿Hasta qué punto están justificadas estas omisiones al deber de socorro porque es otro Estado el que tiene la responsabilidad dentro del sistema de las zonas SAR? Para realmente preservar la vida, se debe hacer prevalecer el deber de socorro, por encima de las zonas SAR, más aún a sabiendas de que la zona SAR marroquí no funciona porque no tiene en consideración la vida de los migrantes.

Existe una cuestión importante que también ha sido objeto de debate, ¿Qué pasa cuando un MRCC lanza una operación de rescate en una zona SAR que no es la suya y que podría incluir mar territorial perteneciente a otro Estado?⁸⁰. ¿Podría ser considerado un paso inocente? Bien, atendiendo al artículo 17.2 del CNDUM, se considerará paso aquél que se realice con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave. Además, se puede asumir que sería un paso inocente ya que cumpliría con el requisito del artículo 19.1, pues no perjudicaría a la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, y no se comprendería entre los pasos no inocentes enumerados en el artículo 19.2.

La idea que aquí se apoya es que el deber de socorro debería predominar ante la idea de los límites de la zona SAR como muros fronterizos. Por lo tanto, sí que habría una omisión del deber de socorro cada vez que haya naufragios que podían haberse evitado de haber

<https://www.lavanguardia.com/vida/20230623/9063016/marruecos-espana-aguas-internacionales-migrantes-muertes-gran-canaria.html>.

⁷⁹ Artículo de prensa de *La Vanguardia*, «Dos niños y 35 adultos mueren cerca de Canarias tras 12 horas esperando el rescate», *La Vanguardia*, 21 de junio de 2023, <https://www.lavanguardia.com/vida/20230621/9058043/menor-muerto-mas-30-desaparecidos-nuevo-naufragio-ruta-canaria.html>.

⁸⁰ Julio Emilio Marco, «Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States», op. cit., nota 36.

intervenido Salvamento Marítimo cuando ha tenido perfecta oportunidad para hacerlo. También, incluso si el lugar de rescate se encontrará en el mar territorial de Marruecos, si existe una oportunidad de rescatar a aquellos en peligro (como lo ha habido en los dos casos citados), se debería tomar, ya que, como hemos observado, la alternativa es dejarlo en manos de un gobierno que no tiene intención de cumplir con sus obligaciones relativas al deber de socorro y que, aun teniendo la intención de cumplirla, no está adecuadamente capacitada.

En segundo lugar, sobre la cooperación de la UE y España mediante diferentes inversiones podría hablarse de responsabilidad internacional por violación de derechos humanos como consecuencia de dicha cooperación. Tal y como se ha explicado anteriormente, esta responsabilidad requerirá demostrar la violación de una obligación internacional y la atribución de esta violación al sujeto potencialmente responsable. A partir de aquí, dado que se trataría de una responsabilidad por cooperación, se debería valorar hasta qué punto esta cooperación y ayuda material brindada a las autoridades marroquíes tiene un nexo de causalidad suficiente como para que sea de aplicación el artículo 16 del Proyecto de CDI sobre la responsabilidad internacional de los Estados⁸¹.

Existe debate jurídico entorno a si esta idea es posible. Se ha argumentado que resulta prácticamente imposible que exista dicha responsabilidad en relación con las actuaciones de Marruecos que pretenden interceptar la salida de migrantes -pues es una competencia propia del país que la ejerce- y que lo que realmente hace falta es acabar con la falta de efectiva supervisión sobre los acuerdos de la UE o España con Marruecos⁸². Ahora bien, también hay autores que sí que afirman la responsabilidad por apoyar políticas migratorias que no tienen en consideración los derechos humanos⁸³.

Tanto si se llega a una conclusión sobre la responsabilidad por cooperación como si no, tanto la UE como España deben asegurarse de que los acuerdos en los que hay cooperación se apliquen de acuerdo con los valores que supuestamente caracterizan a la UE. El hecho de que algunos de estos acuerdos no se puedan considerar auténticos tratados internacionales, sino instrumentos no vinculantes de *soft law*, implica que

⁸¹ Claudia Jiménez Cortés, «La desnaturalización de la zona SAR en el Mediterráneo central: de pieza clave para salvar vidas a instrumento contra los derechos humanos», op. cit., nota 77.

⁸² Ángel Sánchez Legido, «Externalización de controles migratorios versus derechos humanos», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 37 (17 de junio de 2019), <https://doi.org/10.17103/reei.37.03>.

⁸³ Vasja Badalić, «Tunisia's Role in the EU External Migration Policy: Crimmigration Law, Illegal Practices, and Their Impact on Human Rights», *Journal of International Migration and Integration* 20, n.º 1 (1 de febrero de 2019): 85-100, <https://doi.org/10.1007/s12134-018-0596-7>.

carecen de control en la aplicación y vigilancia del cumplimiento por parte de las instancias de la UE y los Estados. Esta falta de control es necesaria precisamente para evitar lo que está ocurriendo. Con la urgente necesidad de reducir o anular la llegada de migrantes y refugiados, se acuerda con el Estado marroquí cuantiosas ayudas de cooperación, descuidando los aspectos de vigilancia del cumplimiento de derechos humanos⁸⁴.

Según el catedrático Del Valle -posición que apoyo- la UE tiene la responsabilidad jurídica directa de establecer mecanismos de seguimiento, evaluación y control en los acuerdos migratorios con países vecinos. Esto se debería a su competencia en la gestión de flujos migratorios, compartida con los Estados miembros. La misma idea se podría extender en referencia a los acuerdos de España con Marruecos, debe haber una supervisión parlamentaria de estos acuerdos de cooperación y dichos acuerdos deben ser creados a partir del *hard law* y no el derecho que hasta ahora ha sido el típico, el *soft law*.

⁸⁴ Alejandro Del Valle Gálvez, «La fragilidad de los derechos humanos en las fronteras exteriores europeas, y la externalización/extraterritorialidad de los controles migratorios», op. cit., nota 64.

5. Conclusiones

A lo largo de este trabajo hemos podido observar que la situación del Mediterráneo Occidental lejos de mejorar ha ido empeorando a lo largo de los años. A parte del propio riesgo que supone viajar irregularmente – por las condiciones de precariedad, los propios riesgos atribuidos a viajar por mar, la existencia de organizaciones criminales que se aprovechan de la situación de vulnerabilidad de los migrantes, entre otros – también se puede atribuir cierta responsabilidad del riesgo a las actuaciones de las autoridades estatales para con sus obligaciones internacionales.

Se ha hecho hincapié en el comportamiento de España en relación con sus obligaciones derivadas del deber de socorro. Se han podido documentar vulneraciones de principios derivados del marco legal internacional del deber de socorro: a) obligación de prestar auxilio a cualquier persona en peligro en el mar sin importar su nacionalidad, condición jurídica o las circunstancias en las que se encuentren; b) obligación de cooperación con los Estados vecinos en relación al deber de socorro; c) obligación de mantener y promover un sistema SAR adecuado y eficaz; y d) obligación de observar el principio de *non-refoulement*. Se debe tener en cuenta que estas cuestiones aumentan el riesgo de los migrantes y han llegado a causar muertes. Además, también cabe observar que el sistema SAR español ha sufrido una militarización de sus métodos, lo que ha aumentado la violencia y tensión en las fronteras, también causando que los migrantes embarquen en nuevas rutas que son aún más peligrosas que las tradicionales - en este pasado año 2023 se ha activado la ruta más mortífera hoy: la que lleva al Hierro.

Seguidamente, en el bloque de cooperación con el Estado marroquí en materia de migraciones, se considera la migración irregular tan indeseable como la delincuencia fronteriza y los mismos métodos que se pactan para cooperar en frenar dicha delincuencia son los que se aplican para la migración irregular. Esto también ha causado que se vean las tareas de control fronterizo solamente desde un punto de vista securitario, también dejando víctimas por el camino, pues Marruecos no parece tener en consideración la vida de los migrantes, especialmente no de aquellos de nacionalidad subsahariana. Dicha situación también nos permite concluir que cuando España delega cierto rescate a Marruecos, también está faltando a su deber de proteger al potencial solicitante de asilo y de no retornarlo al territorio que pone en riesgo su vida.

Asimismo, al invertir España y la UE en políticas migratorias de este tipo para evitar la llegada de migrantes sin presionar al Estado marroquí para que respete los derechos humanos de los migrantes, se está, en última instancia, aceptando la externalización de estas políticas sin considerar las consecuencias que esto acarrea para los migrantes. A pesar de que la Unión Europea se enorgullece de estar fundamentada en los derechos humanos, lamentablemente, cuando se trata de gestionar la migración, las instituciones europeas lo hacen bajo la lógica de la exclusión (y la expulsión) de las personas migrantes⁸⁵.

Como se ha demostrado pues, las actuaciones de España y la UE en cuestiones de salvamento en el Mediterráneo Occidental se han centrado básicamente en asegurar que los migrantes no lleguen a las costas españolas, dando prioridad a esta externalización de las fronteras para conseguir ese objetivo, independientemente de las devastadoras consecuencias que hemos podido documentar. Dar prioridad a la externalización de las fronteras es desnaturalizar totalmente lo que son las zonas SAR y el propio deber de socorro, que no tiene más objetivo que salvar vidas en el mar, una obligación sólida y pacíficamente asentada en el sistema internacional y esencial para la seguridad del mar⁸⁶.

⁸⁵ Ainhoa Ruiz Benedicto, «Custodiar la fortaleza: El papel de FRONTEX en la militarización y securitización de los flujos migratorios en la Unión Europea» (Centre Delàs d'Estudis per la Pau, 2019).

⁸⁶ Cortés, «La desnaturalización de la zona sar en el Mediterráneo central», op. cit. nota 77.

6. Referencias

Doctrina

- Abrisketa, Joana. *Rescate en el mar y asilo en la Unión Europea: Límites del Reglamento de Dublín III.* Thomson Reuters Aranzadi, 2020. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=784032>.
- Badalič, Vasja. «Tunisia's Role in the EU External Migration Policy: Crimmigration Law, Illegal Practices, and Their Impact on Human Rights». *Journal of International Migration and Integration* 20, n.º 1 (1 de febrero de 2019): 85-100. <https://doi.org/10.1007/s12134-018-0596-7>.
- Cataldi, Giuseppe. «Búsqueda y rescate: la necesidad de equilibrar el control de fronteras con las obligaciones en materia de Derecho del mar y de los derechos humanos». *Revista española de derecho internacional* 72, n.º 1 (2020): 197-204.
- Cortés, Claudia Jiménez. «La desnaturalización de la zona SAR en el mediterráneo central: de pieza clave para salvar vidas a instrumento contra los derechos humanos». *Revista Española de Derecho Internacional* 74, n.º 2 (1 de julio de 2022): 245-70.
- Del Valle Gálvez, Alejandro. «La fragilidad de los derechos humanos en las fronteras exteriores europeas, y la externalización/extraterritorialidad de los controlores migratorios». En *Anuario de los cursos de derechos humanos de Donostia-San Sebastián. Vol. XVIII, 2019*, págs. 25-58, 25-58. Tirant lo Blanch, 2019. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7146920>.
- Esteve, Francina. «El rescate como nueva función europea en la vigilancia del Mediterráneo». *Revista CIDOB d'Affers Internacionals*, n.º 111 (2015): 153-72.
- Guillermina Meza, Angelina. «La responsabilidad del estado por hechos Internacionalmente ilícitos: La Atribución de un comportamiento al Estado y el rol de la corte Internacional De justicia». *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales Ambrosio Lucas Gioja*, n.º 5 (2010): 59-75.
- Moreno-Lax, Violeta. «Towards a Thousand Little Morias: The EU (Non-)Rescue Scheme - Criminalising Solidarity, Structuralising Defection». En *Reforming the Common European Asylum System*, de Daniel Thym y Odysseus Academic Network, 161, 2022. <https://doi.org/10.1093/law-epil/9780199231690/e2204>.
- Naranjo Giraldo, Gloria Elena. «Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España- Marruecos». *Estudios Políticos (Medellín)*, n.º 45 (20 de julio de 2014): 13-32. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.20194>.
- Palacios, Augusto Delkáder. «Los Estudios Críticos de Seguridad y la Escuela de París: un estudio sobre Frontex y la securitización de la migración en la UE». *Relaciones Internacionales* 29, n.º 58 (20 de julio de 2020): 092-092. <https://doi.org/10.24215/23142766e092>.

Papanicolopulu, Irini. «The Duty to Rescue at Sea, in Peacetime and in War: A General Overview». *International Review of the Red Cross* 98, n.º 902 (agosto de 2016): 491-514. <https://doi.org/10.1017/S1816383117000406>.

Ratcovich, Martin. «The Concept of Place of Safetyy: Yet Another Self-Contained Maritime Rule or a Sustainable Solution to the Ever-Controversial Question of Where to Disembark Migrants Rescued at Sea?» *SSRN Electronic Journal*, 2015. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3057342>.

Rodrigo, Jaime. «La crisis migratoria en el mediterráneo: una explicación desde el derecho marítimo». *Revista Crítica Penal y Poder*, n.º 18 (2019): 333-45.

Rodrigo, Jaime. «La crisis migratoria en el mediterráneo: una explicación desde el derecho marítimo». *Revista Crítica Penal y Poder*, n.º 18 (2019): 333-45.

Sánchez Legido, Ángel. «Externalización de controles migratorios versus derechos humanos». *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 37 (17 de junio de 2019). <https://doi.org/10.17103/reei.37.03>.

Van Berckel Smit, Jasper. «Taking Onboard the Issue of Disembarkation: The Mediterranean Need for Responsibility-Sharing after the Malta Declaration». *European Journal of Migration and Law* 22, n.º 4 (11 de diciembre de 2020): 492-517. <https://doi.org/10.1163/15718166-12340086>.

Vives, Luna. «Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System». *Geopolitics* 28, n.º 2 (15 de marzo de 2023): 641-66. <https://doi.org/10.1080/14650045.2021.1973438>.

Normativa y documentación institucional

Comisión de Derecho Internacional, “Proyecto de artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos”, optado por la CDI en su 53º período de sesiones (A/56/10) y anexado por la AG en su Resolución 56/83, de 12 de diciembre de 2001.

Comisión Europea. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Plan de Acción renovado de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025) (COM(2021) 591 final).

Conference of the Representatives of the Governments of the Member States, *Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union*, 2008/C 115/01, European Union, 13 December 2007.

International Convention for the Safety of life at Sea, en su versión en español: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), adoptado por la Conferencia internacional convocada por la Organización Marítima Internacional el 1 de noviembre de 1974 y enmendado el 20 de mayo de 2004, Resolución MSC.155(78), de 20 de mayo de 2004.

International Convention on Maritime Search and Rescue, en su versión en español: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR), adoptado por la Conferencia Internacional convocada por la Organización Marítima Internacional el 27 de abril de 1979, enmendado el 20 de mayo de 2004, Resolución MSC.153 (78), de 20 de mayo de 2004, en vigor desde 1 de junio de 2006.

OMI, Circular FAL.3/Circ.194, de 22 de enero de 2009. *Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar*.

OMI, Resolución MSC.167(78), de 20 de mayo de 2004, *Guidelines on the treatment of persons rescued at sea*. Annex 34.

Recomendación (UE) 2020/1365 de la Comisión de 23 de septiembre de 2020 sobre la cooperación entre Estados miembros en relación con las operaciones de búsqueda y salvamento realizadas por buques que sean propiedad de entidades privadas o estén explotados por entidades privadas.

Reglamento (UE) 2019/1896, de 13 de noviembre de 2019, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas (DO L 295 de 14.11.2019, p. 1).

Resolución del Parlamento Europeo, sobre la necesidad de una acción de la Unión en materia de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo (2023/2787(RSP)).

United Nations Convention on the Law of the Sea, en su versión en español: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), adoptada en Montego Bay convocada por las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1982.

Informes

«Derecho a la vida 2023». Caminando Fronteras, diciembre de 2023.

https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2024/01/Maqueta_ES_vWEB.pdf.

Akkerman, Mark. «Expandiendo la fortaleza. Las políticas de externalización de las fronteras de la UE». *Transnational Institute*, 11 de mayo de 2018.

Amnistía Internacional. «El acuerdo sobre el pacto migratorio provocará un aumento del sufrimiento». Amnistía Internacional, 20 de diciembre de 2023. <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2023/12/eu-migration-pact-agreement-will-lead-to-a-surge-in-suffering/>.

Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA). «Derechos Humanos en la Frontera Sur», 2020. <https://apdha.org/media/informe-frontera-sur-2020.pdf>.

Caminando Fronteras. «Monitoreo del Derecho a la Vida en la Frontera Occidental Euroafricana», 2023. <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/09/Monitorio-DALV-primer-semestre-2023.pdf>.

Fargues, Philippe, Marzia Rango, Emma Borgnäs, y Irene Schöfberger, eds. *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance*. International Organization for Migration (IOM). Geneva, 2020.

Kate Dearden, Julia Black, y Ann Singleton. «Dangerous journeys - International migration increasingly unsafe in 2016». *IOM's Global Migration Data Analysis Centre (GMDAC)*, n.º 4 (2016).

Marco, Julio Emilio. «Search and rescue at sea: staddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States». Tesis doctoral, Universidad de Salamanca, 2023.

McAuliffe, Marie, y Anna Triandafyllido, eds. *World Migration Report 2022*. Geneva: International Organization for Migration (IOM), 2021.

Ruiz Benedicto, Ainhoa. «Custodiar la fortaleza: El papel de FRONTEX en la militarización y securitización de los flujos migratorios en la Unión Europea». Centre Delàs d'Estudis per la Pau, 2019.

Artículos de prensa

Artículo de prensa de *La Vanguardia*, «Dos niños y 35 adultos mueren cerca de Canarias tras 12 horas esperando el rescate», La Vanguardia, 21 de junio de 2023, <https://www.lavanguardia.com/vida/20230621/9058043/menor-muerto-mas-30-desaparecidos-nuevo-naufragio-ruta-canaria.html>.

Artículo de prensa publicado en *EFE Canarias*, «Los migrantes tiroteados en la patera que partió de la costa africana hacia Canarias tenían heridas de bala, no de perdigones», elDiario.es, 5 de junio de 2023, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/migrantes-tiroteados-neumatica-partio-costa-africana-canarias-tenian-heridas-bala-no-perdigones_1_10268636.html.

Artículo de prensa publicado en *El País*, Guillermo Vega, «Balazos desde Marruecos para frenar la migración a Canarias: “Estaba segura de que sería la siguiente en morir”», El País, 22 de julio de 2023, <https://elpais.com/espana/2023-07-22/balas-para-frenar-la-migracion-a-canarias-estaba-segura-de-que-seria-la-siguiente-en-morir.html>.

Artículo de prensa publicado en la BBC. Disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-57160361>.

Artículo de prensa publicado en la BBC. Disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-57160361>.

Artículo de prensa publicado en *La Vanguardia*. «España dejó a Marruecos el rescate de la neumática naufragada pese a estar en aguas compartidas», La Vanguardia, 23 de junio de 2023, <https://www.lavanguardia.com/vida/20230623/9063016/marruecos-espana-aguas-internacionales-migrantes-muertes-gran-canaria.html>.

Artículo de prensa publicado por *Cadena SER*, «Una superviviente de la barcaza con migrantes que volcó en Melilla desmiente la versión oficial: “Fue la Guardia Civil quien chocó con nosotros”», Cadena SER, 3 de agosto de 2023, <https://cadenaser.com/nacional/2023/08/03/una-superviviente-de-la-barcaza-con-migrantes-que-volco-en-melilla-desmiente-la-version-oficial-fue-la-guardia-civil-quien-choco-con-nosotros-cadena-ser/>.