



**Universidad  
Europea** VALENCIA

**Máster universitario de gestión del  
negocio marítimo y del Derecho marítimo**

**Trabajo Fin de Máster**

**“INMIGRACIÓN IRREGULAR VERSUS  
SALVAMENTO MARÍTIMO”**

**Presentado por:**

**Eduardo Lobo Espinosa**

**Dirigido por:**

**Prof. Jesús de Salvador y Cerdán**

**(Noviembre, 2022)**





## **INDICE**

### **➤ INTRODUCCIÓN.**

- Motivación para la elección de este tema.
- Metodología del TFM.
- Objetivo.

### **➤ CAPÍTULO 1. MARCO JURÍDICO.**

- Competencias del Estado en los diferentes espacios marítimos.
- Normativa internacional sobre salvamento en el mar.

### **➤ CAPÍTULO 2. SITUACIÓN ACTUAL EN ESPAÑA.**

- Mar de Alborán.
- Estrecho de Gibraltar. Referencias al fenómeno “Toy” y a las motos de agua.
- Canarias.
- Islotes y peñones de soberanía.

### **➤ CAPÍTULO 3. SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS INMIGRANTES RESCATADOS EN EL MAR.**

### **➤ CONCLUSIONES.**

### **➤ ANEXOS.**

# **INTRODUCCIÓN**

## **Motivación para la elección de este tema.**

El transporte de inmigrantes por mar de manera irregular es algo que empezó hace muchos años y que por lo tanto no se puede considerar como un fenómeno nuevo. A través de la historia, muchas personas alrededor de todo el mundo han arriesgado y siguen arriesgando sus vidas a bordo de todo tipo de embarcaciones, más o menos seguras en algunos casos o totalmente inseguras en la mayoría de ellos, no aptas para realizar ningún tipo de navegación, ya sea en busca de mejores condiciones de vida, de trabajo, de protección internacional o huyendo de algún conflicto armado o del terrorismo.

En el caso de España, debido a nuestra estratégica situación geográfica, a pocos kilómetros del continente africano tanto por el norte desde Marruecos o Argelia, como desde el África occidental, siendo por lo tanto la puerta de entrada hacia el continente europeo, es desgraciadamente algo habitual las llegadas de personas a nuestras costas, muchas de ellas llegando en condiciones muy precarias, ya que en la mayoría de los casos lo hacen en embarcaciones que no reúnen ningún tipo de seguridad, sobrecargadas, sin chalecos salvavidas, sin luces, elementos de ayuda a la navegación ni conocimientos de náutica. Incluso en muchos de los casos, las personas que viajan en esas condiciones tampoco saben nadar. Por ello, desgraciadamente muchos de esos intentos de viaje que realizan estas personas, no lo consiguen y naufragan o han de ser rescatados urgentemente.

El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR en sus siglas en inglés), del que a lo largo de este TFM se hablará más en detalle, define el *salvamento* como la “operación para rescatar a personas en peligro, prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarles a un lugar seguro”. Habrá que estudiar en detalle cómo y, sobretudo, dónde está o debe de estar ese lugar seguro. Una vez salvadas a las personas y desembarcadas, habrá que proceder, en su caso, para resolver la situación jurídica de cada una de ellas.

Pero esto, como se ha dicho anteriormente, no es un fenómeno nuevo, ni lo inventaron los inmigrantes procedentes de África. De hecho, por poner el ejemplo de España, la primera “patera” no fue una que llegara a nuestras costas procedente de costas africanas, como podría pensar la mayoría, sino que fue una embarcación, sobrecargada de españoles que salieron desesperados huyendo de la pobreza en busca de un mundo mejor en territorios sudamericanos, mucho más prósperos y con mejor futuro en aquellos años.



Imagen de los tripulantes de "La Elvira" a su llegada a Puerto de Garupano, Venezuela, en Mayo 1949

## **Apresados en Venezuela 160 inmigrantes ilegales Canarios**

Los medios de comunicación social lógicamente se hacen eco de estas desgracias de naufragios y sufrimientos de las personas que llegan a nuestras costas y esta información llega también al conocimiento del resto de la población creando un gran pesar e incluso a veces algo de alarma social por las desgracias que suceden.

En alguna ocasión estas noticias que le llega a la sociedad no lo hace correctamente y consigue a veces crear bastante confusión al recibir noticias mal contadas, en muchos casos por desconocimiento.

Muchas veces, bien por no tener la información completa, por no contarla de manera correcta o por cualquier otra causa, llegan noticias de actuaciones con inmigrantes por parte de los medios de salvamento que da la sensación de que estos medios han actuado en los rescates de manera negligente o, incluso fuera de la ley, especialmente por desembarcar a las personas rescatadas en las costas de origen (devoluciones en caliente), dando la sensación para el que no sea conocedor de estos temas, que tanto las Administraciones que actúan en los rescates como el propio Gobierno de España, está actuando en el límite de la legalidad o, incluso en alguna ocasión, por fuera de ella.

Los servicios de búsqueda y salvamento en todo el mundo y por lo tanto también en España, están compuestos por una serie de embarcaciones, desde las más ligeras hasta grandes mercantes o remolcadores que se dedican en

exclusiva a estos menesteres. Pero luego el día a día hace que en muchas ocasiones sean otras Administraciones las que realizan gran parte de esos rescates, por muchos motivos, pero uno de ellos fundamental es que son los que siempre están de vigilancia y por lo tanto su presencia en la mar de manera permanente, y por lo tanto su capacidad de reacción y de llegar los primeros a cualquier sitio es mucho mayor. Por ello, además de que una de sus principales misiones es la de auxiliar y proteger a cualquier persona, en multitud de ocasiones son embarcaciones de la Guardia Civil las que realizan los rescates de las personas en peligro en el mar.

Todas estas noticias, que a lo largo de este TFM se intentará explicar por qué son infundadas, hacen mucho daño a las Instituciones y a los profesionales que realizan día a día su trabajo de una manera totalmente adecuada, entregada y correcta, y que, incluso en muchas ocasiones, realizan actuaciones que van mucho más allá de lo que profesionalmente se les podría exigir.

Por ello es muy importante conocer la realidad, la legislación existente tanto a nivel nacional como internacional, los Acuerdos y Convenios bilaterales o multilaterales firmados por España y por los países de nuestro entorno para entender las actuaciones que se realizan.



Abordar este tema exclusivamente desde el punto de vista del Derecho Internacional es muy complejo ya que desde el principio se empiezan a ver cuestiones que se solapan y que tienen diferente solución dependiendo del camino que se siga a la hora de su resolución, como son el Derecho Marítimo Internacional, legislaciones nacionales de cruce de fronteras, o simplemente cuestiones que no están suficientemente reguladas y también, algo muy importante y que va a tener mucho peso a la hora de adoptar una decisión del camino a seguir, otras cuestiones de carácter humanitario, de Derechos Humanos o, simplemente éticas. Por ello, este es un tema de muy difícil consenso y siempre habrá voces que defiendan un camino diferente al tomado.

Desde el principio en este TFM se verá que, para la resolución de estas cuestiones de salvamento/inmigración irregular, se nos presentan dos ordenamientos paralelos: el del salvamento marítimo y el de inmigración y extranjería que deben regular la situación de una misma persona en función de la evolución temporal de su situación.

Un aspecto fundamental que hay que tener en cuenta para comprender cómo se debe actuar ante este complicado fenómeno es que, por un lado estamos hablando de naufragos, es decir, personas que se encuentran en una situación de peligro en el mar y que por lo tanto aquí el bien jurídico protegido es la vida (Derecho Fundamental), y por el otro es una infracción a un Reglamento (de cruce ilegal de fronteras, extranjería, etc), un bien jurídico en cualquier caso que siempre estará por debajo del de la vida. Por lo tanto, lo que nos dice no sólo la lógica, sino en este caso también el Derecho, es que lo que se debe hacer siempre en primer lugar es salvar la vida de esas personas y, una vez a salvo, arreglar su situación jurídica.

Hay dos factores clave a la hora de tomar decisiones: en primer lugar el tipo de embarcación y en segundo, el lugar donde se produce, ya que esto afectará a la hora de definir una situación de peligro primero y por lo tanto un rescate y segundo el lugar de desembarco.

Las actuaciones que se deben realizar para salvar la vida de las personas en peligro en el mar no pueden ser otras que las establecidas a nivel nacional e internacional. Hay que recordar que los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno<sup>1</sup>, debiéndose aplicar lo establecido en ellos de manera prioritaria.



---

<sup>1</sup> Artículo 96 C.E.

Desde este TFM no se entra a valorar si se debería actuar de una u otra manera, o de si la legislación actual es adecuada o debería ser modificada, ya que esas cuestiones se escapan de nuestro alcance. Todas las actuaciones que se realizan están acordes con la Normativa en vigor ya que la Guardia Civil en todas sus actuaciones debe siempre cumplir y hacer cumplir la ley, y si esta no es la adecuada, pues lo que deben hacer en su caso las autoridades oportunas es cambiarla, pero mientras tanto, es lo que legalmente está establecido.



## **Metodología del TFM.**

Para la realización del presente TFM, se ha seguido la siguiente metodología:

En primer lugar, y como no podía ser de otra manera, se ha intentado dar una visión general de la situación y así de esta manera, tener enfocado el problema lo mejor posible.

Después se ha intentado analizar el tema desde el punto de vista legal, intentando profundizar, dando un pequeño repaso desde el Derecho Marítimo Internacional, a la legislación internacional hasta llegar al Derecho nacional.

También se ha intentado dejar constancia de otras corrientes de opinión, diferentes a las defendidas en este TFM, pero que deben de ser conocidas y valoradas.

Por último, una parte importante de este TFM está basada en la experiencia profesional de su autor, que ha dedicado muchos años a estos aspectos, desde diferentes puntos de vista, como son:

- Haber sido Comandante de patrullera de la Guardia Civil y haber realizado multitud de rescates de inmigrantes,
- Jefe de una Unidad provincial del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en el sur de España, con muchos hombres y varias embarcaciones a su cargo con diferentes misiones, una de ellas, la de participar en rescates o la lucha contra la inmigración irregular.
- También ha participado en otras Unidades o destinos muy relacionados con estos temas, aunque desde otros puntos de vista, como son haber formado parte en la creación del Centro de Coordinación Regional de Canarias, donde por primera vez en España se creó la figura de Autoridad Nacional de lucha contra la inmigración, o haber sido asesor en materia de inmigración en el Ministerio del Interior en la Dirección General de Relaciones Internacionales y Extranjería (DGRIE).
- Jefe de Operaciones del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en la Dirección General de la Guardia Civil donde, ya con toda la visión general de todo el despliegue nacional del Servicio Marítimo y con una labor más estratégica.
- Actualmente como jefe del Grupo Marítimo del Estrecho, siendo el responsable de varias embarcaciones, entre ellas un buque oceánico de la Guardia Civil y con responsabilidad en las aguas en las que España ejerce soberanía o jurisdicción en toda la península ibérica y el archipiélago balear.

Toda esta experiencia profesional se ha complementado con muchísimas horas de conversaciones y, por qué no decirlo, alguna que otra discusión con muchos colegas, compañeros, expertos de este sector (profesores de Universidad, expertos en Derecho, jueces, marinos, etc.), y de otros campos paralelos o convergentes de los temas que se tratan en este TFM (derechos humanos, ONGs, diplomáticos, periodistas, políticos, experiencias de los propios inmigrantes, etc.) que siempre sirven para ampliar los conocimientos y tener otros puntos de vista diferentes para poder comprender esta difícil cuestión.

## **Objetivo.**

Básicamente, este TFM tiene como principal objetivo analizar las actuaciones que se realizan para afrontar la inmigración irregular por mar visto desde el punto de vista del salvamento marítimo para señalar cómo se debe actuar ante una situación.

A lo largo de todo el TFM se trata de estudiar cómo se regula en el Derecho Internacional, así como nuestra legislación nacional el complejo y delicado fenómeno de la inmigración irregular por mar, con todos los factores que le pueden afectar, especialmente el de la protección de los derechos humanos y la dignidad exigida a los inmigrantes irregulares rescatados.

# **CAPÍTULO 1. MARCO JURÍDICO.**

## **Competencias del Estado en los diferentes espacios marítimos.**

A la hora de proceder con una embarcación que se encuentra cargada de personas en peligro en el mar, lo primero que se debe hacer es, lógicamente, proceder a su rescate. Pero a partir de ese momento, los siguientes pasos dependerán en gran medida del lugar en donde se haya producido ese rescate. No es lo mismo, y por lo tanto el resultado será diferente si el rescate ha sido al llegar las personas a la costa, o en sus proximidades, que si ha sido en el mar territorial, la zona contigua o en el alta mar. Igualmente, tendrá una importancia muy grande la zona SAR en la que se haya hecho ese rescate/interceptación ya que ello nos obligará a actuar de una u otra manera diferente. Por ello, es fundamental conocer perfectamente las competencias que cada Estado puede ejercer sobre los diferentes espacios marítimos a la hora de interceptar/rescatar una embarcación en el mar, ya que en algunos casos el Estado tiene plena soberanía, en otros tan sólo ejerce algún tipo de jurisdicción y en otros no tendrá ni soberanía ni jurisdicción, pero en cambio se verá obligado a actuar de un determinado modo de acuerdo con el Derecho Marítimo Internacional.

De acuerdo con la Convención de las NNUU sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (en adelante, CNUDM), hay que distinguir tres tipos fundamentales de espacios:

### ✓ **Espacios bajo soberanía del Estado ribereño.**

- Aguas interiores. Comprenden los puertos, las bahías y otros espacios marinos situados dentro de las líneas de base que delimitan el mar territorial. En este espacio, la soberanía del Estado ribereño es plena y por ello son plenamente aplicables sus leyes y reglamentos, incluidos por supuesto los relativos a extranjería y cruce de fronteras.

En el caso de rescates en este espacio, normalmente serán coordinados y dirigidos por el Estado ribereño, a no ser que se den unas circunstancias muy especiales respecto a la zona SAR, donde la responsabilidad corresponda a otro Estado como se verá más adelante.

- Mar territorial. Comprende una zona de hasta 12 millas desde las líneas de base. Este espacio recae bajo soberanía del Estado ribereño, y por lo tanto son de aplicación en el mismo sus leyes y reglamentos. No obstante, se reconoce internacionalmente el derecho

de paso inocente a los buques que enarbolan el pabellón de otros Estados; en cualquier caso, según el artículo 19.2.g) de la CNUDM, el paso inocente no incluye *...el embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño.*

Respecto a los rescates de personas en peligro en el mar realizados en este espacio, al igual que sucede con las aguas interiores, normalmente serán coordinados y dirigidos por el Estado ribereño, a no ser que se den unas circunstancias muy especiales respecto a la zona SAR, donde la responsabilidad corresponda a otro Estado como se verá más adelante, y las personas rescatadas serán desembarcadas en el lugar de las costas que ese Estado decida.

Un caso particular son las operaciones conjuntas que se pueden llevar a cabo por un Estado en aguas territoriales de otro Estado, en virtud de Acuerdos bilaterales o multilaterales firmados entre ellos (los más frecuentes son las realizadas por la Agencia FRONTEX<sup>2</sup>). Este es el caso de España que tiene acuerdos bilaterales firmados con varios países del África occidental (Mauritania, Senegal, Cabo Verde, Gambia y Guinea Bissau por ejemplo) en los que España, en virtud de esos acuerdos, ofrece desplegar sus patrulleras (con sus tripulaciones españolas respectivas exclusivamente con la misión de llevar a cabo la navegación y gobierno de las mismas) para que sean utilizadas por el Estado ribereño africano (que sube personal a bordo y son los que desde ese momento dan la autoridad y jurisdicción a ese barco). Los rescates que se hagan en estas operaciones son como si los hicieran las autoridades africanas que, al estar en su mar territorial y en su zona SAR, son las que deciden el lugar de desembarco de las personas rescatadas.

Si hablamos desde el punto de vista humanitario, no puede haber nada más importante para salvar a esas personas que evitar que se embarquen en esas frágiles embarcaciones en condiciones tan precarias, poniendo en peligro sus vidas. De este modo se evita tener que rescatarlas en aguas de camino o próximas a las islas canarias, con todo el peligro que tiene esa larga travesía, por no decir de los múltiples naufragios que han sufrido esas pobres personas y que todos hemos escuchado o visto en los medios de comunicación.

---

<sup>2</sup> Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, se creó en 2004 para ayudar a los Estados miembros de la UE y a los países asociados a Schengen a proteger las fronteras exteriores del espacio de libre circulación de la UE.



Rescate de un cayuco por una patrullera de la Guardia Civil en aguas senegalesas, con autoridades senegalesas a bordo coordinando el rescate. Inmigrantes rescatados fueron desembarcados en Dakar.

- ✓ **Espacios de jurisdicción del Estado ribereño.** Se trata de espacios internacionales, pero en los que se reconoce al Estado ribereño algún tipo de jurisdicción.
  - Zona contigua. Este espacio es el comprendido entre el límite exterior del mar territorial y un máximo de 24 millas contadas a partir de las líneas de base. En este espacio, según el artículo 33.1 de la CNUDM, *el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:*
    - a) *Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;*
    - b) *Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidos en su territorio o en su mar territorial.*

En cuanto a cualquier rescate que se realice en esta zona, independientemente del buque que lo lleve a cabo, la dirección y coordinación del mismo la deberá llevar a cabo el Estado que tenga la responsabilidad de la zona SAR en donde se encuentre.

Por lo tanto, si un rescate se realiza en una zona contigua de un Estado pero que su zona de responsabilidad SAR corresponde a otro Estado diferente, teniendo en cuenta que lo primero que hay que atender es a salvar la vida (Derecho Fundamental), frente a una infracción administrativa de cruce de fronteras, le corresponderá al Estado responsable de la zona SAR organizar el desembarco de los “náufragos” en un lugar seguro y de la manera más rápida posible.

Una vez en tierra y a salvo, se deberán arreglar en su caso las demás cuestiones administrativas del lugar donde se encuentren.

- Zona económica exclusiva. Este espacio se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta un máximo de 200 millas contadas desde las líneas de base. En esta zona se reconoce la soberanía del Estado ribereño sobre los recursos naturales, a efectos de exploración, explotación, conservación y administración, así como con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona. La jurisdicción del Estado ribereño se limita a cuestiones relativas al ejercicio de estos derechos económicos, así como a la investigación científica marina y a la protección del medio ambiente. Sin embargo no se concede jurisdicción respecto de otro tipo de materias, como las del cruce de fronteras, inmigración, etc., ya que se trata de un espacio internacional y por lo tanto la navegación es libre en esa zona.

Por ello, a la hora de resolver una operación de rescate de una embarcación en peligro, lo primero que enfocará la cuestión para ver cual debe ser el modo de actuar, sería la zona SAR en donde se encuentre la embarcación para que, la embarcación que realice el rescate, se ponga a disposición del centro de salvamento de la zona correspondiente para seguir las directrices que este centro dicte.

En el caso de que el Centro de Coordinación de Salvamento de la zona SAR correspondiente no respondiera a las llamadas o no se hiciera cargo de la embarcación rescatada, por cualquier causa, lógicamente se debería contactar en este caso con el centro coordinador de salvamento del Estado más próximo, que sería el que se debería hacer cargo en este caso de manera subsidiaria.



LOS ESPACIOS MARÍTIMOS

✓ **Espacios internacionales: el alta mar.**

- Principio general de soberanía del Estado de pabellón. El artículo 92.1 de la CNUDM establece este principio cuando señala que *Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado.* Este principio se deberá aplicar también a los espacios de jurisdicción, respecto de aquellas materias sobre las que la CNUDM no prevea la jurisdicción del Estado ribereño.

Las embarcaciones normalmente utilizadas por los inmigrantes son prácticamente en todos los casos embarcaciones sin ningún tipo de distintivo, documentación o matrícula, por lo que deben de ser consideradas como embarcaciones sin pabellón.

- Excepciones a la soberanía de Estado de pabellón. El artículo 110 de la CNUDM prevé una serie limitada de supuestos en los que existiría una excepción a este principio mencionado anteriormente: *Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra (o cualesquier otro buque o aeronave debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno) que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:*
  - a) *Se dedica a la piratería;*
  - b) *Se dedica a la trata de esclavos;*
  - c) *Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;*
  - d) *No tiene nacionalidad; o*
  - e) *Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.*

Como se ha dicho anteriormente, las embarcaciones que normalmente vienen sobrecargadas con inmigrantes, son en la mayoría de los casos, buques sin pabellón.

## **Normativa internacional sobre salvamento en el mar.**

- ✓ **Obligaciones del capitán de cualquier buque en el mar.** Como norma general, todo capitán de buque tiene la obligación de brindar auxilio a quienes se encuentren en peligro en el mar sin importar su nacionalidad,

condición jurídica o las circunstancias en que fueron encontrados. Esto constituye un principio fundamental que es conocido por todos los profesionales y gente de la mar y que, además es una obligación genérica contenida en el Derecho Internacional. El cumplimiento de esta obligación es fundamental para proteger la vida humana en el mar y es el origen que dio lugar a la necesidad de creación de los servicios de búsqueda y salvamento marítimos en todo el mundo, así como la de crear y aprobar normas comunes para organización y funcionamiento. Esta obligación de auxilio a las personas en peligro se puede encontrar, entre otras, en los siguientes Instrumentos fundamentales:

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), de 1982. El salvamento y auxilio de las personas que se encuentran en peligro en el mar es un principio fundamental que se encuentra muy arraigado en el Derecho del mar. Esta CNUDM, en su artículo 98.1 establece que *todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o pasajeros:*
  - *Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;*
  - *Se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro, y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.*

Asimismo, se establece también en el segundo apartado del mismo artículo, una obligación para los Estados ribereños: *Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.*

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1974 (Convenio SOLAS). El capítulo V del Anejo del Convenio SOLAS está dedicado a la seguridad de la navegación, y establece obligaciones en relación con el rescate de personas en el mar, tanto para los capitanes de los buques como para los Estados ribereños.

En el caso de los capitanes de buque, la Regla 33.1 del citado capítulo establece que: *El capitán de todo buque que estando en condiciones de prestar ayuda reciba información<sup>3</sup>, de la fuente que sea, al efecto de que hay personas siniestradas en la mar, estará obligado a acudir a toda máquina en su auxilio, informando a estas de ello o al servicio de búsqueda y salvamento. La obligación de prestar auxilio es independiente*

---

<sup>3</sup> Como parte de las enmiendas de mayo de 2004, el término “señal” se sustituyó por “información”.

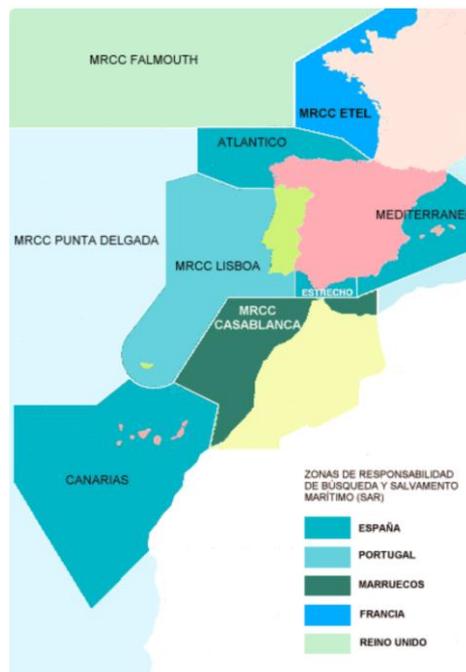
de la nacionalidad y la condición jurídica de dichas personas y de las circunstancias en que hayan sido encontradas.



RESCATE DE UN CAYUCO CON MALA MAR

✓ **Obligaciones de los Estados ribereños y de los Centros Coordinadores de Salvamento.**

En muchos de los Convenios y Acuerdos firmados tanto a nivel regional como internacional, así como en la legislación interna, viene recogida la necesidad de crear Centros de Coordinación de Salvamento y de mantener y promover las comunicaciones y la coordinación en cada zona de responsabilidad, todo ello con el objetivo del salvamento de las personas en peligro en el mar.



ZONAS DE RESPONSABILIDAD SAR

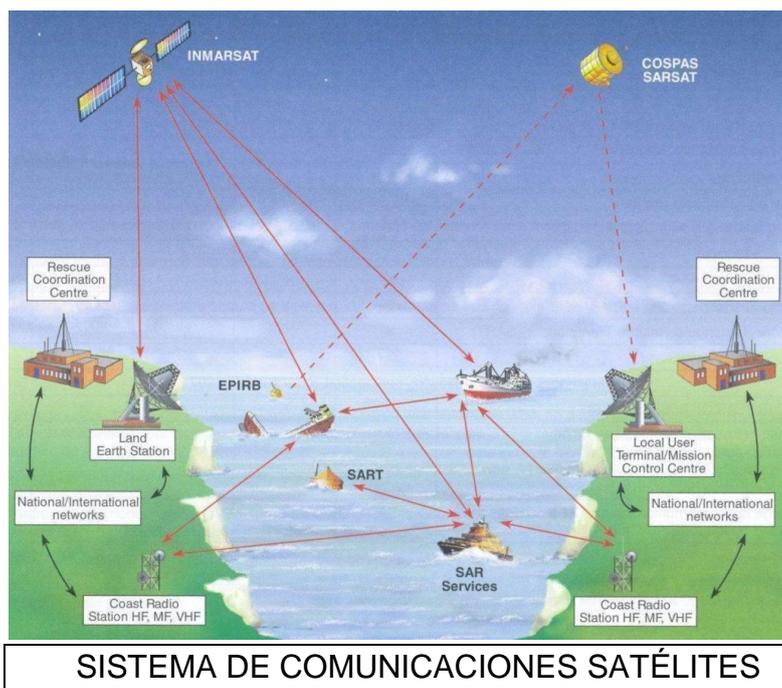
Los Estados ribereños asumen en este ámbito dos tipos de obligaciones. Por un lado, la Regla 7.1 del Convenio SOLAS prevé que: *Todo Gobierno contratante se obliga a garantizar la adopción de cualquier medida necesaria para mantener las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad y para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de búsqueda y salvamento que se juzguen factibles y necesarias, considerados la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán, en la medida de lo posible, medios para la localización y el salvamento de tales personas.* Es decir, los Estados se comprometen a mantener un sistema de búsqueda y salvamento marítimos con capacidad de actuar en el ámbito de una zona de responsabilidad próxima a sus costas.

Por otra parte, una vez producido el siniestro, o localizado las personas que se encuentran en peligro en el mar, la Regla 33.1-1 del Convenio SOLAS señala que: *Los Gobiernos Contratantes se coordinarán y colaborarán para garantizar que los capitanes de los buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que esa liberación de las obligaciones del capitán en virtud de la regla actual no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. El Gobierno Contratante responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y conducidos a un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos los Gobiernos Contratantes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible.* Los Estados parte han de coordinarse por lo tanto para liberar al capitán del buque que haya efectuado el rescate de sus obligaciones con las personas rescatadas, intentando causarle el menor desvío en su ruta.

Queda claro por lo tanto que en los casos de búsqueda y de salvamento de las personas que se puedan encontrar en peligro en el mar, el Estado en cuya región de salvamento se haya prestado el auxilio, a través de su centro de coordinación serán el responsable de la dirección y la coordinación de todas las labores relativas a ese salvamento, búsqueda o rescate. Cualquier otro centro de otra Administración, así como cualquier buque que participe en esas labores, se deben poner a disposición de este Centro. Se deberán dejar al lado por lo tanto otras misiones que se puedan estar llevando a cabo, como pudiera ser la infracción de reglamentos de cruce de fronteras, extranjería, etc., que se resolverán, en su caso, una vez las personas hayan sido rescatadas y desembarcadas en el lugar seguro

que el Centro de coordinación designe, de la manera más rápida posible.

En el mismo sentido, el artículo 98.2 del CNUDM estipula que todo Estado ribereño Parte: *fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.*



También el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR en sus siglas en inglés) desarrolla también las cuestiones relativas a esta materia previstas en el Convenio SOLAS. El Convenio SAR establece en el artículo 2.1.10 de su Anejo una obligación genérica de salvamento para los Estados parte, al señalar que: *Las Partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar. Harán esto sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren.* Y el artículo 1.3.2: los Estados Parte deberán: *prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro.*

El artículo 3.1.9 del Anejo del Convenio SAR, en línea con lo dispuesto en la citada anteriormente Regla 33.1-1 del Capítulo V del Anejo del Convenio SOLAS, señala que: *La Parte responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y entregados en un lugar seguro...*

El artículo 1.3.4 del citado Anejo define el concepto de región de búsqueda y salvamento como: *Zona de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.*

Según el artículo 2.1.4 de dicho Anejo: *Se establecerá cada región de búsqueda y salvamento por acuerdo entre las Partes interesadas;* y el artículo 2.1.9 señala que *Las Partes que hayan aceptado la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento en una zona determinada utilizarán unidades de búsqueda y salvamento y otros medios a su disposición para prestar auxilio a las personas que estén o parezcan estar en peligro en el mar.*



BUQUE NEGRERO OLOFNE QUE SALIÓ DEL GOLFO DE GUINEA, INTERCEPTADO EN CANARIAS

En el caso de que las personas en peligro en el mar rechacen o se nieguen a recibir el auxilio, este se debe de llevar a cabo en cualquier caso, ya que esta es una obligación de todo Estado y por lo tanto de todo buque y, caso de no hacerlo, se podría incurrir en una denegación de auxilio, prevista y tipificada, entre otros, en el Código Penal y en el Código de la Navegación (CN), así como en los Convenios SAR y SOLAS.



En alguna ocasión las personas que van a bordo rechazan asistencia al considerar que las embarcaciones en las que navegan, por ser embarcaciones de uso tradicionales, son seguras.

✓ **Las Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar<sup>4</sup>.**

Estas Directrices fueron adoptadas con el fin de orientar a los gobiernos y a los capitanes de los buques con unas recomendaciones respecto a la aplicación de lo dispuesto en los Convenios SAR y SOLAS. Entre otras cuestiones, cabe resaltar las siguientes disposiciones:

- La responsabilidad de brindar o asegurarse de que se brinda un lugar seguro recae en el Gobierno responsable de la región SAR en la que fueron rescatados los supervivientes. (párrafo 2.5).
- En caso de no poder contactar con el RCC responsable de la zona en que son rescatados los supervivientes, intentar establecer contacto con otros RCC o con cualquier autoridad gubernamental, sin dejar de reconocer que la responsabilidad sigue incumbiendo al RCC de la zona en que han sido rescatados los supervivientes. (párrafo 5.1.4).
- Los Gobiernos y el RCC responsable deben realizar todos los esfuerzos posibles para reducir al mínimo el tiempo que los supervivientes permanecen a bordo del buque que presta auxilio. (párrafo 6.8).
- Un lugar seguro es un sitio en el que se considera que terminan las operaciones de salvamento y en el que:
  - La vida y seguridad de los supervivientes ya no está amenazada;
  - Pueden satisfacerse sus necesidades humanas básicas (tales como alimentación, abrigo y atención médica); y
  - Pueden concluirse acuerdos para el transporte de los supervivientes hasta su destino próximo o final. (párrafo 6.12).
  - No se debe considerar al buque que presta auxilio como un lugar seguro. Aunque el buque que presta auxilio pueda utilizarse provisionalmente como lugar seguro, se le debe liberar de esta responsabilidad tan pronto como se puedan tomar otras medidas. (párrafo 6.13).
  - Es necesario evitar el desembarco en territorios en los cuales la vida y la libertad de los solicitantes de asilo y de los refugiados rescatados en el mar correrían peligro (es lo que se denomina **tercer país seguro**). (párrafo 6.17).

---

<sup>4</sup> Resolución MSC. 167(78). Adoptadas en mayo de 2004 por el Comité de Seguridad Marítima (CSM).

- No se debe permitir que ninguna operación o procedimiento tales como el registro y la evaluación de la situación de las personas rescatadas, que exceda la prestación de auxilio a personas en peligro, obstaculice la prestación de tal auxilio o demore indebidamente el desembarco. (párrafo 6.20).



RESCATE DE UN CAYUCO EN AGUAS SENEGALESAS

### **Concepto de Tercer país seguro<sup>5</sup>:**

Los Estados miembros sólo podrán aplicar el concepto de tercer país seguro cuando las autoridades competentes tengan la certeza de que el solicitante recibirá en el tercer país un trato conforme a los siguientes principios:

- a) Su vida o su libertad no están amenazadas por razón de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un grupo social particular u opinión política;
- b) Se respeta el principio de no devolución de conformidad con la Convención de Ginebra;
- c) Se respeta la prohibición de expulsión en caso de violación del derecho de no ser sometido a torturas ni a tratos crueles, inhumanos o degradantes, establecido en el Derecho internacional;
- d) Existe la posibilidad de solicitar el estatuto de refugiado y, en caso de ser refugiado, recibir protección con arreglo a la Convención de Ginebra.

---

<sup>5</sup> DIRECTIVA 2005/85/CE DEL CONSEJO de 1 de diciembre de 2005, sobre las normas mínimas para los procedimientos que deben aplicar los Estados miembros para conceder o retirar la condición de refugiado, art. 27.

(...) Los Estados miembros informarán a la Comisión periódicamente sobre los países a los que se aplica dicho concepto de conformidad con las disposiciones del presente artículo.

Respecto a terceros países seguros, con los países vecinos que son origen o tránsito de los flujos por mar hacia España, Marruecos, Argelia, Mauritania, Senegal, etc., ninguno de ellos figura en listas de la Comisión Europea denunciados como países no seguros. Por ello, a la hora de desembarcar a posibles náufragos, no debería de haber ningún problema si así lo acuerda el Centro de Coordinación de salvamento responsable.

Al hablar de lugar seguro para el desembarque de las personas, es una de las características que debe cumplir ese lugar para aquellas personas que huyen por vía marítima de sus países de origen o de los de tránsito, al sentirse perseguidas y amenazadas. Son los posibles **solicitantes de asilo**. En este sentido, el artículo 33.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados<sup>6</sup> prohíbe expresamente a los Estados parte expulsar o devolver (*refoulement*) a un refugiado a la frontera de los territorios donde su vida o su libertad peligran por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social o de opiniones políticas.

Respecto a la legislación nacional, la protección internacional es la otorgada con el derecho de asilo, y consiste en la no devolución ni expulsión de las personas a quienes se les haya reconocido, así como la adopción de las medidas contempladas en la normativa española, la de la Unión Europea y en los Convenios internacionales ratificados por España. En nuestro ordenamiento jurídico, la norma básica es la Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.

El derecho de asilo en España está reconocido en el artículo 13.4 de la Constitución Española, y es la protección dispensada a los nacionales no comunitarios o a los apátridas a quienes se reconozca la condición de refugiado en los términos establecidos en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra en 1951 y el Protocolo de Nueva York de 1967.

Las personas que deseen solicitar protección internacional en España deben presentar una solicitud que será valorada por las autoridades españolas. Esta solicitud se deberá presentar:

- Si llega a España y no puede entrar en territorio español, en el puesto fronterizo.
- Si ya está en España, en cualquiera de las siguientes dependencias habilitadas al efecto:

---

<sup>6</sup> España es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados de 28 de julio de 1951 y de su Protocolo de 31 de enero de 1967 (BOE de 21 de octubre de 1978).

- Oficina de extranjeros.
- Comisarías de Policía autorizadas.
- Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE).

Los barcos que rescatan a los inmigrantes en el mar no son, por lo tanto, el lugar donde se deben presentar las solicitudes de asilo ya que bastante tienen con intentar resolver la difícil situación de salvar a las personas en peligro en el mar. Lo primero es salvar la vida y después resolver la situación jurídica de las personas. El inmigrante que pretenda entrar en España por mar, debe presentar la solicitud en el puesto fronterizo habilitado, es decir, en los puertos. Si ha entrado en patera, una vez rescatado y, si este ha sido en zona SAR española, el desembarco habrá sido en España, por lo que, una vez trasladado al CIE o CETI correspondiente, allí podrá presentar la solicitud. Si por el contrario ha sido rescatado en SAR de otro Estado, el desembarco habrá sido en el lugar que ese Estado haya definido, posiblemente en sus costas, sin que bajo ningún concepto esto se pueda tomar como una expulsión ni una devolución (*refoulement*), por lo que la solicitud la debe presentar allí. Si por cualquier causa el inmigrante no quisiera (o no pudiera) presentarla en ese Estado, sólo le quedaría la posibilidad de presentarla en la Embajada o Consulado de España en ese Estado, o en cualquier otra Embajada o Consulado. También en esas costas es donde deberían trabajar y efectuar sus cometidos organizaciones como ACNUR<sup>7</sup> o la OIM<sup>8</sup>, que pueden y deben asesorar a los Estados ribereños así como a los propios inmigrantes de cómo actuar y cómo aconsejar a las personas para que no pongan en peligro sus vidas embarcando en frágiles embarcaciones.

Permitir las solicitudes de asilo directamente en el barco que rescata sería, además de permitir algo ilegal y contrario al ordenamiento, asumir un riesgo gravísimo por el efecto llamada que esta decisión generaría y que rápidamente sería utilizado por las mafias que se dedican al tráfico de personas para intentar captar a más candidatos para embarcarse en las pateras.

Hay algunas opiniones que consideran que, aunque se rescate en aguas internacionales y zona SAR de otro Estado, al subir a bordo a las personas rescatadas, lo importante no es que esas personas se encuentren ya en territorio español, sino que están ya bajo el control efectivo, la autoridad y la jurisdicción de nuestro Estado y que por lo tanto no se debería desembarcar en otro Estado si han solicitado asilo. La discusión está servida y puede que ambas opiniones tengan su parte de razón, si bien, a título personal se considera que la primera de las opciones vista anteriormente es la más ajustada a Derecho ya que, en los

---

<sup>7</sup> Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). Brinda protección internacional y asistencia a los refugiados, los apátridas y otras personas vulnerables.

<sup>8</sup> Organización Internacional para las Migraciones (OIM). Está comprometida con el principio de que la migración en forma ordenada y en condiciones humanas beneficia a los migrantes y a la sociedad, y actúa en coordinación de sus asociados de la comunidad internacional con el fin de asistir en la gestión de la migración, fomentar la comprensión de las cuestiones migratorias y velar por el respeto de la dignidad humana y el bienestar de los migrantes.

rescates de las personas que se encuentran en peligro en el mar, lo más importante es salvarles la vida, superando en muchas ocasiones situaciones complicadas y peligrosas incluso para la embarcación que rescata, cumpliendo en todo momento con el Derecho Marítimo (ya se ha visto anteriormente entre otros el párrafo 6.20 de las directrices de la OMI que no se debe permitir que ninguna operación o procedimiento, que exceda la prestación de auxilio a personas en peligro, obstaculice la prestación de tal auxilio o demore indebidamente el desembarco), el Humanitario, o la Legislación nacional, y en muchas ocasiones haciendo bastante más de lo que profesionalmente se le podría exigir a cualquier capitán o barco, por lo que probablemente ese no es el momento de resolver otras cuestiones como la situación jurídica de esas personas, además de que esos capitanes no disponen de la información necesaria para saber si la solicitud es ajustada a Derecho, por lo que ese tema se debe resolver en los lugares y en los momentos adecuados. Tampoco se pueden hacer otras delimitaciones como que, en casos menos peligrosos o más cercanos a la costa, por ejemplo, sí que se podrán admitir solicitudes, pero no en los casos en que se den situaciones de peligro en el mar o más alejadas porque de esta manera estaríamos aplicando una legislación “a la carta”, algo que, lógicamente, no se puede hacer.



Inmigrantes rescatados por una patrullera de la GC, reciben alimentos antes de ser desembarcados en Algeciras.

## CAPÍTULO 2. SITUACIÓN ACTUAL EN ESPAÑA.

### ✓ Situación general en España.

La inmigración irregular que llega a España a través del mar es una de las actividades que tradicionalmente ha provocado mayor alarma social, en primer lugar por ver en los medios de comunicación el estado en el que llegan muchas de esas personas al intentar llegar a nuestras costas, llevando a bordo a bebés, niños de muy corta edad o incluso mujeres embarazadas que han dado a luz durante su travesía, o hacerse eco en otras ocasiones de terribles noticias sobre naufragios o desaparición de embarcaciones con personas a bordo que se dirigían hacia España en busca de un mundo mejor. La situación de desesperanza en la que viven muchas personas del norte de África y de la zona subsahariana hace que éstas se pongan en manos de las mafias, que organizan desplazamientos en embarcaciones insuficientemente preparadas, con destino a distintos países del sur de la Unión Europea. Sin embargo, este fenómeno afecta a la totalidad de la UE, una vez que las fronteras interiores desaparecieron.

La inestabilidad política en los países de la ribera mediterránea africana, así como los diferentes enfrentamientos civiles que se viven países como Siria o Libia y en varios países de África Central, destacando Malí, provocaron cambios importantes en las rutas utilizadas por los flujos migratorios a lo largo de todo el norte del continente, desplazándose de uno a otro país, en diferentes oleadas especialmente, hacia costas italianas (Isla de Lampedusa). Se preveía igualmente, un incremento notable de la emigración con destino a España, y así fue hace unos años, aunque ese incremento no haya sido finalmente especialmente importante.

La inmigración que llega a España procedente de África sigue siendo mayoritariamente una **emigración económica**, donde las personas vienen principalmente en busca de un mundo mejor del que pretenden dejar atrás. Aunque también hay casos, son minoría las personas que vienen huyendo de sus países en conflicto bélico o perseguido por alguna razón religiosa, social, etc. Y esta cuestión tiene una gran importancia a la hora de decidir el futuro de esas personas, si finalmente llegan a nuestro territorio.

Por la evolución de los flujos migratorios y, en concreto aquellos relacionados con la inmigración irregular por vía marítima, España es uno de los países que, por su situación geográfica de frontera sur de Europa, es lugar de llegada de inmigrantes mayoritariamente del norte de África, así como de los países del África occidental. Tanto en la vertiente atlántica como en la vertiente mediterránea la llegada de inmigrantes irregulares ha sido tradicionalmente numerosa, siendo la característica principal en todos los casos es el modo en que llegan esas personas: en muy diferentes tipos de embarcaciones, dependiendo el lugar de origen, pero siempre en unas condiciones muy precarias y con un grave riesgo para sus vidas.

A la hora de analizar las llegadas de inmigrantes a nuestras costas se pueden diferenciar tres zonas principales, ya que tienen unas características especiales para cada una de ellas:

- **La zona de Levante**, correspondiente a las provincias de Almería, Murcia, Alicante y Baleares, donde los inmigrantes que llegan han salido mayoritariamente de costas argelinas y son principalmente de esa nacionalidad, arribando en embarcaciones tipo patera de fibra o neumática de 6-8 metros de eslora.



- **Canarias**, donde los inmigrantes, de origen subsahariano o magrebí salen de costas del Sahara occidental (en pateras o neumáticas) y Mauritania o Senegal (en cayucos), de origen magrebí o subsahariano.



- **La zona del estrecho**, comprendida entre las provincias de Huelva y Granada, donde se registra una inmigración procedente de costas del Norte de Marruecos y los inmigrantes normalmente tienen esa nacionalidad o son de origen subsahariano. Las embarcaciones en las que llegan los inmigrantes suelen ser tipo patera o neumática, habiendo sufrido un aumento considerable los incidentes en los cuales los inmigrantes llegan a las costas de la península utilizando las denominadas "Toys", estos últimos son

artefactos flotantes de juguete, o en época estival principalmente, en motos de agua.



Se podría considerar como otra modalidad diferente a las anteriores, la llegada de inmigrantes a los **islotes o peñones que España tiene de soberanía** en el norte de África, donde llegan bien en pequeñas embarcaciones, en moto de agua, o directamente desde costas africanas por la escasa distancia que nos separan de ellas, con la creencia de que, al estar en territorio español, ya tienen los mismos derechos como si hubiesen llegado a costas del sur de la península.

### Embarcaciones utilizadas para llegar a España.

- a. **Pateras de la zona del estrecho.** Es la primera embarcación utilizada en España para introducir inmigrantes de manera irregular. Inicialmente eran embarcaciones tradicionales de pesca utilizadas en el norte de Marruecos, sin quilla y de escaso tamaño, si bien han ido evolucionando a lo largo de los años, utilizándose actualmente embarcaciones de madera, algunas de ellas fabricadas artesanalmente. A bordo de ellas pueden ir grupos de hasta 25-30 inmigrantes.



- b. Las **pateras que parten del Sahara Occidental**. Son embarcaciones de madera, normalmente fabricadas de manera artesanal y de mayor tamaño a las utilizadas en la península. Llevan a bordo grupos de inmigrantes, normalmente no superiores a los 50.



- c. **Patera Argelina**. Fabricada en madera y normalmente reforzada con fibra, lo que la hace más resistente. De pequeña eslora (no superior a los 6-7 metros), más bajas a las pateras marroquíes. Normalmente a bordo van grupos no superiores a los 20-25 argelinos.



- d. **Neumática**. Embarcación tipo zodiac, de suelo firme y con motor fueraborda de unos 15-60 C.V. Utilizada por los inmigrantes que salen tanto de Argelia como de Marruecos y, en menor medida, de la zona del Sahara. Dependiendo de la eslora, pueden ir a bordo grupos desde 10 hasta los 60 inmigrantes.



- e. **Cayuco senegalés** (de unos 25-30 metros, pintado con una gran profusión de colores, fabricado en madera es utilizado mayormente en Senegal y, en menor medida, en Gambia. En él suelen ir a bordo entre 125-200 inmigrantes, pero han llegado en algún caso hasta los 288.



- f. El **cayuco de tipo mauritano** (unos 15-20 metros, de color blanco, marrón, azul, verde.... fabricado en madera y reforzado con fibra de vidrio) es exclusivo de Mauritania. En él van a bordo entre 80-120 inmigrantes.



- g. **Pesquero-patera**. Son embarcaciones de pesca de pequeño tamaño pero mayor a las pateras. Se han encontrado en travesías realizadas desde el norte de Argelia o Marruecos con destino a Canarias, sur de la península o Baleares.



- h. **Neumática tipo toy**: Es la típica embarcación de juguete utilizada para recreo en las playas. Muy usadas para atravesar el estrecho en su tramo más corto, en Ceuta y Melilla, en las que no suelen viajar más de 10 personas. Evidentemente son para realizar travesías cortas, muy barato y no llevan motor.



- i. **Barco Negrero**. Barcos de gran tamaño, en funcionamiento, aunque en estado de conservación lamentable. Los inmigrantes (subsaharianos y/o asiáticos en números superiores a los 200 van hacinados en las bodegas sin salir en toda la travesía. Suelen estar fondeados en países africanos (Conakry es uno de los principales, también Bissau), donde las mafias van reclutando a los inmigrantes.



- j. **A nado o en flotador.** Se han unido estos dos modos operandi por ser muy similares. Sirven para salvar distancias muy cortas, comúnmente usados en la zona del estrecho, Ceuta, Melilla y peñones de soberanía y como se puede ver en la foto es una forma barata, ya que solo se necesita un neopreno en épocas frías, y/o un flotador. A veces utilizan las cámaras de ruedas de camiones ayudados con pequeños remos.



- k. **Moto de agua.** De forma estacional (en verano), aprovechando que es la época en la que hay este tipo de artefactos de tipo recreativo en el agua. Se han utilizado tanto para el transporte en la zona del estrecho, Ceuta y Melilla.



## ✓ El fenómeno “Toy”.

La entrada en nuestras costas a través de pequeñas embarcaciones de juguete (TOYs) no es un fenómeno nuevo. Este método comenzó siendo utilizado por los inmigrantes con pocos recursos económicos que no podían pagar a las mafias para embarcarse en pateras tradicionales para cruzar el estrecho de Gibraltar, por lo que lo intentaban a través de este tipo de embarcaciones, mucho más baratas y accesibles y normalmente lo hacían para llegar a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, donde la distancia que tienen que navegar es mínima. Si bien hay que decir que el número de estas embarcaciones ha disminuido de manera importante en los últimos años, donde el pico de llegadas se produjo en los años 2013-2015, también es verdad que sigue habiendo un flujo constante y permanente de este tipo de salidas de personas sin ningún tipo de seguridad desde las costas marroquíes hacia el sur de las costas españolas, en el estrecho de Gibraltar.

Las **zonas de salida** son fundamentalmente 2, la zona de Punta Leona cercana a la frontera con Ceuta, y sobre todo el **Cabo MALABATA** en la entrada Este de la **bahía de Tánger**, zona esta última que aglutina el 80% de las salidas con destino a las costas de Tarifa. Los inmigrantes van tomando conciencia de la obligación de las autoridades españolas de acudir en su auxilio si lo demandan, por ser **zona S.A.R. española el área al norte del paralelo 35°50'N**.

Esto determina que nada más salir de costa, o incluso en muchas ocasiones, antes de zarpar, realicen llamada telefónica al centro de Salvamento Marítimo de Tarifa, si bien inicialmente la llamada era al 112, lo que demuestra su voluntad de ser rescatados y llevados a bordo de buques de salvamento españoles hasta Tarifa.

Este fenómeno, si bien no son llegadas muy numerosas (los TOYs llevan entre tres y diez inmigrantes a bordo), es un goteo constante.

La actuación de la Guardia Civil en este caso además está bastante limitada ya que, al recibir la llamada Salvamento Marítimo y estar dentro de aguas territoriales marroquíes (a pesar de ser zona SAR de responsabilidad de España), la intervención de una patrullera de la Guardia Civil es mucho más complicada. Por eso en la mayoría de los casos es una “Salvamar” la que procede a la interceptación ya que Marruecos no pone objeciones a la entrada por este motivo de esta embarcación española en sus aguas territoriales.



DELIMITACIÓN AGUAS TERRITORIALES Y ZONA SAR DECLARADA POR ESPAÑA



RESCATE TOYS RECIÉN SALIDO DESDE TANGER

✓ **La zona de responsabilidad SAR España-Marruecos.**

La conveniencia de coordinar las actividades relativas a la seguridad en el mar entre varias organizaciones intergubernamentales y de desarrollar y fomentar estas actividades mediante el establecimiento de un plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos, como se ha visto anteriormente, motivó la elaboración del Convenio Internacional sobre búsqueda y Salvamento Marítimo en 1979 (Convenio SAR o Convenio de Hamburgo), bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>9</sup>; si bien no entró en vigor hasta 1985. España hizo su adhesión en abril de 1993<sup>10</sup>, comprometiéndose desde este momento a su cumplimiento.

Del estudio de las zonas SAR de nuestro entorno (se puede ver en el Anexo de este TFM), destaca un caso muy peculiar, como es la delimitación que han hecho de la zona del estrecho de Gibraltar España y Marruecos, ya que se puede observar una zona de solape en la que sería de responsabilidad, a efectos de rescate, de ambos países:

- Área S.A.R. España-Marruecos en el Estrecho de Gibraltar, establecida por España en noviembre de 2.003 y cuyo límite sur es el paralelo 35°50'Norte, comprendiendo por ello aguas territoriales de España y de Marruecos, incluso una zona de tierra de Marruecos y el territorio y aguas de Ceuta.
- Área S.A.R. España-Marruecos en el Estrecho de Gibraltar, establecida en septiembre de 2.004<sup>11</sup> y cuyo límite norte es la línea media equidistante que separa las aguas territoriales Españolas de las Marroquíes; sería coincidente con las aguas territoriales de Marruecos.

Tal y como se puede observar en la figura, y en concreto en el área del Estrecho, se presentan los siguientes hechos significativos:

1. El límite sur del área SAR española incluye parte del territorio terrestre marroquí y mar territorial.
2. Existe un área de “solape” entre las áreas establecidas por ambos países.

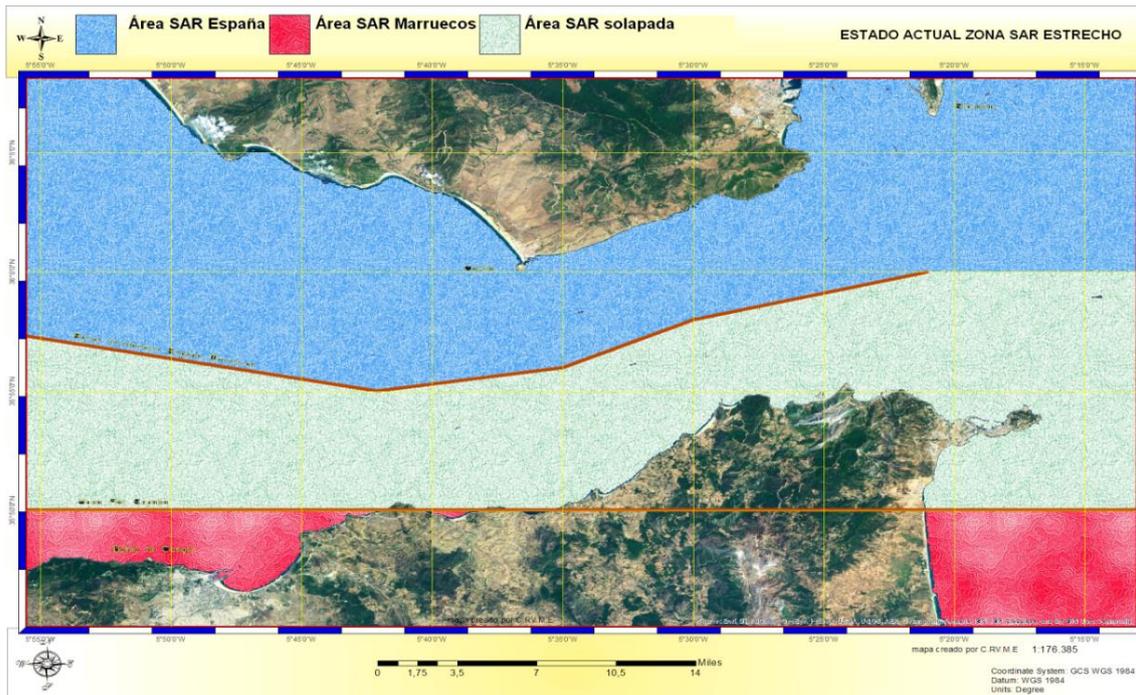
El 31 de marzo de 2011 la OMI publicó la última modificación de las zonas SAR (SAR 8. Circ. 3 de 17 junio 2011), donde se pueden observar que en algunos países existen algunos solapamientos en sus zonas de responsabilidad a efectos de rescate. En España hay efectivamente solape con Marruecos en el Estrecho de Gibraltar y en el Sáhara Occidental. Así, respecto a la zona del estrecho de Gibraltar, existe actualmente una **zona de solape**:

---

<sup>9</sup> La **Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO)** es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

<sup>10</sup> BOE núm. 103 de fecha 30 de abril de 1993.

<sup>11</sup> Modificados sus límites el 31 de marzo de 2011. Plan SAR de la IMO de 2011 (SAR 8 Circ. 3 de 17 jun 2011).



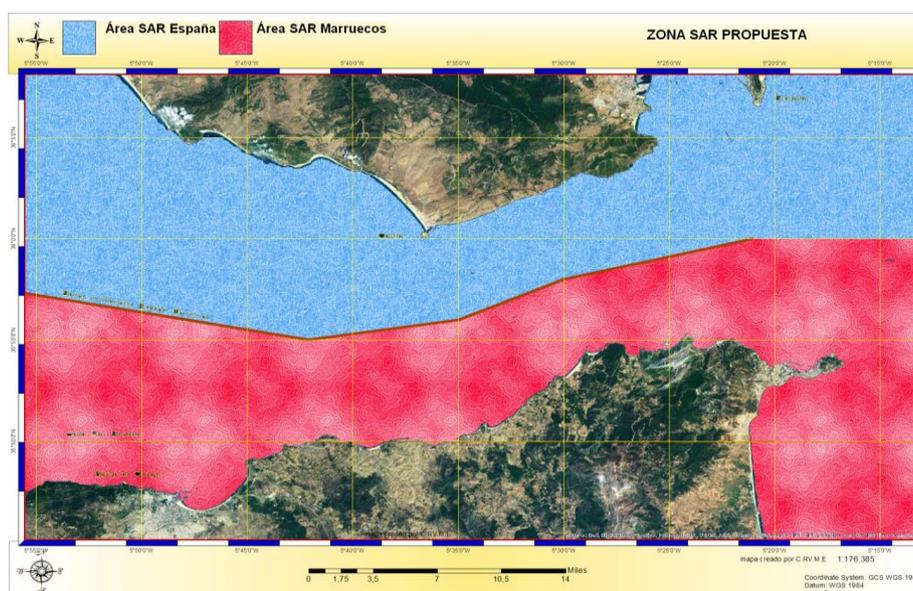
- Límite Área SAR Estrecho de España (IMO NOV 2003)
- Límite Área SAR Estrecho de Marruecos (IMO SEP 2004)

PROBLEMÁTICA DE LAS DELIMITACIONES DE LA ZONA SAR ESPAÑA Y MARRUECOS

**España** en su afán de cumplir ante la comunidad internacional con los compromisos adquiridos, **realiza rescates de personas en aguas territoriales de Marruecos**, aunque cabe recordar, como ya se ha dicho en apartados anteriores, que según “la Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1.982 sobre Derecho del Mar”, la soberanía y jurisdicción de Marruecos sobre sus aguas territoriales es plena, requiriéndose autorización de dicho país para cualquier actuación excepto el “derecho de paso inocente”, algo que el propio Convenio SAR de 1979 recoge al prevenir que lo dispuesto en el Convenio no comprometerá, limitará o reducirá la jurisdicción de los estados ribereños respecto el Derecho del Mar.

Por lo tanto y según lo expuesto, **cualquier salvamento marítimo realizado por un buque español en aguas territoriales marroquíes**, independientemente de la zona S.A.R., **debería requerir solicitud previa de auxilio por parte de Marruecos, o comunicación previa por parte de España y autorización expresa por parte de Marruecos**, que facilitará el acceso rápido a su territorio, como se refleja también en el **Acuerdo de Cooperación en Materia de Lucha Contra la Contaminación y Salvamento Marítimo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos**, firmado «ad referendum» en Rabat el 6 de febrero de 1996.

Si bien el Convenio de 1979 establecía la conveniencia de que los Estados ribereños llegasen al establecimiento de acuerdos a la hora de determinar sus respectivas áreas de responsabilidad SAR, en el caso que nos ocupa dicho acuerdo no ha sido hasta la fecha suscrito entre España y Marruecos<sup>12</sup>, manteniendo ambos países los límites de sus Áreas SAR, pero está claro que quizás lo más lógico sería un acuerdo entre ambos para eliminar las zonas de solape:



**POSIBLE ZONA SAR QUE SE PODRÍA ACORDAR ESPAÑA-MARRUECOS**

<sup>12</sup> En el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018 de SASEMAR se establece la necesidad de avanzar en la cooperación con Marruecos.

En definitiva, tal y como está definido actualmente la zona SAR España-Marruecos en la actualidad, y mientras no se llegue al citado acuerdo bilateral, se pueden dar, respecto de una embarcación precaria, cargada de personas y por lo tanto en situación de peligro en el mar, localizada en la zona del estrecho de Gibraltar las siguientes situaciones:

- Si se localiza en la zona de la bahía de Tánger (Marruecos), a pesar de ser **aguas territoriales de soberanía de Marruecos**, puede ser **zona de responsabilidad de España** a efectos del rescate, si bien el rescate lógicamente tiene que tener el visto bueno del país soberano, ya que cualquier actuación en sus aguas autorización expresa de las autoridades de dicho país, de acuerdo con el Derecho del Mar. Este hecho también es puesto de manifiesto en el Convenio SAR de 1979 en su capítulo 3<sup>13</sup>. Igual pasaría en Ceuta, aunque aquí está clara la soberanía de las aguas españolas, o en el islote español de perejil.
- Por el contrario, si la embarcación sale de las proximidades de Melilla, en **aguas territoriales de soberanía de España**, el rescate debería de ser coordinado y dirigido por **Marruecos por ser zona SAR de su responsabilidad**. Lo mismo pasaría en los peñones de soberanía española de esa zona (Peñón de Vélez, Alhucemas y Chafarinas).

## ✓ Islotes y peñones de soberanía de España en el norte de África.

El estado español, además de Ceuta y de Melilla, es soberano en los siguientes territorios situados en el norte de África comenzando por el Oeste:

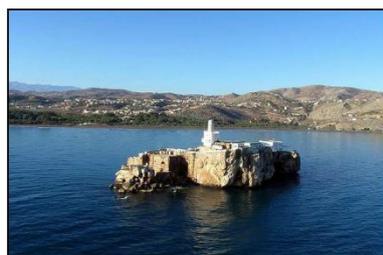
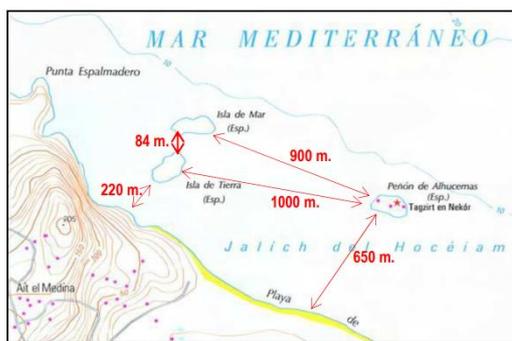
- “Islote de Perejil”: Situado en el Estrecho de Gibraltar a poniente de la ciudad de Ceuta, en coordenadas geográficas 35°54’800N 005°25’100W. No queda clara su dependencia administrativa, sin que se haga mención del mismo en el Estatuto de Autonomía de la Ciudad de Ceuta. Sin presencia militar española.
- “Peñón de Vélez de la Gomera” Está situado en coordenadas geográficas 35°10’300N 004°18’000W. Este caso es particular, puesto que, tras un terremoto en 1930, lo que era una isla pasó a estar unido a tierra, creándose una nueva frontera entre Marruecos y España. Actualmente, esta frontera la marca una cuerda de color azul un tanto arbitrariamente situada, puesto que, por su reciente aparición, no figura en ningún tratado hispano-marroquí. No hay aduanas, ni control de pasaportes... salvo una estacha en la arena. Con presencia militar española (Ejército de Tierra).

---

<sup>13</sup> Enmienda de 1998, de fecha 18 de mayo.

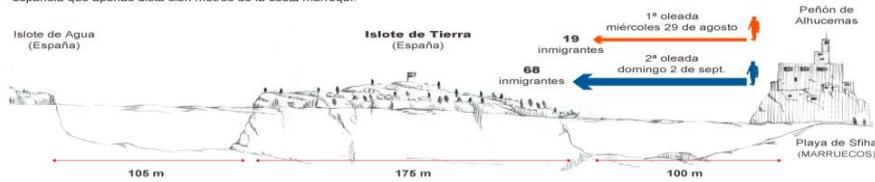
- “Islas Alhucemas” situadas en coordenadas geográficas 35°12’800N 003°53’400W. El archipiélago se compone de tres islas, “Isla de Tierra” e “Isla de Mar” sin presencia militar española, y “Peñón de Alhucemas” con presencia militar española (Ejército de Tierra).
- “Isla de Alborán”: coordenadas geográficas 35°56’300N 003°02’100W, territorio español dependiente administrativamente de la ciudad de Almería. Con presencia militar española (Infantería de Marina).
- “Islas Chafarinas”: En coordenadas geográficas 35°10’900N 002°25’800W. El archipiélago está compuesto por tres islas, que en 1948 se bautizaron con los nombres de Isla de Isabel II, Isla del Rey Francisco e Isla del Congreso. Presencia militar española únicamente en la de Isabel II (Ejército de Tierra).

Detalle de los territorios españoles en el norte de África

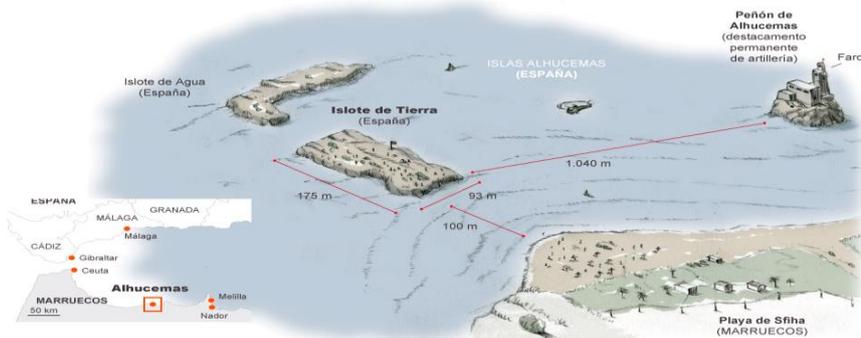




A lo largo de la última semana un total de 87 inmigrantes se han asentado en Isla de Tierra, un islote del archipiélago de Alhucemas bajo soberanía española que apenas dista cien metros de la costa marroquí.



**ISLAS ALHUCEMAS**  
Las islas de Tierra y de Mar y el Peñón de Alhucemas pertenecen a España desde 1560. Las dos primeras se encuentran deshabitadas. El Peñón de Alhucemas llegó a contar con una población de 350 habitantes. En la actualidad lo custodian de forma permanente fuerzas militares pertenecientes al Regimiento de Artillería Mixto Nº32.



## TERRITORIOS DE SOBERANÍA ESPAÑOLA EN EL NORTE DE ÁFRICA

Es importante destacar los siguientes puntos:

- A pesar de ser territorios de soberanía española, **el responsable, a efectos de búsqueda, rescate y salvamento, es Marruecos**, como se ha visto anteriormente en las delimitaciones actuales de la zona SAR, a excepción de la isla de Alborán.

- Tanto Marruecos como España han firmado los principales Convenios y Acuerdos Internacionales, especialmente SAR y SOLAS.
- Ninguno de los peñoles de soberanía española en el norte de África se pueden considerar un lugar seguro para las personas que se encuentren allí, por lo que se les deben considerar como personas en peligro, náufragos, y proceder a su rescate.
- El responsable en establecer y dirigir las acciones de rescate de esas personas debe ser, como se ha repetido varias veces ya, el país responsable de la zona SAR respectiva.
- Al igual que pasa con los toys que son recogidos por Salvamento Marítimo español, deberían ser las autoridades de rescate marroquíes las que rescataran a estas personas, a pesar de ser territorios españoles, o si son medios españoles, lo deben hacer bajo la coordinación del RCC de Marruecos.

En las Enmiendas de 2004 al Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Capítulos 2, 3 y 4) (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de abril de 1993 y 21 de septiembre de 1993), adoptadas el 20 de mayo de 2004 mediante Resolución MSC 155(78), relativo al CAPÍTULO 2, Organización y coordinación, 2.1 Medidas de creación y coordinación de servicios de búsqueda y salvamento, se añadió la siguiente frase al final del párrafo 2.1.1 existente:

*“El concepto de persona en peligro en el mar también abarca a las **personas necesitadas de auxilio que hayan encontrado refugio en la costa, en un lugar aislado de una zona oceánica, inaccesible a medios de salvamento que no sean los estipulados en el presente anexo**”.*

Todos los peñones de soberanía de España en el norte de África están muy próximos a la costa marroquí, pero en dichos peñones no se puede considerar que las personas que allí se encuentren están ya en un lugar seguro ya que, en absoluto, pueden tener acceso a las necesidades básicas (alimentación, abrigo, atención médica). Por lo tanto, deben considerarse como personas en peligro en el mar y por lo tanto proceder a su rescate según lo previsto en la legislación marítima internacional, teniendo mucha importancia la zona SAR en la que se encuentre a la hora de determinar el lugar de desembarco de esas personas.



RESCATE DE INMIGRANTES QUE HAN LLEGADO A CHAFARINAS

## CAPÍTULO 3. SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS INMIGRANTES RESCATADOS EN EL MAR.

### ✓ Introducción.

El aumento de los movimientos migratorios hacia Europa ha llevado a un incremento de las interceptaciones de embarcaciones transportando a personas hacía las costas españolas. En la práctica totalidad de las ocasiones, las circunstancias en las que inician el traslado marítimo se realizan sin tener en cuenta las más elementales condiciones de seguridad, tanto en las embarcaciones como en el número de personas que las ocupan y sin una planificación real del viaje a realizar, el cual debería tener previsto los días de duración, alimentación y bebida, ruta y en especial las condiciones climatológicas.

Esta falta de planificación, hace que la travesía, se realice en una clara situación de riesgo para la vida de sus ocupantes, desde su salida de la costa africana de origen hasta la finalización del trayecto, bien al conseguir su propósito de llegar al destino o por la intervención de los servicios de rescate.

La situación descrita hace que la actuación primigenia del Estado ribereño sea prestar el auxilio necesario a las personas en riesgo, como recoge la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el artículo 98 establece el deber de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar.

- *“Artículo 98. Deber de prestar auxilio.*
  1. *Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:*
    - a) *Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;*
    - b) *Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;*
    - c) *Caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.*
  2. *Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales”.*

Para dar cumplimiento al punto 2 del artículo 98, además de crear los servicios de salvamento marítimo, también cuenta con los servicios que presta la Guardia Civil en el desempeño de las funciones que legalmente tiene atribuidas, recogidas en la Ley 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE):

○ Artículo once:

*“1. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado tienen como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana mediante el desempeño de las siguientes funciones: ...“b) Auxiliar y proteger a las personas y asegurar la conservación y custodia de los bienes que se encuentren en situación de peligro por cualquier causa...”g) Investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del Juez o Tribunal competente y elaborar los informes técnicos y periciales procedentes.”*

Así, el cumplimiento del deber marcado por la Convención sobre los Derechos del Mar y los establecidos por la LO 2/1986, han llevado a la Guardia Civil a constantes intervenciones de rescate y auxilio a personas cuya finalidad es la llegada a Europa, haciendo que surja la duda sobre la situación legal de estas personas una vez son rescatadas y durante el trayecto hasta el puerto más cercano.

Conforme a lo expuesto, no cabe duda que el inicio de la actuación de la Guardia Civil, tiene su fundamento en el deber de auxiliar y proteger a las personas que se encuentren en situación de riesgo. Así la actuación de los componentes del Cuerpo está en gran medida dirigida a la asistencia humanitaria de los rescatados, con independencia de la situación legal en la que puedan encontrarse, no realizando las gestiones de identificación hasta su llegada a puerto, desconociéndose por los actuantes cuál es su situación administrativa, en relación con la estancia regular o no de estas personas en España.

Eliminada la vía penal al no existir delito alguno tipificado para aquellas personas que pretendan entrar en España de forma irregular<sup>14</sup>, en ningún momento las personas socorridas, mientras dura la travesía, ostentan la condición de detenidos sino la de posibles víctimas rescatadas cuya situación administrativa, descartada la vía penal, habrá que regirse por lo previsto en la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Para ello, se parte la definición de extranjero que se realiza en el artículo 1:

*“1. Se consideran extranjeros, a los efectos de la aplicación de la presente Ley, a los que carezcan de la nacionalidad española. ...3. Los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea y aquellos a quienes sea de aplicación el régimen*

---

<sup>14</sup> El Art. 318 bis tipifica como actuación criminal a los que ayuden a un no nacional de un Estado miembro de la Unión Europea a entrar en territorio español vulnerando la legislación de entrada o tránsito de extranjeros.

*comunitario se regirán por las normas que lo regulan, siéndoles de aplicación la presente Ley en aquellos aspectos que pudieran ser más favorables.*”

Conforme a esta definición de extranjero, a efectos de aplicación de la LO 4/2000, inicialmente las personas rescatadas en el mar se encontrarían dentro de los presupuestos recogidos del citado punto 1º, determinando los derechos que les asisten, recogidos en el artículo 3 de la Ley.

- “Artículo 3. Derechos de los extranjeros e interpretación de las normas.
  1. *Los extranjeros gozarán en España de los derechos y libertades reconocidos en el Título I de la Constitución en los términos establecidos en los Tratados internacionales, en esta Ley y en las que regulen el ejercicio de cada uno de ellos. Como criterio interpretativo general, se entenderá que los extranjeros ejercitan los derechos que les reconoce esta Ley en condiciones de igualdad con los españoles.*
  2. *Las normas relativas a los derechos fundamentales de los extranjeros serán interpretadas de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y con los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias vigentes en España, sin que pueda alegarse la profesión de creencias religiosas o convicciones ideológicas o culturales de signo diverso para justificar la realización de actos o conductas contrarios a las mismas.*”

Dicha norma orgánica, después de hacer extensivo a los extranjeros, como no podía ser de otra manera, el contenido del Título I de la C.E., recoge expresamente en el artículo 20 el derecho a la tutela judicial efectiva:

- “Artículo 20. Derecho a la tutela judicial efectiva.
  1. *Los extranjeros tienen derecho a la tutela judicial efectiva.*
  2. *Los procedimientos administrativos que se establezcan en materia de extranjería respetarán en todo caso las garantías previstas en la legislación general sobre procedimiento administrativo, especialmente en lo relativo a publicidad de las normas, contradicción, audiencia del interesado y motivación de las resoluciones, salvo lo dispuesto en el artículo 27 de esta Ley.*”

Tal derecho a tutela judicial efectiva, a través del derecho administrativo, conllevará el cumplimiento de los principios de contradicción, audiencia del interesado y motivación de las resoluciones, estableciendo el procedimiento administrativo conforme con las siguientes directrices, en primer lugar establecer la potestad sancionadora así como la clasificación de las infracciones:

- “Artículo 50. La potestad sancionadora.

*El ejercicio de la potestad sancionadora por la comisión de las infracciones administrativas previstas en la presente Ley Orgánica, se ajustará a lo dispuesto en la misma y en sus disposiciones de desarrollo, y en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*”

La potestad sancionadora será ejercida ajustándose a lo dispuesto en la vigente Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común, que derogó a Ley 30/1992. Establecido el procedimiento la infracción se recoge en el artículo 25 de la LO 4/2000:

- “Artículo 25. Requisitos para la entrada en territorio español.

*El extranjero que pretenda entrar en España deberá hacerlo por los puestos habilitados al efecto, hallarse provisto del pasaporte o documento de viaje que acredite su identidad, que se considere válido para tal fin en virtud de convenios internacionales suscritos por España y no estar sujeto a prohibiciones expresas. Asimismo, deberá presentar los documentos que se determinen reglamentariamente que justifiquen el objeto y condiciones de estancia, y acreditar medios de vida suficientes para el tiempo que pretenda permanecer en España, o estar en condiciones de obtener legalmente dichos medios.*

Acorde con los requisitos, la entrada en el país por lugares no habilitados conllevará que la situación legal de la persona sea irregular. Siendo evidente que la intención de las personas que son rescatadas en el mar es llegar a territorio de Unión Europea por lugar no habilitado al efecto, circunstancia que obliga a actuar de acuerdo a lo establecido en LO 4/2000 y el Reglamento que la desarrolla:

- “Artículo 23. Devoluciones.
  1. De conformidad con lo establecido en el artículo 58.3 de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, **no será necesario un expediente de expulsión para la devolución**, en virtud de resolución del Subdelegado del Gobierno, o del Delegado del Gobierno en las Comunidades Autónomas uniprovinciales, **de los extranjeros que se hallaran en alguno de los siguientes supuestos**”: “b) Los extranjeros que pretendan entrar irregularmente en el país. **Se considerarán incluidos**, a estos efectos, a los extranjeros que **sean interceptados en la frontera o en sus inmediaciones**.
  2. En el **supuesto del párrafo b) del apartado anterior**, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado **encargadas de la custodia de costas y fronteras que hayan interceptado a los extranjeros** que pretenden entrar irregularmente en España **los conducirán con la mayor brevedad posible a la correspondiente comisaría del Cuerpo Nacional de Policía, para que pueda procederse a su identificación** y, en su caso, a su devolución.
  3. En cualquiera de los supuestos del apartado 1, el extranjero respecto del cual se sigan trámites para adoptar una resolución de devolución **tendrá derecho a la asistencia jurídica, así como a la asistencia de intérprete**, si no comprende o habla las lenguas oficiales que se utilicen. Ambas asistencias serán gratuitas en el caso de que el interesado carezca de

recursos económicos suficientes, de acuerdo con lo previsto en la normativa reguladora del derecho de asistencia jurídica gratuita.”

- Artículo 58.3 Efectos de la expulsión y devolución:

“3. **No será preciso expediente de expulsión para la devolución** de los extranjeros en los siguientes supuestos:

a. *Los que habiendo sido expulsados contravengan la prohibición de entrada en España.*

b. *Los que pretendan entrar ilegalmente en el país.*

5. *La devolución será acordada por la autoridad gubernativa competente para la expulsión.*

6. *Cuando la devolución no se pudiera ejecutar en el plazo de 72 horas, se solicitará de la autoridad judicial la medida de internamiento prevista para los expedientes de expulsión.*”

Acorde con los artículos expuestos, el procedimiento administrativo que debe realizarse en base a la situación de las personas que la Guardia Civil rescata en el mar, no se trata de una expulsión, que conllevaría la apertura de un expediente administrativo, sino una devolución, en la que no se incoa el expediente, disponiendo de un plazo de 72 horas para ejecutarla, debiendo solicitar el internamiento a la Autoridad Judicial en el caso de no llevarse a cabo en el plazo previsto.

Como recoge el antedicho art. 23.2, la Guardia Civil debe hacer entrega a Policía Nacional de los extranjeros que sean interceptados cuando pretendan entrar en España de forma irregular, con el objeto de ser identificados y en su caso devueltos al origen. Asimismo, el punto 3 de dicho precepto, establece que todo extranjero posee el derecho a la asistencia jurídica y a un intérprete, derechos que no va a ser posible cumplir durante la travesía en las embarcaciones de la Guardia Civil.

La previsión normativa para estas intervenciones, junto con la motivación inicial del servicio prestado por en el mar por la Guardia Civil, que no es otro que un servicio de carácter humanitario y de auxilio a personas en situación de riesgo en el mar, teniendo en cuenta que por razones materiales no va a ser posible realizar la identificación de estas personas en el trayecto hasta el puerto, ni cumplir con los derechos que les asisten, en cuanto a la asistencia letrada e intérprete, se llega a la conclusión que durante la estancia de estas personas en nuestros barcos, no lo hacen en calidad de detenidos.

No obstante, debe recordarse la obligación de los miembros de la FCS de intervenir cuando tengan conocimiento de la comisión de un hecho que revista los caracteres de delito, para la averiguación del mismo y la protección de las víctimas, conforme determina tanto la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en sus

artículos 13 y 282, como la Ley 4/2015 del Estatuto de la víctima del delito, en su artículo 82, que se detallan:

- Artículo 13 LECrim.:

*Se consideran como primeras diligencias la de consignar las pruebas del delito que puedan desaparecer, la de recoger y poner en custodia cuanto conduzca a su comprobación y a la identificación del delincuente, la de detener, en su caso, a los presuntos responsables del delito, y la de proteger a los ofendidos o perjudicados por el mismo.*

- Artículo 282 LECrim.:

*La Policía Judicial tiene por objeto y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial. Cuando las víctimas entren en contacto con la Policía Judicial, cumplirá con los deberes de información que prevé la legislación vigente. Asimismo, llevarán a cabo una valoración de las circunstancias particulares de las víctimas para determinar provisionalmente qué medidas de protección deben ser adoptadas para garantizarles una protección adecuada, sin perjuicio de la decisión final que corresponderá adoptar al Juez o Tribunal.”*

- Artículo 23, de la Ley 4/2015 del Estatuto de la víctima del delito:

*“Evaluación individual de las víctimas a fin de determinar sus necesidades especiales de protección. 1. La determinación de qué medidas de protección, reguladas en los artículos siguientes, deben ser adoptadas para evitar a la víctima perjuicios relevantes que, de otro modo, pudieran derivar del proceso, se realizará tras una valoración de sus circunstancias particulares.”*

La obligación que la LECrim., impone a todos los miembros de la Policía Judicial, hay que añadir lo dispuesto en la LO 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, establece el reparto de competencias y la distribución territorial en la que son ejercidas por las FCS:

- Artículo noveno:

*“Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ejercen sus funciones en todo el territorio nacional...”*

- Artículo once:

*“1. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado tienen como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana mediante el desempeño de las siguientes funciones:*

- a. Velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciban de las Autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias.*

- b. Auxiliar y proteger a las personas y asegurar la conservación y custodia de los bienes que se encuentren en situación de peligro por cualquier causa.
- c. Vigilar y proteger los edificios e instalaciones públicos que lo requieran.
- d. Velar por la protección y seguridad de altas personalidades.
- e. Mantener y restablecer, en su caso, el orden y la seguridad ciudadana.
- f. Prevenir la comisión de actos delictivos.
- g. Investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del Juez o Tribunal competente y elaborar los informes técnicos y periciales procedentes.
- h. Captar, recibir y analizar cuantos datos tengan interés para el orden y la seguridad pública, y estudiar, planificar y ejecutar los métodos y técnicas de prevención de la delincuencia.
- i. Colaborar con los servicios de protección civil en los casos de grave riesgo, catástrofe, o calamidad pública, en los términos que se establezcan en la legislación de protección civil.

2. Las funciones señaladas en el párrafo anterior serán ejercidas con arreglo a la siguiente distribución territorial de competencias:

- a. *Corresponde al Cuerpo Nacional de Policía ejercitar dichas funciones en las capitales de provincia y en los términos municipales y núcleos urbanos que el Gobierno determine.*
- b. La Guardia Civil las ejercerá en el resto del territorio nacional y su mar territorial.

De la aplicación de dichas normas legales se ha de concluir, que es obligación de todos los Guardias Civiles actuar cuando tengan conocimiento de la comisión de un hecho delictivo, máxime cuando este hecho se cometa en su demarcación territorial. Así, cuando los componentes de la Guardia Civil de servicio en el mar territorial, tuvieran conocimiento, durante la intervención de rescate o durante el trayecto hasta el puerto, de la comisión de un hecho delictivo (trata de seres humanos, tráfico de personas, contra la salud pública, etc.), están obligados más allá de la asistencia y protección de las víctimas del mismo, a su averiguación, asegurando los indicios que encuentren y procediendo a la detención de los presuntos autores.

Sólo en este caso por lo tanto se podrá actuar legalmente contra las personas rescatadas en el mar antes de su desembarco. En el resto de los casos, todas las gestiones y burocracia de identificación, estudio de la situación jurídica, posibles solicitudes de asilo, etc., se resolverán una vez hayan sido desembarcadas esas personas, y en el lugar adecuado.

## CONCLUSIONES

- ✓ Conforme a todo lo expuesto en el presente TFM, se considera que cualquier actuación de embarcaciones de la Guardia Civil cuando interviene en el rescate de las personas que intentan llegar a España de forma irregular, haciéndolo por lugares no habilitados, en circunstancias de riesgo para sus vidas -travesía en embarcaciones muy precarias-, es de **carácter humanitario**, lo que conlleva que la situación legal de las personas socorridas/asistidas durante la travesía hasta el puerto más cercano que haya acordado la autoridad correspondiente, no sea la de detenido, ya que no se configura un tipo delictivo que sancione la entrada y permanencia en España de forma irregular, por ende debe considerarse una infracción que tendrá un reproche sancionador sustanciado por el derecho administrativo. La situación de una persona rescatada, en riesgo de naufragar en el mar, en principio es de salvada y asistida, hasta tanto se den las circunstancias adecuadas para proceder a su identificación, que con carácter general se determinará en el puerto, en tierra, en el lugar seguro que la autoridad correspondiente determine, tras la correspondiente asistencia sanitaria y humanitaria.
- ✓ Los **Acuerdos y Convenios oficialmente firmados por España y una publicados en el BOE, entran a formar parte de nuestro Ordenamiento Jurídico**, siendo de obligado cumplimiento lo expuesto en ellos. Por ello, no actuar según lo dispuesto en ellos, sería hacerlo al margen de la legalidad.
- ✓ Se considera que el **actual solape entre Áreas SAR en aguas del Estrecho, constituye un elemento distorsionador** en la adecuada actuación SAR y que deberían tomarse las acciones necesarias para establecer una clara delimitación de los espacios de responsabilidad SAR, haciendo así caso de las recomendaciones de alcanzar acuerdos entre Estados vecinos. Se evitaría de esta forma la actual situación por la que España se encuentra comprometida ante la comunidad internacional en responsabilidades SAR en aguas territoriales de Marruecos y por lo tanto, cualquier actuación se ve supeditada a su previa autorización. Así mismo, se considera que de esta forma se evitaría la posibilidad de que cierto tipo de hechos o situaciones que pudiesen producirse en un futuro próximo pudiesen ser interpretados o expuestos a la opinión pública como algo achacable en exclusividad a la responsabilidad de las Autoridades españolas.
- ✓ Las personas que llegan a los peñones de soberanía española en el norte de África deben de ser consideradas como personas en peligro en el mar, debiéndose de actuar, por lo tanto, de la misma manera que con el resto de naufragos rescatados en el mar. Por lo tanto, se considera que, cuando es Marruecos el responsable de la zona SAR correspondiente, esas personas deben de ser desembarcadas en un lugar seguro en las costas marroquíes, siempre claro está que se tenga

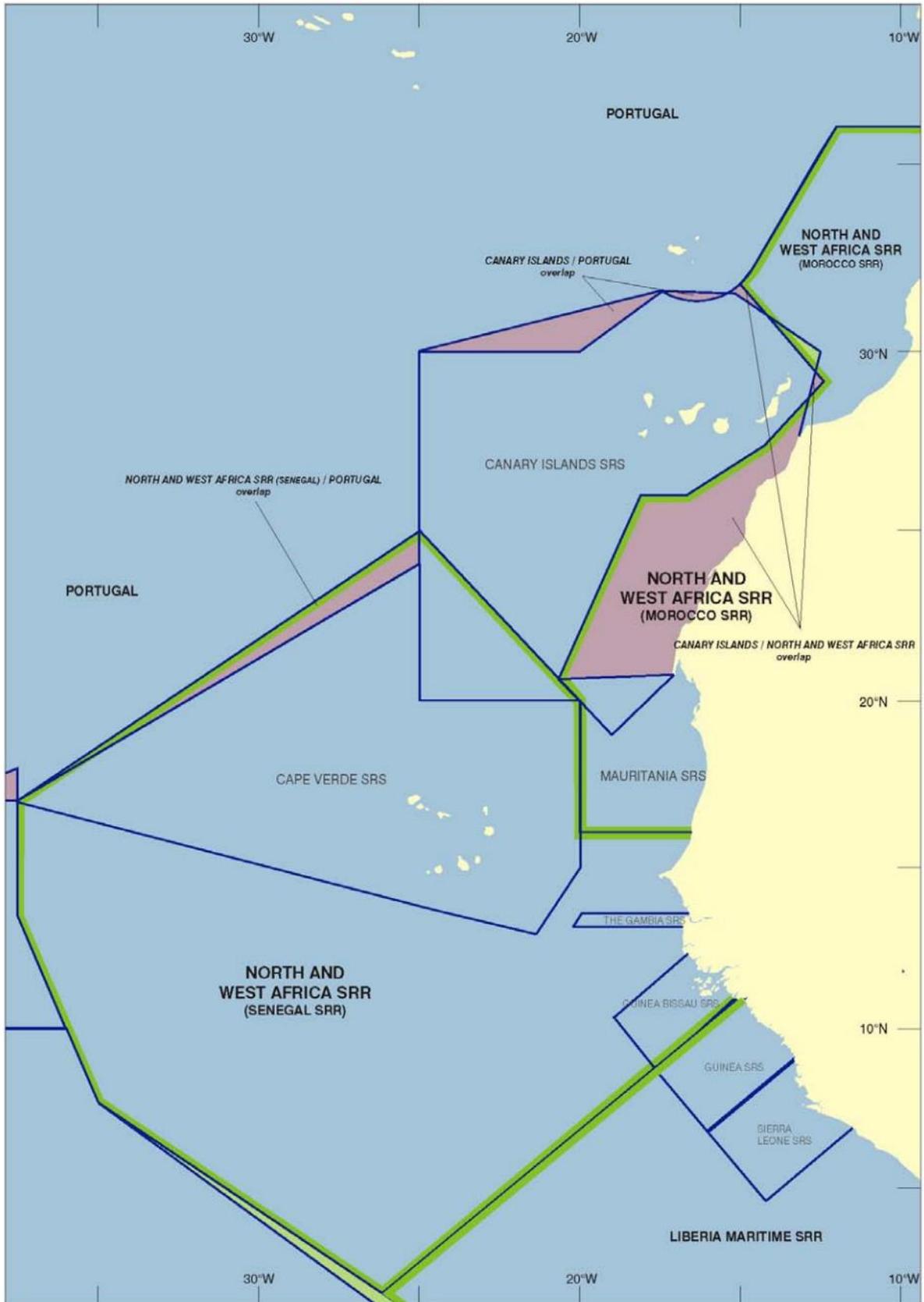
la autorización de las autoridades alauitas. Si son desembarcadas en España, se estaría actuando de manera irregular.

- ✓ Como prevé la LO 4/2000 y su desarrollo reglamentario, las personas que son rescatadas en el mar y desembarcadas en costas españolas, bien sea por una patrullera de la Guardia Civil o por cualquier otra embarcación, **deben ser entregadas a la Policía Nacional**, para que proceda a su **identificación y en su caso devolución** cuando fuere procedente, cumpliendo con los derechos que poseen todos los extranjeros de asistencia letrada e intérprete, así como los relativos a la solicitud de asilo en su caso.
- ✓ Estos casos, de extranjeros interceptados cuando intentan entrar de forma irregular por lugares no habilitados, se encuentran entre los que **no es necesaria la incoación de un expediente administrativo de expulsión, al considerarse como devolución**, al efecto la Autoridad gubernativa dispone de 72 horas para ejecutarla, o en caso contrario solicitar al Juez competente el internamiento.
- ✓ Por otro lado, cuando un Guardia Civil en su demarcación territorial, en el caso en el Mar territorial, tenga conocimiento de la comisión de un delito, **está obligado a investigar el hecho, asegurando los indicios y deteniendo a los presuntos autores, así como garantizar los derechos de las víctimas**, sin que la preeminencia de tales actuaciones procesales penales tenga relación alguna con los procedimientos administrativos en materia de extranjería.

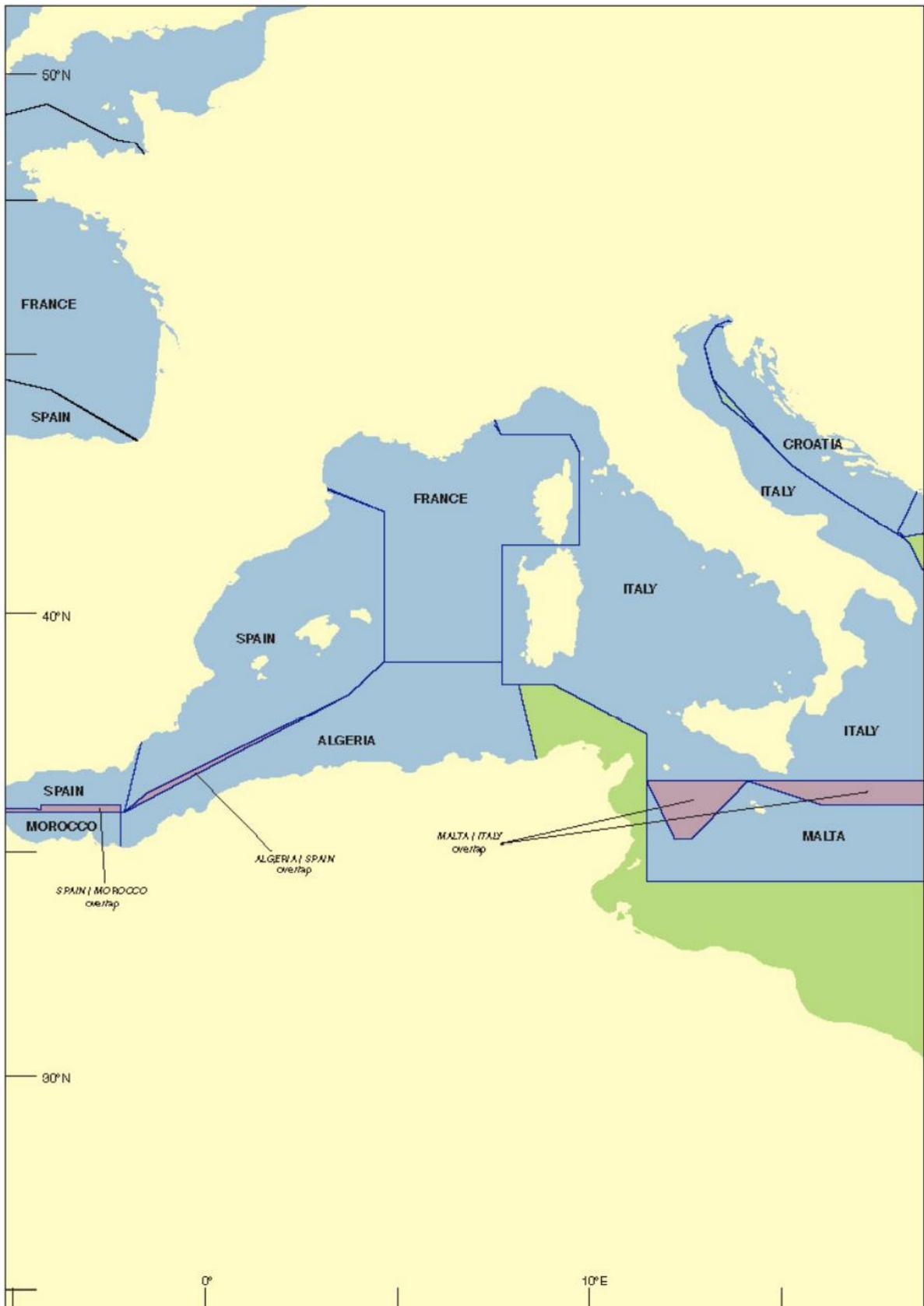


# **ANEXOS**

# ZONAS SAR DE SOLAPE



# ZONAS SAR DE SOLAPE



## NOTIFICACIÓN ZONA DE RESPONSABILIDAD SAR DE ESPAÑA

Country: Spain

<b>1</b>	<b>National responsible Authority for Maritime SAR</b>	<b>MINISTERIO DE FOMENTO</b> Dirección General de la Marina Mercante c/. Ruiz de Alarcón, 1 Madrid - Spain
<b>2</b>	<b>Date of Submission</b>	2009
<b>3</b>	<b>Information Provider</b>	<b>Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima</b> c/. Fruela, 3 - 28011 MADRID (SPAIN) <b>Tel.:</b> +34 91 755 9100 <b>Fax:</b> +34 91 755 9109 <b>E-mail:</b> cncs@sasemar.es
<b>4</b>	<b>SDP (SAR data provider(s))/Type of data</b>	CNCS - MRCC Madrid (see below)
<b>5</b>	<b>Name of centre(s): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC</b>	MRCC Madrid
<b>6</b>	<b>MMSI-call sign-VHF voices call sign</b>	See line 15
<b>7</b>	<b>Landline communications</b>	c/. Fruela, 3 - 28011 MADRID (SPAIN) <b>Tel.:</b> +34 917559132 / +34 91 7559133 <b>Fax:</b> +34 91 5261440 <b>Inmarsat-B-GAN:</b> 772234679 <b>Inmarsat-C:</b> 422423124
<b>8</b>	<b>Associated CRSs (if needed)</b>	CRS Madrid Radio – MMSI: 002241078
<b>9</b>	<b>Associated Inmarsat LES</b>	Plomeur Bodou
<b>10</b>	<b>Associated COSPAS-SARSAT MCC or SPOC</b>	SPMCC Maspalomas
<b>11</b>	<b>Associated ARCC (if not a JRCC)</b>	RCC Madrid
<b>12</b>	<b>Arrangements for obtaining telemedical advice</b>	Centro Radio Médico Madrid
<b>13</b>	<b>Types of SAR facilities normally available</b>	LRG / MRG / UIU / DUIU RV / RB / MRG / VLR / SRG / HEL-H / HEL-M

**Country: Spain (cont.)**

<b>14</b>	<b>Limits of the area for which the centre is responsible (P)</b>	<p><b>P – Atlantic Region (ATLANTICO):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Portugal – Spanish border (41° 55' N 008° 50' W)</li> <li>2. 42° 00' N; 010° 00' W</li> <li>3. 43° 00' N; 013° 00' W</li> <li>4. 45° 00' N; 013° 00' W</li> <li>5. 45° 00' N; 008° 00' W</li> <li>6. 44° 20' N; 004° 00' W</li> <li>7. French – Spanish border (43° 23' N; 001° 46' W)</li> </ol> <p><b>P – Strait Region Boundaries (ESTRECHO):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Portugal – Spanish border (37° 13' N; 007° 23' W)</li> <li>2. 35° 50' N; 007° 23' W</li> <li>3. 35° 50' N; 002° 06' W</li> <li>4. 37° 22' N; 001° 37' W</li> </ol> <p><b>P – Balearic Region Boundaries (BALEARES):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 37° 22' N; 001°37' W</li> <li>2. 35° 50' N; 002°06' W</li> <li>3. 38° 20' N; 003°45' E</li> <li>4. 39° 00' N; 004°40' E</li> <li>5. 42° 00' N; 004°40' E</li> <li>6. French – Spanish border (42° 27' N; 003° 12' E)</li> </ol> <p><b>P – Canary Region Boundaries (CANARIAS):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 27° 40' N; 013° 10' W</li> <li>2. 30° 00' N; 012° 30' W</li> <li>3. 31° 35' N; 015° 10' W</li> <li>4. 31° 39' N; 017° 25' W</li> <li>5. 30° 00' N; 020° 00' W</li> <li>6. 30° 00' N; 025° 00' W</li> <li>7. 25° 00' N; 025° 00' W</li> <li>8. 19° 00' N; 019° 00' W</li> <li>9. 20° 47' N; 017° 04' W</li> </ol>
<b>15</b>	<b>Remarks</b>	A network of Coast Radio stations, connected to all Spanish MRCCs, is responsible for maintaining a continuous listening watch on international distress frequencies.

## NOTIFICACIÓN ZONA DE RESPONSABILIDAD SAR DE MARRUECOS

SAR.8/Circ.3  
Annex 2, page 204

Country: **Morocco**

<b>1</b>	<b>National responsible Authority for Maritime SAR</b>	<b>Marine Fisheries Department National SAR Coordinator National SAR Offices Rue Mohamed Belhassan El Ouazzani Haut agdal B.P 476 Rabat - Morocco</b>  <b>Tel:</b> +212 5 37 68 81 74 <b>Fax:</b> +212 5 37 68 81 12 <b>E-mail:</b> drissi@mpm.gov.ma
<b>2</b>	<b>Date of Submission</b>	<b>31 March 2011</b>
<b>3</b>	<b>Information Provider</b>	SAR office and the other national departments, which are linked to National Responsible Authority for Maritime SAR
<b>4</b>	<b>SDP (SAR data provider(s))/Type of data</b>	<b>Call-signs/MMSI of Moroccan vessels are provided by the ANRT (Agence Nationale de Réglementation des Télécommunications)</b>  See below

I:\CIRC\SAR\08\3.doc

Country: **Morocco** (cont.)

5	Name of centre(s): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC	<b>MRCC RABAT:</b> 33° 49,4' N - 007° 08,7' W
6	MMSI-call sign-VHF voices call sign	<b>MMSI:</b> 002424133 <b>Call sign:</b> CNAU <b>VHF VOICE call sign:</b> MRCC Rabat
7	Landline communications	<b>Tel.:</b> +212 5 37 62 58 77 (Emergency) +212 5 37 62 58 97 <b>Fax:</b> +212 5 37 62 50 17 <b>E-mail:</b> <a href="mailto:mrcc.rabat@mpm.gov.ma">mrcc.rabat@mpm.gov.ma</a> <b>Inmarsat-C:</b> 424200893 <b>Inmarsat-B:</b> Tel.: 324 200 022 Fax: 324 200 022
8	Associated CRSs (if needed)	
9	Associated Inmarsat LES	Not Available
10	Associated COSPAS-SARSAT MCC or SPOC	FMCC Toulouse
11	Associated ARCC (if not a JRCC)	RCC Casablanca
12	Arrangements for obtaining telemedical advice	A specific service is not yet available. Contact the MRCC and prefix the message with "Radiomedico" and telemedical advice will be provided.
13	Types of SAR facilities normally available	RB / RV / HEL-L / HEL-M / SRG

Country: **Morocco (cont.)**

14	Limits of the area for which the centre is responsible (P)	<p><b>Mediterranean Region:</b></p> <p><b>A: Algeria - Morocco border:</b> (L = 35° 05.4' N - G = 002° 13.2' W)</p> <p><b>B:</b> L = 36° 00.0' N - G = 002° 13.2' W  <b>C:</b> L = 36° 00.0' N - G = 005° 16.7' W  <b>D:</b> L = 35° 54.0' N - G = 005° 16.7' W</p> <p><b>North Atlantic Region:</b></p> <p><b>D:</b> L = 35° 54.0' N - G = 005° 16.7' W  <b>C:</b> L = 36° 00.0' N - G = 005° 16.7' W  <b>E:</b> L = 35° 58.7' N - G = 005° 26.3' W  <b>F:</b> L = 35° 55.9' N - G = 005° 36.5' W  <b>G:</b> L = 35° 58.0' N - G = 007° 23.0' W  <b>H:</b> L = 35° 58.0' N - G = 012° 00.0' W  <b>I:</b> L = 35° 13.0' N - G = 012° 34.0' W  <b>J:</b> L = 32° 43.0' N - G = 009° 03.8' W</p> <p><b>Center Atlantic Region:</b></p> <p><b>J:</b> L = 32° 43.0' N - G = 009° 03.8' W  <b>I:</b> L = 35° 13.0' N - G = 012° 34.0' W  <b>K:</b> L = 32° 15.0' N - G = 014° 37.0' W  <b>L:</b> L = 31° 50.0' N - G = 015° 00.0' W  <b>M:</b> L = 28° 17.5' N - G = 011° 32.2' W</p> <p><b>South Atlantic Region:</b></p> <p><b>M:</b> L = 28° 17.5' N - G = 011° 32.2' W  <b>N:</b> L = 29° 11.0' N - G = 012° 24.0' W  <b>O:</b> L = 27° 24.0' N - G = 014° 15.0' W  <b>P:</b> L = 26° 00.0' N - G = 016° 40.0' W  <b>Q:</b> L = 26° 00.0' N - G = 018° 06.0' W  <b>R:</b> L = 20° 39.5' N - G = 020° 39.5' W  <b>S:</b> L = 20° 47.5' N - G = 017° 04.0' W</p>
15	Remarks	All SAR OPS are supervised by MRCC Rabat 24h/24 and 7 days/7.

