

Inmigración y cooperación hispano-marroquí en búsqueda y salvamento marítimo: perspectivas de una cooperación SAR en la región del Estrecho de Gibraltar

Immigration and Spanish-Moroccan cooperation in maritime search and rescue: prospects for SAR cooperation in the Strait of Gibraltar region

MARÍA DE LOS ÁNGELES BELLIDO LORA*

Centro de Excelencia Jean Monnet
Universidad de Cádiz (España)

mariangeles.bellidolora@alum.uca.es

 <https://orcid.org/0000-0003-4238-640X>

Resumen: El Área del Estrecho de Gibraltar, entendida como frontera sur de Europa, constituye un enclave de innegable valor estratégico, donde confluyen diversos actores, y donde las cuestiones migratorias y de seguridad juegan un papel esencial para los intereses de los Estados vecinos. Tras un reciente aumento de los flujos migratorios en la ruta del Mediterráneo occidental, España ha visto necesario reforzar su cooperación con terceros Estados, como Marruecos, en busca de un mayor control y fortalecimiento de sus fronteras marítimas exteriores. En otros ámbitos de cooperación, como el salvamento marítimo, esta colaboración es fundamental para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, aunque ha venido desarrollándose de manera

Recepción: 04/03/2023

Aceptación: 25/05/2023

Cómo citar este trabajo: BELLIDO LORA, María de los Ángeles, “Inmigración y cooperación hispano-marroquí en búsqueda y salvamento marítimo: perspectivas de una cooperación SAR en la región del Estrecho de Gibraltar”, *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.º 7, Universidad de Cádiz, 2023, pp. 87-124, DOI: <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2023.i7.05>

* Doctoranda en Derecho Internacional Público en la Universidad de Cádiz. Miembro Investigador del Centro de Excelencia Jean Monnet “*Inmigración y Derechos Humanos en las Fronteras Exteriores Europeas*” – “*Migration and Human Rights in Europe’s External Borders*”, Universidad de Cádiz. Investigación realizada en el marco del Proyecto I+D+i (PID2020-114923rb-100): «Inmigración marítima, Estrategias de Seguridad y protección de valores europeos en la región del Estrecho de Gibraltar», P.I., M.A. Acosta Sánchez. Esta investigación ha sido apoyada por la beca “INICIA-INV: Iniciación a la Investigación”, en la modalidad Máster, ofrecida por la Universidad de Cádiz.

informal e inestable. Las últimas inversiones concedidas por la UE y España han motivado una mayor respuesta por parte de los servicios de rescate marroquíes en sus zonas de responsabilidad. No obstante, este apoyo, principalmente enfocado a incrementar la vigilancia en la región, parece insuficiente al depender de unas relaciones diplomáticas volátiles e influenciadas por los intereses de ambos vecinos. Con el objetivo de aportar una visión actualizada de cómo se ejecutan las operaciones de búsqueda y salvamento en el Área del Estrecho, este estudio analiza las implicaciones que las peculiares relaciones entre España y Marruecos puedan tener en la consecución de una cooperación en materia de salvamento marítimo en la región. En particular, se analiza la cooperación en las zonas de responsabilidad compartidas entre España y Marruecos, a la vez que se cuestiona las perspectivas futuras para dicha cooperación.

Abstract: *The area of the Strait of Gibraltar, understood as Europe's southern border, is an undeniably strategic location where various actors converge, and where migration and security issues play an essential role in the interests of neighbouring states. Following a recent increase in migratory flows on the Western Mediterranean route, Spain has witnessed the need to strengthen its cooperation with third states, such as Morocco, in search of greater control and strengthening of its external maritime borders. In other areas of cooperation, such as maritime rescue, this collaboration is crucial to guarantee the safety of human life at sea, although it has developed in an informal and unstable manner. Recent investments by the EU and Spain have prompted a greater response from Moroccan rescue services in their areas of responsibility. However, this support, mainly focused on increasing surveillance in the region, seems insufficient as it depends on volatile diplomatic relations influenced by the interests of both neighbours. To provide an updated view of how search and rescue operations are executed in the Strait Area, this study analyses the implications that the peculiar relations between Spain and Morocco may have on the achievement of maritime rescue cooperation in the region. In particular, it analyses cooperation in the areas of shared responsibility between Spain and Morocco, while questioning the future prospects for such cooperation.*

Palabras clave: inmigración, salvamento marítimo, operaciones de búsqueda y rescate, cooperación, España, Marruecos, Estrecho de Gibraltar, ruta del mediterráneo occidental.

Keywords: *immigration, maritime rescue, search and rescue operations, cooperation, Spain, Morocco, Strait of Gibraltar, Western Mediterranean route.*

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. 2. FLUJOS MIGRATORIOS Y OPERACIONES SAR: LAS ZONAS DE RESPONSABILIDAD Y LOS SERVICIOS DE RESCATE EN EL ÁREA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR. 3. MECANISMOS DE COOPERACIÓN Y PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN ESTABLECIDOS ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS EN EL ÁMBITO DEL SALVAMENTO MARÍTIMO. 3.1. Protocolos de actuación establecidos entre España y Marruecos para el desarrollo de operaciones SAR: La práctica reciente en las áreas de responsabilidad solapadas. 3.2. Instrumentos adoptados para la cooperación SAR hispano-marroquí en la región del Estrecho de Gibraltar. 4. PRINCIPALES RETOS Y PROSPECTIVAS PARA EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES SAR EN LA REGIÓN DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR. 5. CONCLUSIONES. 6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. INTRODUCCIÓN

El balance sobre inmigración irregular de 2022, publicado por el Ministerio del Interior del Gobierno de España, muestra los datos acumulados de las llegadas de personas migrantes a España en situación irregular durante el pasado año. En total, se contabilizaron 31.219 llegadas irregulares, correspondiendo un 92,7% de ellas a migraciones efectuadas por vía marítima, un porcentaje que viene manteniéndose en los últimos años¹. Asimismo, se registró la llegada de un total de 1.704 embarcaciones a las costas españolas, lo que hace innegable la importancia que representa la migración marítima para España².

Con dos principales focos migratorios, el Estrecho de Gibraltar y las Islas Canarias³, España simboliza la puerta de entrada para miles de personas que deciden cruzar el Mediterráneo en busca de más oportunidades y un futuro mejor en Europa. No obstante, y a pesar de la proximidad al continente africano, las rutas migratorias del Mediterráneo occidental entrañan un alto riesgo para los inmigrantes. La particularidad de las aguas del Estrecho, la meteorología, el tipo de embarcaciones utilizadas o la existencia de redes criminales⁴, entre otros, son una serie de condicionantes que han provocado la pérdida de miles de vidas en los últimos años⁵. Estos trágicos sucesos ponen de relieve la labor que

¹ MINISTERIO DEL INTERIOR. GOBIERNO DE ESPAÑA. “Informe quincenal sobre inmigración irregular Enero - Diciembre 2022”, 2023, disponible en: <https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2022/24_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2022.pdf> (último acceso 4 enero 2023).

² En situaciones de afluencia masiva como en 2018, así como los conocidos "saltos" a las vallas de Ceuta y Melilla, y a excepción de un periodo entre 2013 y 2015, la migración marítima se ha consolidado como la principal vía de llegada a España de inmigrantes irregulares procedentes predominantemente de países subsaharianos, ver: GONZÁLEZ GARCÍA, I. “Immigration in Spain: Migratory Routes, Cooperation With Third Countries and Human Rights in Return Procedures”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 7, 2019, pp. 201–230.

³ Las Islas Canarias representan también uno de los puntos de recepción de inmigrantes por vía marítima más importantes de Europa. La ruta de África Occidental o ruta atlántica se caracteriza por viajes de muy larga distancia, normalmente desde las costas del territorio del Sáhara Occidental, lo que implica cientos de kilómetros de viaje y un mayor riesgo. En los últimos años esta ruta ha mostrado una tendencia progresiva al aumento del número de llegadas de inmigrantes irregulares. Según datos facilitados por el Ministerio del Interior, en el pasado año 2021, de los 40.100 inmigrantes llegados por mar a España, 22.316 de ellos lo hicieron a través de la ruta de África Occidental. Para más información sobre la ruta migratoria de África Occidental, véase: GONZÁLEZ GARCÍA, I. “La ruta migratoria de África occidental hacia Canarias. De la crisis de los Cayucos de 2006 a la crisis migratoria 2020-2021. Análisis y valoraciones”, *Ordine internazionale e diritti umani*, 2022, pp. 373–398; ACOSTA SÁNCHEZ, M.A. “La crisis migratoria de 2020 en las Islas Canarias: algunas opciones de solidaridad europea”, *Anuario español de derecho internacional*, n.º 38, 2022, pp. 455-485.

⁴ MELERO, N. & BENAMAR, J. “Las migraciones ilegales en el Estrecho de Gibraltar: Un análisis de las causas y soluciones para un desarrollo humano entre Andalucía y Marruecos”, *Instituto de Migraciones*, Universidad de Granada, 2011, pp. 623-628.

⁵ En 2014, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) puso en marcha el Proyecto Migrantes Desaparecidos con el objetivo de recopilar información sobre el número de migrantes desaparecidos en las rutas migratorias de todo el mundo. Desde entonces, se han registrado más de 23.000 muertes y desapariciones en las rutas migratorias del mar Mediterráneo. Dadas las dificultades que entraña la correcta estimación de los datos y de la información recibida, la labor de la OIM en este proyecto es esencial para mostrar la realidad del fenómeno migratorio y para proporcionar sosiego a todas las familias de inmigrantes

realizan los servicios de búsqueda y salvamento marítimo de los Estados ribereños para salvaguardar la vida humana en el mar, sobre todo, en periodos de gran presión migratoria como los vividos en Europa durante los últimos años⁶.

Al amparo de diversos instrumentos jurídicos internacionales que regulan el salvamento marítimo y la obligación de prestar auxilio a cualquier persona en peligro en el mar, España y Marruecos han desarrollado sus servicios de búsqueda y rescate en la zona. A pesar de contar con diferentes capacidades, y de haber experimentado periodos de mayor y menor colaboración, ambos Estados han mostrado la voluntad de establecer una cooperación para el desarrollo eficaz de estas operaciones en las zonas de responsabilidad que tienen asignadas.

Aun así, la manifiesta existencia de ciertos conflictos de intereses entre estos dos Estados vecinos puede suponer un impedimento para la cooperación práctica en los ámbitos de responsabilidad asignados. Hacemos referencia, principalmente, a las reclamaciones de soberanía de Marruecos sobre los territorios españoles en el norte de África y el mar de Alborán. Estas reivindicaciones territoriales, junto con la proximidad geográfica de los territorios en disputa, han sido obstáculos determinantes para alcanzar una delimitación de los espacios marinos en el Estrecho de Gibraltar que pueda ser aceptada por ambos países vecinos⁷. Asimismo, estas posiciones enfrentadas han dado lugar a que ambos países no reconozcan las delimitaciones marítimas del otro⁸, lo que supone un gran impedimento para la cooperación en la región. En el ámbito de la búsqueda y el salvamento marítimo (SAR, por sus siglas en inglés), esta cooperación también se ve afectada, ya que existen zonas de responsabilidad que se solapan en el Área del Estrecho, y en las que ambos Estados deben cooperar para el correcto desarrollo de estas operaciones.

En este sentido, cabe precisar qué territorios y espacios marinos componen lo que denominamos como Área o Región del Estrecho. Siguiendo la interpretación aportada por DEL VALLE-GÁLVEZ, en este estudio utilizaremos el concepto de Área o Región del Estrecho para referirnos, en sentido amplio, al espacio geográfico que comprende el paso marítimo del Estrecho, sus accesos y salidas hasta Canarias y Baleares, y que abarca,

que viven en la incertidumbre por desconocer el destino de sus familiares, véase: OIM, Proyecto Migrantes Desaparecidos – *Migración en Mediterráneo*, disponible en: <<https://missingmigrants.iom.int/es/region/el-mediterraneo>> (último acceso 7 octubre 2022).

⁶ ABRISKETA URIARTE, J. “Rescate en el mar y asilo en la Unión Europea: Límites Del Reglamento Dublín III”, Editorial Aranzadi, Navarra, 2020, pp. 21-42.

⁷ DE YTURRIAGA BARBERÁN, J.A. “Delimitation of Maritime Spaces Between Spain and Morocco”, *Spanish Yearbook of International Law*, n. ° 26, 2022, pp. 301.

⁸ Junto a las reivindicaciones territoriales sostenidas por Marruecos, la delimitación de los espacios marítimos ha sido, igualmente, motivo de tensión política en las relaciones hispano-marroquíes. Recientemente, y como resultado de la imposibilidad de alcanzar un acuerdo de delimitación, la aspiración de ambos Estados por ampliar unilateralmente sus espacios marítimos, en particular, sus plataformas continentales, ha supuesto un conflicto de intereses económicos y políticos difícil de abordar. Ver: GUTIÉRREZ, L. “La disputa con Marruecos por la ampliación de la plataforma continental «tardará años» en aclararse”, en Canarias 7, 20 de marzo de 2023, disponible en: <<https://www.canarias7.es/politica/disputa-marruecos-ampliacion-20230320023330-ntvo.html>>

asimismo, las fronteras terrestres y marítimas de España con Reino Unido en Gibraltar, y con Marruecos y Argelia en el norte de África⁹. Con esta conceptualización, destacamos el Área del Estrecho como un enclave de innegable valor estratégico donde confluyen diversos actores e intereses, y donde la cooperación entre Estados vecinos cobra especial importancia, sobre todo, al constituirse como un lugar de vital interés en términos migratorios.

Este trabajo pretende analizar cómo la evolución de las relaciones entre España y Marruecos, basadas en diferentes intereses y reivindicaciones, afectan al aspecto concreto de la cooperación que se pretende en el ámbito del salvamento marítimo en la región del Estrecho de Gibraltar y, en particular, en las zonas de responsabilidad SAR compartidas.

Para ofrecer una visión realista del desarrollo actual de las operaciones de búsqueda y salvamento en la región del Estrecho de Gibraltar, este documento se estructura de la siguiente manera. Comenzaremos con un análisis (II) de los servicios de búsqueda y salvamento que operan en las zonas SAR de España y Marruecos, prestando especial atención a las disposiciones internacionales que regulan la cooperación entre Estados en esta materia y en la distribución de dichas zonas de responsabilidad.

Asimismo, describiremos los protocolos de actuación que guían la acción conjunta de ambos países vecinos. En particular, analizaremos los instrumentos y mecanismos establecidos entre España y Marruecos para la correcta ejecución de las operaciones SAR (III).

A continuación, la Parte IV se centrará en los principales retos a los que se enfrenta la cooperación hispano-marroquí en el Estrecho de Gibraltar. Esta revisión prestará especial atención a las reclamaciones territoriales y marítimas sostenidas entre ambos Estados y su posible impacto en la realización de operaciones SAR en las denominadas zonas de responsabilidad compartida, así como en las perspectivas de dicha cooperación.

Por último, las conclusiones (V) expondrán las principales ideas extraídas de este estudio.

2. FLUJOS MIGRATORIOS Y OPERACIONES SAR: LAS ZONAS DE RESPONSABILIDAD Y LOS SERVICIOS DE RESCATE EN EL ÁREA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

La ruta del Mediterráneo occidental se presenta en la actualidad como una de las zonas de mayor tránsito migratorio hacia Europa. En general, desde el inicio de la crisis de refugiados sirios en 2015, se han ido sucediendo continuos periodos de alta afluencia migratoria a lo largo de todo el Mediterráneo. A partir de ese momento, sucesos como la pandemia de la COVID-19, o la reciente invasión rusa a Ucrania, han afectado también a la tendencia de este fenómeno migratorio debido, sobre todo, a las consecuencias indirectas que la inflación o la escasez de alimentos están ocasionando en los países de

⁹ DEL VALLE-GÁLVEZ, A. “Política exterior española en el Área del Estrecho. Gibraltar, Ceuta y Melilla, Marruecos”, Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz, 2018, 1ª ed., mayo 2019.

origen¹⁰. Con ello, esta presión migratoria casi generalizada a lo largo de las fronteras marítimas de la Unión Europea (en adelante, UE) ha llevado a los Estados del Sur, países clave en la recepción y tránsito de inmigrantes irregulares, a intensificar la vigilancia y a fortalecer los controles marítimos en las fronteras exteriores¹¹.

En el caso de España, el número de llegadas irregulares ha ido aumentando considerablemente en los últimos años, con una inmigración mayoritariamente procedente de Argelia y Marruecos¹². Particularmente, las Islas Canarias, pertenecientes a la conocida como ruta del Atlántico o ruta de África Occidental, y el Área del Estrecho de Gibraltar, se han constituido como principales vías de acceso de la inmigración irregular a territorio español. Desde que tuviera lugar la crisis de los cayucos de 2006, los datos sobre entradas irregulares a España fueron disminuyendo año tras año. Con el inicio de la crisis de refugiados sirios de 2015, las cifras en España rondaban las 8.000 entradas irregulares por vía marítima, instaurándose, desde entonces, una tendencia al alza en que continuaría en años posteriores¹³.

De hecho, a raíz del aumento continuado de los flujos migratorios marítimos hacia Europa, la adopción por parte de los Estados miembros de la UE de una serie de políticas migratorias de carácter restrictivo contribuyó a una intensificación de los controles realizados en las fronteras exteriores, y a la consecuente movilización de estos flujos hacia la ruta del Mediterráneo occidental. En particular, las medidas establecidas por los gobiernos de Italia y Malta, destinadas a restringir y limitar el desembarque en sus puertos de aquellos migrantes rescatados en el mar¹⁴, así como la firma del acuerdo entre la UE y Turquía de 2016, que pretendía frenar la llegada de inmigrantes irregulares a la UE,

¹⁰ KAMMER, A. et al. “La Guerra en Ucrania repercute en todas las regiones del mundo”, en *IMF Blog*, 8 marzo 2022, disponible en: <<https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2022/03/15/blog-how-war-in-ukraine-is-reverberating-across-worlds-regions-031522>> (último acceso 4 enero 2023).

¹¹ FRONTEX. “Risk Analysis for 2022/2023”, *Public Register of Documents*, 4 octubre 2022, disponible en: <<https://prd.frontex.europa.eu/document/risk-analysis-for-2022-2023/>> (último acceso 11 enero 2023).

¹² Según datos recopilados por la Agencia Europea FRONTEX, los cinco principales países de origen de los inmigrantes llegados a Europa por la ruta del Mediterráneo Occidental el pasado año 2022 fueron (en orden): Argelia, Marruecos, Siria, Sudan y Mali. Ver: FRONTEX. *Migratory Map, 2022* <<https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>> (último acceso 11 enero 2023).

¹³ MINISTERIO DEL INTERIOR. GOBIERNO DE ESPAÑA. “Balance 2016. Inmigración irregular”, 2016, disponible en: <https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2016/bal_inmigracion_irregular_2016.pdf> (último acceso 15 enero 2023).

¹⁴ Ante el inminente colapso de los servicios de rescate y recepción de inmigrantes en los primeros meses de la crisis de refugiados sirios, los gobiernos de Italia y Malta optaron por negar el desembarque de migrantes rescatados en el mar en sus puertos. Esta decisión, justificada por el gobierno italiano como una crítica a la falta de solidaridad entre los Estados miembros de la UE, ocasionó situaciones de grave emergencia en el Mediterráneo. Ejemplo significativo fue el caso de la embarcación “Aquarius”, en junio de 2018, un barco de rescate que operaba bajo las organizaciones humanitarias de Médicos Sin Fronteras (MSF) y SOS Mediterráneo, y que acabó rescatando más de 600 migrantes en peligro en el Mediterráneo central. Tras el rechazo del primer ministro italiano, Matteo Salvini, de aceptar su desembarco en puerto italiano, la embarcación estuvo retenida en el mar durante aproximadamente una semana hasta que se autorizó su desembarco en Valencia (España). Ver: “Aquarius: el barco que puso en cuestión la política y los valores europeos”, en *Euronews*, 26 de diciembre de 2018, disponible en: <<https://es.euronews.com/2018/12/26/aquarius-el-barco-que-puso-en-cuestion-la-politica-y-los-valores-europeos>>

especialmente hacia Grecia¹⁵, se identifican como algunos de los factores que tuvieron un importante impacto en la tendencia migratoria de la zona.

Como consecuencia, el punto álgido de las llegadas irregulares a España se produjo en 2018¹⁶, cuando un elevado número de pateras alcanzaron las costas españolas colapsando los sistemas de seguridad, asistencia médica y humanitaria¹⁷. Esta situación sin precedentes evidenció la necesidad de reformular la gestión de los flujos migratorios y los servicios disponibles para la recepción de inmigrantes.

En este sentido, estos puntos de entrada han sido protagonistas habituales de los titulares de la prensa nacional, bien fuera por las llegadas de pateras o por los trágicos sucesos que acarrea la migración marítima. Son, precisamente, los riesgos que conlleva este tipo de migración, lo que ha puesto de relieve la importancia que han adquirido los operativos de búsqueda y rescate de los Estados de la frontera Sur. En especial, para España, los servicios de rescate toman un relevante papel en la región del Estrecho, donde la proximidad geográfica de dos continentes de dispares características ha asentado una de las vías migratorias hacia Europa más transitadas en el Mediterráneo.

Con el fin de ofrecer una primera visión general del desarrollo actual de las operaciones SAR en esta región, comenzaremos con una breve descripción de las zonas de responsabilidad establecidas en el Área del Estrecho. Con más de 3.000 kilómetros de costa y una superficie de 1,5 millones de kilómetros cuadrados, la zona de responsabilidad SAR de España representa tres veces la superficie terrestre del país. Estas zonas geográficas, publicadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), fueron reguladas por el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (en adelante, Convenio SAR) de 1979¹⁸. Con su entrada en vigor en 1985, este convenio se encarga de materializar la obligación de prestar asistencia en el mar. Para ello, el Convenio SAR establece el sistema internacional responsable de dirigir las operaciones

¹⁵ Consejo Europeo y Gobierno de Turquía. "Declaración UE-Turquía sobre la migración y los refugiados." 18 de marzo de 2016, disponible en: <<https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2016/03/18/eu-turkey-statement/>>

¹⁶ El número de llegadas irregulares a las costas españolas aumentó un 161% entre 2017 y 2018, registrándose 35.000 llegadas más de un año para otro. Ver: MINISTERIO DEL INTERIOR. GOBIERNO DE ESPAÑA. "Informe quincenal sobre inmigración irregular enero-diciembre 2018", 2018, disponible en: <https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2018/24_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2018.pdf> (último acceso 14 octubre 2022).

¹⁷ MORILLO, I. "España ya sufre un colapso migratorio: fugas, brotes infecciosos y funcionarios al límite", en *El Confidencial*, 26 julio 2018, disponible en: <https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2018-07-26/caos-llegada-masiva-inmigrantes-costa-andaluza_1597586/> (último acceso 11 enero 2023).

¹⁸ Al adoptar el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979, en Hamburgo, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI dividió los espacios marítimos mundiales en trece zonas diferentes, independientes de la delimitación establecida por la CNUDM, en cada una de las cuales los países implicados han delimitado regiones de búsqueda y salvamento de las que son responsables. Véase: OMI, *Convenio SAR*, disponible en: <<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/SARConvention.aspx>> (último acceso 28 septiembre 2022).

de búsqueda y salvamento, independientemente del lugar y el momento en que se produzca el accidente.

El deber de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar es una práctica consagrada del Derecho del Mar y que ya había sido regulada anteriormente en otros tratados internacionales¹⁹. Ejemplo de ello es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982²⁰. Por lo tanto, existían zonas marítimas que contaban con servicios de búsqueda y salvamento establecidos y capaces de dar respuesta a situaciones de emergencia. Sin embargo, también había muchos otros territorios en los que esta asistencia no estaba garantizada, de ahí que se percibiera la necesidad de concretar y respaldar la actuación de estos servicios en todas las zonas marítimas.

Figura 1: Zonas SAR de España y Marruecos en la región del Estrecho de Gibraltar²¹



Centrándonos en el Área del Estrecho, la zona SAR indicada por España se extendió finalmente hasta la latitud 35°50' Norte. Por su parte, Marruecos publicó en la OMI que su zona de responsabilidad se extendería hasta la latitud 35°55' Norte (Figura 1). Así pues,

¹⁹ MARINAI, S. “The Control of Migration Flows in the Central Mediterranean Sea: Insights from Recent Italian Practice”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 9, 2021, pp. 1-16.

²⁰ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), adoptada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay.

²¹ Figura 1. La imagen representa las zonas SAR de España y Marruecos en la región del Estrecho de Gibraltar. Adaptada de: Martín, M.; Abellán, L. “España acuerda con Marruecos devolver pateras a sus costas”, en *El País*, 21 de febrero de 2019. Disponible en: https://elpais.com/politica/2019/02/20/actualidad/1550682280_062643.html (último acceso 15 enero 2023).

nos encontramos con una zona de solapamiento en la que ambos Estados declararon que prestarían estos servicios²². El solapamiento de estas áreas de responsabilidad no es un caso aislado en el Mediterráneo. De hecho, España tiene otra región SAR solapada, esta vez, con Argelia. En el Mediterráneo Central encontramos, probablemente, las zonas de responsabilidad SAR solapadas más documentadas de los últimos años, que implican a los Estados de Italia y Malta²³. Del mismo modo, Grecia y Turquía también comparten zonas SAR en el Mediterráneo Oriental, también con importantes retos para la cooperación en este ámbito²⁴.

Para prestar un óptimo servicio en estas zonas de responsabilidad, las disposiciones del Capítulo II del Convenio SAR incluyen la obligación para los Estados Partes de establecer un servicio de búsqueda y rescate eficaz, designando unidades de salvamento y dotándolas de los medios y equipos adecuados para esta labor²⁵. En España, esta disposición se materializa con la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (en adelante, SASEMAR). Se trata de una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que coordina, junto con otros organismos, como el Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR)²⁶, las actividades de búsqueda y rescate en las zonas de responsabilidad SAR española. Desde su creación

²² Entrevista con Adolfo Serrano Solís. Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa, 7 de abril de 2022 [En los archivos del autor].

²³ La cooperación SAR entre Italia y Malta también ha estado marcada por controversias y dificultades. Con una extensa zona SAR, Malta no ha ratificado la enmienda de 2004 al Convenio de Hamburgo de 1979, por lo que no acepta la obligación de desembarco en el puerto del Estado responsable de la zona SAR donde se produzca el rescate. En la práctica, esto da lugar a considerables disputas entre ambos Estados, ya que no hay consenso sobre los criterios para determinar qué Estado debe ser responsable del desembarco de los migrantes rescatados. Para más información sobre la región SAR maltesa, véase: JIMÉNEZ GARCÍA-CARRIAZO, A. “Small Island, Big Issue: Malta and its Search and Rescue Region – SAR”, *Peace and Security-Paix et Sécurité Internationales*, n.º 7, 2019, pp. 299-321.

²⁴ La cooperación en materia de migración marítima irregular entre Grecia y Turquía también se ve obstaculizada por cuestiones territoriales y delimitaciones marítimas. La declaración unilateral de sus zonas de responsabilidad SAR ante la OMI los ha llevado a enfrentarse a zonas de responsabilidad superpuestas en las que deben actuar conjuntamente. Para más información sobre los mecanismos de cooperación en materia de inmigración desarrollados por Grecia, véase: MARINAI, S. “The action of Greece and Spain against Irregular Migration by Sea”, en DEL VECCHIO, A. “International Law of the Sea: Currents trends and controversial issues”, Eleven International Publishing, The Netherlands, 2014, pp. 29-58.

²⁵ Art. 2.1. Medidas para el establecimiento y la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento. Capítulo 2. Organización. Convenio SAR de 1979: 1. Las Partes velarán por que se adopten las medidas necesarias para el establecimiento de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas en peligro frente a sus costas en el mar. «BOE» núm. 246, de 14 de octubre de 1999.

²⁶ El Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR) está regulado por el Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero de 1991. Se creó con la misión de ejercer las competencias atribuidas a la Guardia Civil en las aguas marítimas españolas dentro del límite exterior del mar territorial y, excepcionalmente, más allá de estos límites de acuerdo con lo establecido en los tratados internacionales vigentes. Entre sus funciones se incluyen las actividades en el medio subacuático y, en particular, la vigilancia costera y el control de la inmigración marítima irregular. En materia SAR, SEMAR mantiene relaciones de cooperación con otros organismos españoles con competencias en el mar, como SASEMAR. Para más información sobre el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, véase: GUARDIA CIVIL – Información Institucional, 2022, disponible en: <https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/especialidades/ServicioMaritimo/index.html> (último acceso 13 octubre 2022).

en 1993²⁷, SASEMAR se ha dedicado durante casi treinta años al control del tráfico marítimo, al cumplimiento de las obligaciones del Estado español en materia de búsqueda y rescate, y a la protección y conservación del medio ambiente marítimo. Esta entidad destaca por su carácter totalmente civil, a diferencia de los servicios de búsqueda y salvamento de los demás Estados miembros, cuyos servicios suelen ser de carácter militar o militarizados, como en Italia, donde se habla de “guardacostas”²⁸ o de carácter semi-civil, como en Francia, donde las operaciones navales son civiles, pero la escala de mando está en el ejército militar²⁹.

No obstante, la fuerte presión migratoria vivida en España en los últimos años ha empujado al Gobierno español a tomar medidas para avanzar en sus planes de remodelar el control migratorio en la frontera sur, asimilándolo al resto de Estados europeos del Sur. En este sentido, en 2018 se aprobó mediante el Acuerdo de Consejo de Ministros de 3 de agosto, la centralización de la coordinación y del seguimiento de todas las actuaciones relacionadas con la inmigración irregular en la zona del Estrecho de Gibraltar, el mar de Alborán y las aguas adyacentes, a través de la creación de una Autoridad de Coordinación dirigida por un Oficial General de la Guardia Civil³⁰. La decisión de traspasar los poderes de coordinación a este cuerpo militar de seguridad es una tendencia en línea con los modelos instaurados en el resto de Estados europeos mediterráneos, donde la coordinación de las actuaciones en materia de rescate y salvamento marítimo en la zona, tal y como abordaremos en el siguiente epígrafe, también quedan bajo la competencia de este mando único operativo.

Por su parte, los servicios de búsqueda y salvamento en Marruecos se crearon en 2002 mediante el Decreto n.º 2-01-19891, de 9 de octubre, relativo a la organización y coordinación de la búsqueda y salvamento de vidas humanas en el mar³¹. Estos servicios se establecieron inicialmente bajo la coordinación del Departamento de Pesca Marítima. Sin embargo, la dirección y ejecución de sus operaciones dependen de la Inspección de

²⁷ Creado en 1993 por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

²⁸ Con una larga historia que se remonta a la creación del "Cuerpo de Capitanes de Puerto" en el siglo XI, los "Guardacostas" italianos fueron creados por Decreto Ministerial de 8 de junio de 1989. Véase: Guardia Costiera. 2022, disponible en: <https://www.guardiacostiera.gov.it/> (último acceso 3 diciembre 2022).

²⁹ En Francia, la Sociedad Nacional de Salvamento Marítimo (SNSM) tiene sus orígenes en el siglo XIX, a raíz de varios naufragios trágicos como el de "L'Amphitrite" en 1833 y el del "Sémillante" en 1855. Véase: Société Nationale de Sauvetage en Mer, 2022, disponible en: <https://www.snsm.org/> (último acceso 3 diciembre 2022).

³⁰ Orden PCI/842/2018, de 3 de agosto, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de agosto de 2018, por el que se dispone la creación de la Autoridad de Coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración irregular en la zona del Estrecho de Gibraltar, mar de Alborán y aguas adyacentes y se establecen normas para su actuación. «BOE» núm. 188, de 4 de agosto de 2018.

³¹ Décret n° 2.01.1891 du 2 chaabane 1423 (9 octobre 2002) relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer, disponible en: Département de la pêche maritime, Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts http://www.mpm.gov.ma/wps/wcm/connect/729b62b2-2da8-436a-a304-656781fb84eb/39_n%C2%B001-1891.pdf?MOD=AJPERES (último acceso 18 mayo 2023).

la Marina Real marroquí, convirtiéndose así en otro ejemplo de militarización de las actividades SAR³².

Tras la designación unilateral por cada Estado de los servicios de búsqueda y salvamento que operarán en sus zonas SAR, las disposiciones del Capítulo III del Convenio SAR también incitan a que los Estados Partes acuerden una cooperación con los países vecinos fijando procedimientos de actuación conjuntos³³. Esta cooperación prevé el establecimiento de un marco legal de actuación entre ambas partes, la organización de los recursos de los que disponen o, por ejemplo, la impartición de cursos de formación para mejorar el servicio y la planificación de las operaciones de búsqueda y salvamento³⁴.

En este sentido, y con el fin de garantizar el correcto desarrollo de estas actividades, el Convenio SAR prevé el establecimiento de los denominados Centros de Coordinación de Salvamento (en adelante, CCS), responsables de la organización de las operaciones de búsqueda y rescate, operativos las 24 horas del día y debidamente dotados con los medios adecuados para atender las comunicaciones en la zona de responsabilidad asignada. Siguiendo esta disposición, SASEMAR ha establecido un total de 19 CCS en las costas españolas³⁵. Asimismo, se establece un Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS), ubicado en Madrid. Con el objetivo de velar por los intereses de cualquier buque español, independientemente de donde se encuentre, el CNCS se encarga de coordinar todos los CCS y de gestionar las relaciones internacionales con otros centros de coordinación. En la zona del Estrecho de Gibraltar, contamos con los CCS de Huelva,

³² VIVES, L. & ARENAS, P. “Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System”, *Border Criminologies*, 2022, disponible en: <<https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2022/03/death-sea>> (último acceso 3 octubre 2022).

³³ Art. 3.1. Cooperación entre Estados. Capítulo 3. Cooperación. Convenio SAR 1979: 1. Las Partes coordinarán sus servicios de búsqueda y salvamento, recomendando que, siempre que sea necesario, coordinen las operaciones con las de los Estados vecinos. «BOE» No. 246 de 14 octubre 1999.

³⁴ Al enumerar los servicios de rescate que operan en la región, cabe destacar la presencia de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (en adelante, Frontex). Pese a que no forma parte de su mandato inicial, Frontex ha servido de gran apoyo a las operaciones de búsqueda y rescate desarrolladas por los Estados ribereños. En este sentido, Frontex presta asistencia técnica y operativa en el mar, con el fin de apoyar y mejorar las capacidades de los servicios de rescate nacionales implicados, a través del despliegue de sus propios medios, el entrenamiento de unidades de rescate y el intercambio de información derivada de las operaciones de vigilancia de fronteras que realiza. En este sentido, Frontex lleva instruyendo a Marruecos desde 2019 en la interceptación y el rescate de inmigrantes en alta mar. Para más información sobre la actuación de Frontex en materia de búsqueda y salvamento marítimo, véase: ESTEVE, F. “The search and rescue tasks coordinated by the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) regarding the surveillance of external maritime borders, en *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 5, 2018, pp. 93-116.

³⁵ Todas las actuaciones y unidades disponibles por SASEMAR se organizan a través de los 19 Centros de Coordinación de Salvamento existentes en las costas españolas (Vigo, Finisterre, A Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Palma de Mallorca, Cartagena, Almería, Algeciras, Tarifa, Cádiz, Huelva, Santa Cruz de Tenerife and Las Palmas) y el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento ubicado en Madrid, encargado de coordinar todos los CCS y gestionar las relaciones internacionales con otros centros de coordinación, con el objetivo de velar por los intereses de cualquier buque español independientemente de donde se encuentre, ver: Salvamento Marítimo, *20 Centros de Coordinación de Salvamento*, 2021, disponible en: <<http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestros-medios/20-centros-de-coordinacion-de-salvamento>> (último acceso 5 octubre 2022).

Cádiz, Tarifa y Algeciras en la costa española y el CCS de Tánger en la marroquí. A través de los CCS de Tarifa y Tánger, ambos Estados han venido coordinando sus actuaciones para el correcto desarrollo de las operaciones SAR en la zona.

Como Estados partes, España y Marruecos han ido creando y estableciendo sus servicios de salvamento marítimo de conformidad con las disposiciones del Convenio SAR. No obstante, esta cooperación esencial, parece compleja e insuficiente si tenemos presente factores como la disparidad en las capacidades de rescate, que será abordada posteriormente, y la particularidad del solapamiento de las zonas de responsabilidad en la región del Estrecho de Gibraltar.

Junto a esta cierta complejidad, añadimos el hecho de que los instrumentos jurídicos que regulan las cuestiones SAR sólo hacen hincapié en la necesidad de cooperar entre Estados ribereños, sin aclarar los deberes y las responsabilidades que se derivan de sus actuaciones³⁶. A tal fin, en el año 2004, se aprobaron las enmiendas al Convenio de Hamburgo de 1979 que, entre otras medidas, pretendían asignar al CCS del Estado responsable de la zona SAR donde tuviera lugar el rescate la responsabilidad de determinar el lugar seguro donde proceder al desembarco de las personas rescatadas³⁷. En un contexto migratorio como el vivido en los últimos años en el Mediterráneo, estas enmiendas han resultado esenciales para consensuar los criterios a utilizar a la hora de designar las responsabilidades de los Estados y garantizar el correcto desarrollo de las operaciones de búsqueda y rescate en la región³⁸.

Teniendo presente las dificultades para concretar responsabilidades entre los Estados partes, podemos extraer la necesidad existente de desarrollar acuerdos regionales entre Estados vecinos para garantizar la eficacia de las operaciones SAR, sobre todo, en casos como el de España y Marruecos, quienes han optado por un enfoque más informal de la cooperación. En este sentido, la falta de acuerdos bilaterales que se ocupen de regular estas cuestiones, hace necesario destacar los mecanismos que han sido aprobados por ambas partes y describir los protocolos de actuación que guían, en la práctica, las operaciones de búsqueda y rescate en esta zona.

³⁶ CATALDI, G. “Búsqueda y Rescate: La necesidad de equilibrar el control de fronteras con las obligaciones en materia de derecho del mar y de los derechos humanos”, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 72/1, enero-junio 2020, pp. 198.

³⁷ Resolución de la OMI MSC. 155(78), Adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento marítimos, 1979, adoptadas el 20 de mayo de 2004, disponible en: <https://www.refworld.org/docid/432acad44.html> (último acceso 25 mayo 2023).

³⁸ Tras la retirada de la objeción formal realizada por Noruega el 1 de enero de 2006, Malta es, actualmente, el único Estado Parte del Convenio SAR que no ha aceptado las enmiendas de mayo de 2004. En la práctica, esta objeción ha derivado a situaciones complejas para el desembarco de migrantes rescatados en la zona SAR maltesa y en la zona solapada que comparte con Italia, manifestando la importancia de estas enmiendas y la limitación que presenta esta regulación Ver: Organización Marítima Internacional. “*Status of IMO Treaties*”, 2023, disponible en: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf> (último acceso 25 mayo 2023).

3. MECANISMOS DE COOPERACIÓN Y PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN ESTABLECIDOS ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS EN EL ÁMBITO DEL SALVAMENTO MARÍTIMO

En este apartado comenzaremos esbozando la evolución previa de la cooperación hispano-marroquí en materia SAR, y los planes de acción que se han desarrollado informalmente entre ambas partes, prestando especial atención al reciente traspaso del control de las operaciones marítimas relativas a la inmigración irregular en el Área del Estrecho al Cuerpo de la Guardia Civil española. A continuación, repasaremos los diferentes mecanismos de cooperación acordados entre ambas partes y su repercusión en la gestión de los rescates en esta zona.

3.1. Protocolos de actuación establecidos entre España y Marruecos para el desarrollo de operaciones SAR: La práctica reciente en las áreas de responsabilidad solapadas

En lo que respecta a la evolución de las operaciones SAR en el Área del Estrecho, el papel predominante de España ha marcado la cooperación alcanzada entre ambos países a lo largo de sus fronteras marítimas. Desde los inicios de SASEMAR, la cooperación con Marruecos en la región se basó prácticamente en la actuación de esta entidad en las emergencias que se producían tanto en zonas de solapamiento, como en zonas de responsabilidad marroquíes. Esta intervención en áreas de responsabilidad de otro Estado adyacente es una práctica advertida por la Convención SAR. Al referirse a la cooperación entre países vecinos, este convenio prevé el acceso de los servicios de salvamento de un país a las zonas de responsabilidad de otro y, por tanto, a sus aguas territoriales, si su asistencia y coordinación son necesarias para cumplir con el deber de asistencia en el mar³⁹. Esta forma de cooperación es esencial si la capacidad de las unidades de rescate del otro país es reducida o insuficiente para hacer frente a situaciones de emergencia, como ha sido el caso de Marruecos⁴⁰.

A pesar de que las aguas que componen las zonas SAR son independientes de las aguas jurisdiccionales de los Estados costeros⁴¹, la idea de intervenir en las zonas de responsabilidad del otro Estado no siempre ha sido bien acogida y, a veces, ha provocado incertidumbre y falta de claridad en la respuesta de Marruecos. Por su parte, aunque la

³⁹ Art. 3.1. Cooperación entre Estados. Capítulo 3. Cooperación. Convenio SAR 1979: 2. Salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, se recomienda que, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales aplicables, una Parte autorice la entrada inmediata en sus aguas territoriales o por encima de ellas o en su territorio de unidades de salvamento de otras Partes con el único fin de buscar siniestros marítimos y rescatar a los supervivientes de tales siniestros. En tales casos, las operaciones de búsqueda y salvamento serán coordinadas, en la medida de lo posible, por el centro de coordinación de salvamento correspondiente a la Parte que haya autorizado la entrada o por la autoridad designada por dicha Parte. «BOE» Núm. 246 de 14 octubre de 1999.

⁴⁰ VIVES, L. & ARENAS, P. “Death at Sea: Dismanteling...” *Op. cit p. 3*.

⁴¹ Art. 2.1. Medidas para el establecimiento y la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento. Capítulo 2. Organización. Convenio SAR de 1979: La delimitación de las zonas de búsqueda y salvamento no está relacionada con la delimitación de ninguna frontera entre Estados ni prejuzga dicha limitación. «BOE» Núm. 246 de 14 octubre de 1999.

brecha en las capacidades de ambos servicios de rescate no ha supuesto un impedimento para su actuación conjunta, esta colaboración no ha conseguido desarrollar ningún plan o protocolo de actuación público y formal que vincule a ambos Estados en la manera de cómo actuar ante determinada situación. En este sentido, lo que sí se ha conseguido es que ambos Estados sigan el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, conocido como el Manual IAMSAR⁴², un manual ideado para guiar a los Estados costeros en el diseño y organización de las operaciones de búsqueda y rescate en sus respectivas áreas de responsabilidad.

Aunque de carácter informal, las pautas de actuación consolidadas entre los servicios de rescate españoles y marroquíes para responder a las emergencias que tienen lugar en la región del Estrecho presentan algunos puntos destacables.

En primer lugar, hay que partir del hecho de que SASEMAR, como entidad designada por España para realizar las operaciones de búsqueda y rescate en sus zonas de responsabilidad, no tiene competencias en materia de vigilancia y control de fronteras⁴³. En este sentido, la respuesta a estas emergencias depende de la información proporcionada tras una alerta o un aviso recibido por las autoridades españolas o por las autoridades marroquíes. Esta alerta puede proceder de diferentes fuentes, por ejemplo, de las patrullas marítimas dirigidas por la Guardia Civil y Frontex, de los propios pasajeros, de otros buques o embarcaciones en tránsito por la zona, de una ONG o incluso de las propias familias que tienen conocimiento de que una patera ha partido hacia España. De este modo, queda visible la importancia que tiene la coordinación entre los diferentes organismos nacionales, autonómicos y locales en el desarrollo de estas operaciones.

En una situación de emergencia, y tras haber recibido determinado aviso, lo primero que procede es informar de esta alerta y notificarla a los buques que se encuentren en las inmediaciones del lugar en cuestión, si se conocen, ya que serán los primeros capacitados para responder. Otro punto a destacar, esencial para iniciar el rescate, es localizar si la emergencia se está produciendo en la zona de responsabilidad SAR española o marroquí, a fin de pedir la colaboración del país vecino. Si se trata de la zona SAR de España, SASEMAR iniciará su acción de búsqueda y rescate. Por el contrario, si se encuentra en la zona SAR de Marruecos, el CNCS de Madrid debe informar a los CCS de territorio marroquí, que asumirán esta coordinación o comunicarán que no están en condiciones (por ejemplo, por capacidad o recursos) de dar esta respuesta. En este último caso, SASEMAR es la encargada de coordinar esta operación. Sin embargo, esto no impide que

⁴² Este manual fue publicado en 1998, conjuntamente por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con el objetivo de proporcionar orientación y asistencia a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones de búsqueda y salvamento marítimos, así como para orientar a los CCS en la organización de estas tareas. Para ello, se redactaron tres volúmenes separados sobre aspectos específicos de las operaciones SAR: el primero, sobre la organización y gestión de estas operaciones; el segundo, sobre la coordinación de las misiones; y el tercero, sobre los recursos móviles utilizados para la correcta ejecución de estas tareas.

⁴³ ACOSTA SÁNCHEZ, M. A. “An Analysis of Integrated Management of the External Borders of the European Union”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 8, 2020, pp. 121-144.

las autoridades marroquíes colaboren con el despliegue de algunas unidades y que se lleve a cabo una búsqueda conjunta⁴⁴.

Una vez localizada la embarcación en peligro, se procede a su rescate, trasbordo y desembarco en el puerto seguro más cercano. A este respecto, el desembarco es otro aspecto a destacar en el desarrollo de estas operaciones. En la práctica, independientemente del lugar donde se haya localizado a la persona en peligro, ya sea en la zona de responsabilidad española o marroquí, si el rescate es llevado a cabo por los servicios españoles, el desembarco se realizará en un puerto español, y viceversa. A partir de ese momento, la recepción y la asistencia inicial son responsabilidad de la Guardia Civil, la Policía Nacional y la Cruz Roja, y la actuación de SASEMAR finaliza aquí⁴⁵.

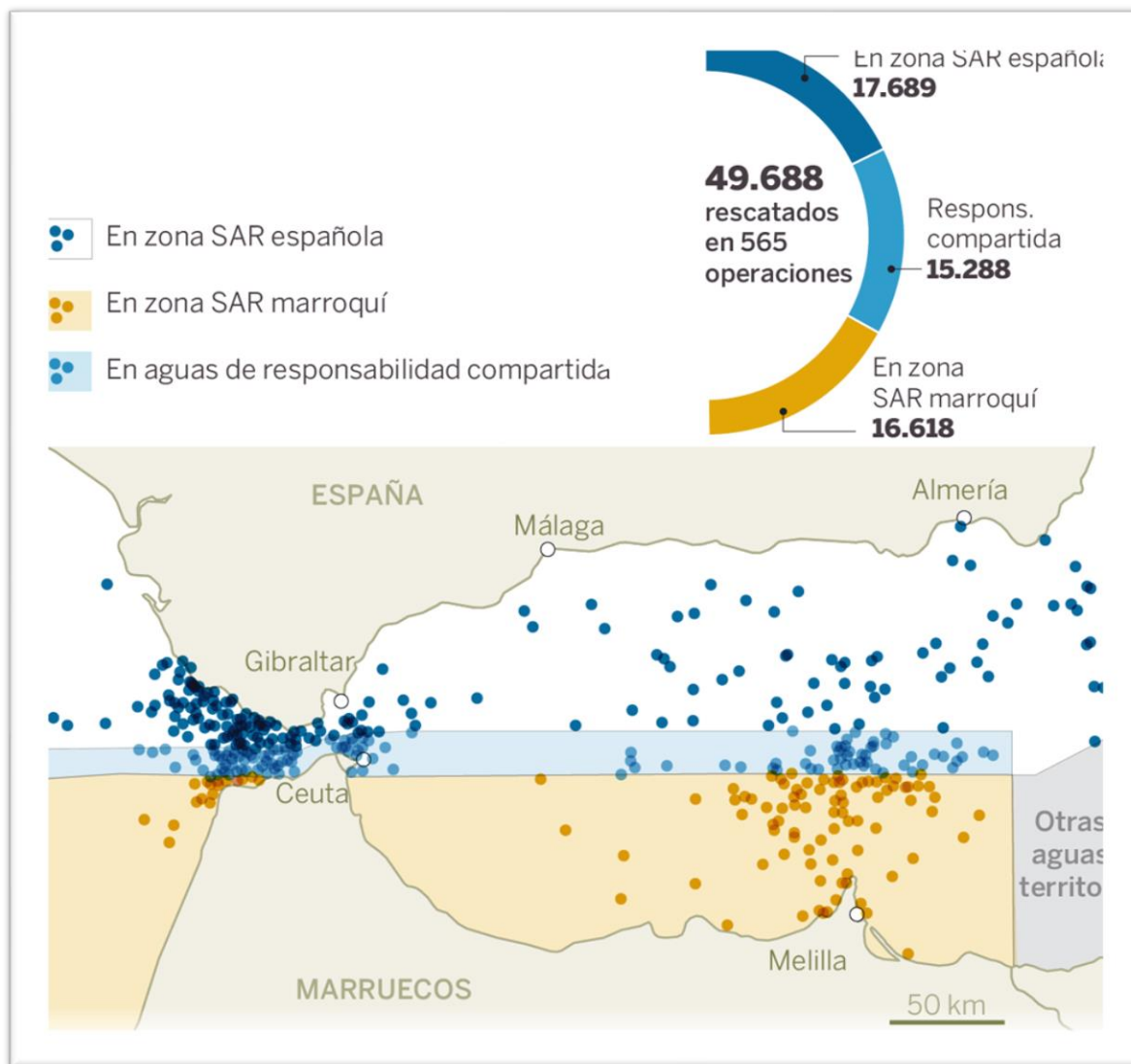
En resumen, estas pautas de actuación permiten percibir una práctica común y consolidada que demuestra la existencia de una cooperación técnica en el desarrollo de operaciones SAR entre ambos países. Sin embargo, aun manteniéndose en el tiempo, la actuación de los servicios de rescate marroquíes ha dependido en gran medida de la disponibilidad de recursos. Con más de veinte años de actuación, no ha sido hasta los últimos años en los que Marruecos ha reforzado sus unidades de rescate, especialmente, a través de las ayudas recibidas de la UE y España. Esto, junto a la falta de un acuerdo formal y público que describa expresamente la práctica a seguir en estas emergencias, ha llevado a que la respuesta de Marruecos se caracterice por la eventualidad, la imprecisión y el retraso, recayendo la carga de la responsabilidad de estas operaciones en España.

En las últimas décadas, la continua intervención de España en la zona de responsabilidad marroquí y en las zonas solapadas, como único servicio con capacidades para garantizar el correcto desarrollo de las operaciones SAR en la región, se mantuvo sin grandes obstáculos ni cambios en su ejecución. No obstante, fue con el repunte de llegadas irregulares del año 2018, cuando esta práctica derivó en una situación de colapso que evidenció las carencias del escenario de cooperación en materia SAR que existía en el momento.

⁴⁴ Entrevista con Adolfo Serrano Solís. Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa, 7 de abril de 2022 [En los archivos del autor].

⁴⁵ Para una descripción más detallada del procedimiento de acogida de inmigrantes irregulares en la provincia de Cádiz, véase: KARLSEN, M. A.; CALVO MARISCAL, L.; BELLIDO LORA, M.A; ROSA GARCÍA, A. “Collaboration among actors in the Province of Cádiz, Spain”, en JACOBSEN, C.; KARLSEN, M. A.; VEAREY, Jo (eds.), *Draft analysis of how networks of international, national and local actors collaborate to reduce vulnerabilities on Six Sites in Europe, Canada, and South Africa*, PROTECT Deliverable n.º D4.3, Bergen: PROTECT Consortium, 2022, pp. 22-31.

Figura 2: Distribución de las operaciones de rescate efectuadas por SASEMAR en 2018⁴⁶



Ese mismo año, la intervención de los servicios de salvamento españoles en zonas de responsabilidad marroquí superó el 30% del total de sus actuaciones⁴⁷. Estos índices de actuación, que reflejaban una intensa intervención española en la zona SAR marroquí (Figura 2), pusieron de manifiesto la necesidad de reforzar la cooperación en este ámbito

⁴⁶ Figura 2. La imagen representa la distribución de las operaciones de rescate efectuadas por SASEMAR en el año 2018, diferenciando las zonas de responsabilidad SAR existentes en el Estrecho de Gibraltar. Adaptada de: Galán, J, et al. “España rescata a un tercio de los migrantes en aguas de responsabilidad marroquí”, en *El País*, 29 de marzo 2019, disponible en: <https://elpais.com/politica/2019/03/26/actualidad/1553613053_040695.html> (último acceso 15 enero 2023).

⁴⁷ Antes de 2018, las operaciones de salvamento marítimo en la región del Estrecho de Gibraltar eran realizadas en su mayoría por los servicios de salvamento marítimo españoles. Desde entonces, las actuaciones de SASEMAR en las zonas de responsabilidad SAR marroquíes han ido disminuyendo hasta mínimos históricos. Ver: MARIN, M. “España deja en manos de Marruecos el rescate de pateras en sus aguas”, en *El País*, 26 julio 2019, disponible en: <https://elpais.com/politica/2019/07/26/actualidad/1564157921_749346.html> (último acceso 20 octubre 2022).

para paliar la falta de recursos del país vecino y aumentar el compromiso de Marruecos con las actividades de salvamento. Desde entonces, la búsqueda de una mayor implicación de Marruecos en la zona desencadenó un sistema de apoyo y financiación concedido por la UE al país vecino, que se analizará posteriormente en este estudio, y que se constituyó de manera similar al establecido previamente con otros terceros Estados en la búsqueda de frenar la inmigración irregular no deseada que accedía a Europa por la frontera sur⁴⁸.

Junto a ello, otra de las medidas adoptadas por el Gobierno español fue la creación de la Autoridad de Coordinación en materia de inmigración irregular en la región del Estrecho de Gibraltar, el mar de Alborán y las aguas adyacentes (en adelante, ACIE)⁴⁹. La creación de esta figura ha sido consecuencia, asimismo, de las carencias visibles en la gestión y control de las llegadas irregulares marítimas que esta situación de crisis puso de manifiesto. En este sentido, la ACIE asume la función de centralizar la recepción de toda información concerniente a la inmigración irregular en la zona. Igualmente, se encarga de optimizar la coordinación de todos los recursos disponibles por la Administración General del Estado, designados para control de las fronteras marítimas, la gestión de los flujos migratorios, y la atención de las personas migrantes, así como de la cooperación y actuación de otros organismos e instituciones involucrados en la región. Estas funciones se centralizan con la creación del denominado Centro de Coordinación del Estrecho (en adelante, CCOE), donde se ha permitido reforzar la coordinación y las relaciones entre entidades e instituciones con competencias en materia de inmigración.

Al poco tiempo de su aprobación, el Gobierno español adoptó una serie de medidas adicionales destinadas a complementar las capacidades operativas ya asignadas a la ACIE. Con esta renovación se dio más importancia a dos cuestiones: en primer lugar, a la lucha contra los flujos migratorios irregulares y las actividades ilícitas vinculadas a las organizaciones criminales que operan en el Área del Estrecho; y, en segundo lugar, a las actividades de búsqueda y salvamento marítimo en las zonas de responsabilidad. A este fin, las nuevas medidas identificaron como punto fuerte la colaboración entre las

⁴⁸ JIMÉNEZ CORTÉS, C. “La desnaturalización de la zona SAR en el Mediterráneo central: de pieza clave para salvar vidas a instrumento contra los derechos humanos”, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 74/2, julio-diciembre 2022, pp. 248.

⁴⁹ Desde su creación en agosto de 2018, la ACIE ha estado ostentada por un Oficial General de la Guardia Civil y ha operado desde el Centro de Coordinación del Estrecho (CCOE) centralizado en la provincia de Málaga desde marzo de 2019. El CCOE recoge a todos los Departamentos y organismos implicados en la gestión de fronteras marítimas, del control de la inmigración irregular, y de la recepción y acogida de inmigrantes irregulares en dicha zona, véase, las Fuerzas Armadas, Frontex, Centro Nacional de Inteligencia, Guardia Civil, Policía Nacional, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, las Capitanías Marítimas, SASEMAR, la Secretaría del Estado de Migraciones del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social y de las Delegaciones del Gobierno en Andalucía, en Ceuta y Melilla, y Cruz Roja. Ver: Orden PCI/121/2019, de 11 de febrero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de febrero de 2019, por el que se adoptan medidas adicionales para reforzar las capacidades operativas y garantizar la adaptación permanente de la Autoridad de Coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración irregular en la zona del Estrecho de Gibraltar, mar de Alborán y aguas adyacentes, para el cumplimiento de las funciones que le fueron encomendadas por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de agosto de 2018. «BOE» núm. 37, de 12 de febrero de 2019.

diferentes entidades y organismos que actúan en la región destacando, principalmente, la cooperación en materia SAR entre la Guardia Civil y SASEMAR.

En este sentido, la creación de la figura del ACIE y la instauración del CCOE ha supuesto algunos cambios en el actual esquema de actuación en el Área del Estrecho, en cuanto a operaciones de búsqueda y rescate se refiere. El CCOE se instaura como el principal encargado de establecer los protocolos de coordinación y colaboración entre las entidades que lo forman, así como los planes de actuación necesarios para el correcto desarrollo de las operaciones SAR. En la práctica, los verdaderos cambios son perceptibles, principalmente, en lo relativo a la gestión y organización de recursos destinados a estas actuaciones. Los servicios y unidades de rescate que intervienen siguen siendo los mismos, sin haberse fijado una jerarquía de competencias o de capacidades que otorguen poder a una entidad por encima de otra en la gestión de estas operaciones. Lo que sí se aprecia, como consecuencia, es una centralización de la coordinación de los rescates en la zona. Esto ha generado ciertas críticas por los propios operadores de SASEMAR, quienes argumentan que dicha centralización ha supuesto una reducción de la autonomía que esta entidad tenía a la hora de actuar. Asimismo, identifican un aumento en los tiempos de actuación, al tener que esperar la autorización de la ACIE para proceder y, por tanto, señalan un posible menoscabo en la efectividad de estas operaciones, poniendo en riesgo a los migrantes en el mar⁵⁰.

Pese a ello, también se reconocen puntos de mejora visibles durante los pocos meses que ha estado operativa. Esto se puede apreciar en los distintos acuerdos de colaboración que se han gestionado y firmado desde la ACIE con las diferentes instituciones que conforman el CCOE⁵¹ y que participan en cuestiones de materia migratoria en la región.

Finalmente, otro suceso a destacar desde que tuviera lugar la instauración de la ACIE corresponde a la mayor presencia y respuesta de Marruecos en su propia zona de responsabilidad SAR, así como en las zonas solapadas. En este sentido, la remodelación de la gestión migratoria en el Área del Estrecho parece traducirse en una limitación del área de actuación de los servicios de rescate españoles incitando, a su vez, a una mayor presencia de Marruecos en las operaciones SAR que tienen lugar en la región. En particular, la centralización de la coordinación de las operaciones SAR en la región del Estrecho ha resultado un modo de devolverle a Marruecos el protagonismo en sus zonas de responsabilidad.

⁵⁰ GALÁN, J. et al. “Salvamento Marítimo reduce drásticamente el rescate de pateras en aguas de responsabilidad marroquí”, en *El País*, 21 agosto 2022, disponible en: <<https://elpais.com/espana/2022-08-21/salvamento-maritimo-reduce-drasticamente-el-rescate-de-pateras-en-aguas-de-responsabilidad-marroqui.html>> (último acceso 20 octubre 2022).

⁵¹ Europa Press. “Firmado nuevo protocolo de coordinación para el traslado y ubicación de inmigrantes en puertos andaluces tras su rescate”, en *Europa Press Andalucía*, 19 octubre 2018, disponible en: <<https://www.europapress.es/andalucia/noticia-firmado-nuevo-protocolo-coordinacion-traslado-ubicacion-inmigrantes-puertos-andaluces-rescate-20181019151710.html>> (último acceso 4 enero 2023).

3.2. Instrumentos adoptados para la cooperación SAR hispano-marroquí en la región del Estrecho de Gibraltar

Centrándonos en los mecanismos de cooperación que se han adoptado hasta la fecha, se constata que el salvamento marítimo no ha sido una cuestión ampliamente desarrollada a nivel regional por estos países vecinos, como sí lo ha sido el control migratorio y la vigilancia de las fronteras exteriores. De hecho, en materia SAR, las acciones e instrumentos adoptados han estado siempre vinculados a proporcionar un mayor control de las fronteras exteriores de España, y por ende de la UE, en la lucha contra el tráfico irregular de inmigrantes, el terrorismo y el crimen organizado que caracterizan la zona. No obstante, podemos identificar la adopción de varios instrumentos que han contribuido a regular notablemente la cooperación en este ámbito.

Remontándonos a 1996, España y Marruecos firmaron el Acuerdo de cooperación en materia de lucha contra la contaminación marítima y salvamento marítimo. A través de este acuerdo, y siguiendo las normas internacionales que regulan el deber de auxilio en el mar, las partes se comprometieron a coordinar los medios disponibles para dar una respuesta adecuada a las emergencias que tuvieran lugar en el mar⁵². Este compromiso, sin embargo, no se ha materializado en ningún plan de acción expreso, más allá de la firma de un procedimiento operativo entre los CCS de Tarifa y Tánger, relativo al intercambio de información relevante para la ejecución de operaciones de búsqueda y rescate, así como para compartir información relativa al tráfico marítimo, las condiciones meteorológicas y el medio marino en la región del Estrecho de Gibraltar. El valor de este acuerdo se basa en el papel que desempeñan las comunicaciones entre ambos CCS para garantizar la seguridad de la navegación en la región. Para ello, este acuerdo presta especial atención a las líneas de conexión dedicadas a ofrecer una transferencia de información segura y confidencial, que deberá realizarse en inglés y utilizando las frases estándar de la OMI para las comunicaciones marítimas. Además, este protocolo de cooperación prevé reuniones entre los responsables de ambos centros, al menos una vez al año, para evaluar y modificar, en su caso, este acuerdo operativo⁵³.

Unos años más tarde, en 2002, se estableció en la costa española el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), controlado por la Guardia Civil⁵⁴. Este sistema fue una iniciativa española que pretendía aprovechar las nuevas tecnologías, como el radar y los sensores térmicos, para reforzar el control de las fronteras marítimas y, a su vez, gestionar la inmigración irregular hacia España. Estos mecanismos han sido beneficiosos para la

⁵² Acuerdo de cooperación en materia de lucha contra la contaminación y salvamento marítimo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, hecho «*ad referendum*» en Rabat el 6 de febrero de 1996. «BOE» núm. 253, de 22 de octubre de 1999.

⁵³ Procedimiento operativo entre el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Tarifa (CCS TARIFA) y el *Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger* (CSTM TANGER/VTS TANGER), firmado en Tarifa el 27 abril 2011, ver: DEL VALLE GÁLVEZ, A. & TORREJÓN RODRÍGUEZ, J.D. “España y Marruecos: tratados, declaraciones y memorandos de entendimiento (1991-2013)”, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2013, pp.417-422.

⁵⁴ Ver: Guardia Civil. Gabinete de Prensa, Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), disponible en: <<https://www.guardiacivil.es/es/prensa/especiales/sive/introduccion.html>> (último acceso 14 octubre 2022).

detección a larga distancia, y posterior interceptación, de embarcaciones sospechosas de estar implicadas en el tráfico de drogas o armas, o en el contrabando de personas⁵⁵. Concebido inicialmente para facilitar el control de las fronteras marítimas españolas, este instrumento se presenta ahora como un dispositivo para garantizar la protección de la vida humana en el mar. El uso del SIVE en la ruta occidental ha facilitado la detección de embarcaciones de inmigrantes en peligro y la rápida actuación de los servicios de rescate españoles y marroquíes⁵⁶. No obstante, el aumento del control en el Estrecho de Gibraltar, tras la implantación de estos dispositivos en las costas andaluzas, provocó, al mismo tiempo, el desplazamiento de los flujos migratorios hacia las costas canarias, influyendo en la crisis migratoria de los cayucos de 2006⁵⁷.

Por otro lado, en diciembre de 2003, España y Marruecos acordaron, en el marco de la cumbre bilateral celebrada en Marrakech con representantes de ambos gobiernos, la creación de patrullas marítimas conjuntas dirigidas por la Guardia Civil española y la Gendarmería Real marroquí. En línea con el Tratado de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación, firmado entre ambos países en julio de 1991⁵⁸, y el mutuo reconocimiento de la necesidad de colaborar en la gestión migratoria en la zona, estas patrullas hispano-marroquíes se instauraron como un mecanismo de cooperación *ad hoc* que pretendía reducir la presión migratoria y aumentar el control en el Estrecho de Gibraltar, las costas andaluzas y las Islas Canarias⁵⁹. Bajo este mecanismo, dos agentes de la Guardia Civil eran destinados a la costa de Marruecos, donde realizaban labores de patrulla junto con miembros de la Gendarmería Real marroquí, tanto en tierra como en mar, a fin de vigilar la costa, intercambiar información y tratar de desarticular las redes criminales de tráfico de inmigrantes. Por su parte, dos gendarmes marroquíes realizaban las mismas labores acompañados del Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR), a fin de controlar la

⁵⁵ GARCIA ANDRADE, P. "Extraterritorial Strategies to Tackle Irregular Immigration by Sea: A Spanish Perspective," 2010, pp.311-346, en RYAN, B. & MITSILEGAS, V. "*Extraterritorial Immigration Control*", 2010.

⁵⁶ Ver: Agencia EFE. "El SIVE detecta el 70% de las pateras que llegan a las costas canarias", *Canarias7*, 17 septiembre 2020, disponible en: <<https://www.canarias7.es/canarias/sive-detecta-embarcacioens-20200917203449-nt.html>> (último acceso 12 septiembre 2022).

⁵⁷ La llamada "crisis de los cayucos" de 2006 provocó la llegada de aproximadamente 40.000 inmigrantes a las Islas Canarias. Estos flujos migratorios se caracterizaron principalmente por dos singularidades: en primer lugar, el uso de cayucos, embarcaciones de gran tamaño, normalmente utilizadas para la pesca, en las que cabían cientos de personas, pero cuyas características seguían siendo precarias e inadecuadas para este tipo de viajes; y en segundo lugar, el punto de partida de estas embarcaciones, ya que partían de costas más alejadas de los lugares tradicionales de partida, por ejemplo, de Mauritania o Senegal, lo que provocaba viajes más largos y arriesgados. Para más información sobre la crisis de los cayucos de 2006, véase: ACOSTA SÁNCHEZ, M.A & DEL VALLE GÁLVEZ, A. "La Crisis de los Cayucos. Frontex y el control marítimo de la inmigración clandestina." *Tiempo de Paz*, 83, 2006, pp. 19–30; GONZÁLEZ GARCÍA, I. "La ruta migratoria de África occidental hacia Canarias...". *Op. cit.* pp. 373-398.

⁵⁸ Tratado de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación. España y Marruecos. Firmado en Rabat el 4 de julio de 1991, disponible en: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201717/volume-1717-I-29862-English.pdf>>

⁵⁹ GONZÁLEZ GARCÍA, I. "Immigration in Spain: Migratory Routes...". *Op. cit.* pp. 207-208.

otra orilla del Estrecho⁶⁰. En la práctica, esta medida, que comenzó su actuación en el primer trimestre de 2004, ha presentado una actividad escasa al quedar reducida a una periodicidad media de dos veces al mes. Aun así, al igual que la introducción del SIVE, este mecanismo contribuyó, en sus primeros años, a disminuir hasta en un 40% el número de pateras que llegaban a España, pero a costa de desviar los flujos migratorios hacia la ruta atlántica⁶¹.

Se observa, de esta manera, cómo los mecanismos de cooperación señalados se concibieron originalmente para el control de la migración y las fronteras, pero, en la práctica, se han utilizado para el desarrollo de las operaciones de búsqueda y rescate. Esto confirma el planteamiento defendido sobre la informalidad con la que se ha ido desarrollando la cooperación SAR entre ambos países, aun contando con instrumentos jurídicos internacionales que promueven el establecimiento de una colaboración sólida en este ámbito.

Partiendo de esta informalidad, no son pocos los retos que envuelven el desarrollo de esta cooperación en la región, y que han venido evidenciando la necesidad de equilibrar la implicación de ambos Estados a fin de garantizar una respuesta segura y eficaz ante las emergencias que se originan en el mar.

4. PRINCIPALES RETOS Y PROSPECTIVAS PARA EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES SAR EN LA REGIÓN DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Como ya hemos mencionado, la cooperación SAR hispano-marroquí ha estado tradicionalmente marcada por el protagonismo de los servicios marítimos españoles en los rescates ejecutados en la región del Estrecho. Sin embargo, recientemente se ha empezado a percibir un cambio en el equilibrio de la cooperación SAR entre ambos países. Con unos resultados cada vez más visibles en la actuación de Marruecos, esta mejora sugiere posibles cambios en las perspectivas de una cooperación renovada en la zona. En este capítulo abordamos los principales retos que caracterizan las relaciones entre estos dos países vecinos, su evolución en los últimos años y las perspectivas de cooperación futura en este ámbito.

4.1. Las reclamaciones de soberanía como principales retos para la cooperación SAR hispano-marroquí en la región del Estrecho de Gibraltar

La cooperación SAR hispano-marroquí en el Área del Estrecho, aunque viable en la práctica, no ha estado exenta de ciertos retos que, entre otros aspectos, afectan a las áreas de responsabilidad en la región, incluyendo las zonas de solapamiento. El reparto de estas zonas SAR, que a primera vista puede parecer beneficioso ya que existen dos servicios de salvamento marítimo dispuestos a actuar en ellas (intercambiando información y

⁶⁰ “Patrullas mixtas de Marruecos y España vigilan ya las aguas canarias”, en *La Voz de Galicia*, 19 de febrero de 2004, disponible en: <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/espana/2004/02/19/patrullas-mixtas-marruecos-espana-vigilan-aguas-canarias/0003_2435878.htm>

⁶¹ GARCÍA ANDRADE, P. *Op. cit.* pp. 316-317.

recursos, realizando operaciones conjuntas, etc.), en ocasiones puede dar lugar a situaciones complejas.

En particular, la ilegalidad de las actividades que tienen lugar en estas aguas, y la influencia de los intereses de ambos países para asegurar el control en esta zona, suponen una notable dificultad para el desarrollo de las operaciones de rescate. En este sentido, las reivindicaciones de soberanía sostenidas sobre distintos territorios de la región deben ser tratadas como un factor añadido al esquema de cooperación en esta área.

Las cuestiones territoriales entre España y Marruecos se han centrado principalmente en las islas, islotes y peñones del Mar de Alborán, que han sido objeto de sucesivas reivindicaciones activas por parte de Marruecos. El ejemplo más significativo de estas reclamaciones fue el incidente de la isla Perejil en 2002⁶², el cual llevó a que este territorio tuviera un régimen especial de no ocupación por parte de ambos estados. En concreto, los territorios en cuestión corresponden a las Islas Chafarinas, el Peñón de Vélez la Gomera y el Peñón de Alhucemas. Además, Marruecos también reclama los territorios de Ceuta y Melilla, las dos Ciudades Autónomas españolas con frontera terrestre situadas en el continente africano⁶³. Tales reivindicaciones están, asimismo, asociadas a posteriores reclamaciones de los espacios marítimos de estos territorios, la mayoría de los cuales se encuentran en las zonas de responsabilidad solapadas⁶⁴.

La posición opuesta de España y Marruecos sobre estas cuestiones territoriales y marítimas les ha impedido alcanzar un acuerdo sobre la delimitación de los espacios marinos en la región del Estrecho⁶⁵. Dadas las características geográficas de esta zona, la proximidad de ambos continentes sólo permite proyectar el mar territorial en las aguas adyacentes a ambas costas. Junto a ello, el hecho de que las propuestas que se barajan

⁶² La disputa por la isla de Perejil provocó un enfrentamiento sin precedentes entre España y Marruecos. La invasión marroquí y la posterior operación militar lanzada por España provocaron una crisis diplomática entre los países vecinos. Tras este incidente, se decidió que la isla permanecería deshabitada sin ningún símbolo de soberanía. Para más información sobre la disputa por la isla de Perejil, véase: PÉREZ-PRAT DURBAN, L. “España y Marruecos en el Estrecho de Gibraltar, el statu quo de Perejil”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 9, 2021, pp. 1- 33.

⁶³ Sobre las reclamaciones de Marruecos sobre Ceuta y Melilla, véase: DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Consolidar a la UE en el Área del Estrecho (1): Ceuta, Melilla y Marruecos”, *Área: Seguridad y Defensa*, ARI 66, 2021, disponible en: <<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/consolidar-a-la-ue-en-el-area-del-estrecho-1-ceuta-melilla-y-marruecos/>> (último acceso 14 octubre 2022) ; DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Ceuta, Melilla, Chafarinas, Vélez y Alhucemas: Tomar La Iniciativa”, *Área: Seguridad y Defensa*, ARI 163, 2011, disponible en: <<https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2021/11/ari163-2011-del-valle-ceuta-melilla-chafarinas-velez-alhucemas.pdf>> (último acceso 14 octubre 2022).

⁶⁴ ATMANE, T. “España y Marruecos frente al Derecho del Mar”, Ed. Netbiblo, A Coruña, 2007, pp. 127-130.

⁶⁵ Sobre las cuestiones marítimas entre España y Marruecos, véase: GONZÁLEZ GARCÍA, I. “Cuestiones de derecho del mar en las relaciones entre España, la UE y Marruecos: Incidencia de los temas territoriales y de delimitación marítima”, en Sobrino Heredia, J.M (dir) “*La contribución de la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*”, Vol. 2, 2014, ISBN 978-88-6342-638-0, pp. 791-809; FARAMIÑÁN GILBERT, J. M. de, “La délimitation du plateau continental en Méditerranée et les relations entre l’Espagne et le Maroc”, en *Les implications juridiques de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer*, Université Mohammed V-Souissi, Publications de l’Institut Universitaire de la Recherche Scientifique, Rabat, 2010, pp. 127-135.

para resolver esta cuestión impliquen una reducción de los espacios marinos de uno u otro Estado, dificulta aún más la consecución de un acuerdo mutuo. Una de las principales manifestaciones de estas posturas opuestas se encuentra en la ratificación por Marruecos de la CNUDM. Cuando en 1982 se concluye el CNUDM, Marruecos fue uno de los Estados partes firmantes. No obstante, su ratificación y depósito, por la que se manifiesta su consentimiento para obligarse, no tuvo lugar hasta 2007, más de veinte años desde la firma del convenio. Además, esta ratificación fue acompañada de una declaración interpretativa por la que Marruecos reiteraba que no aceptaba el reconocimiento que este instrumento daba a la soberanía de España sobre los territorios en cuestión en el norte de África⁶⁶, obteniendo, asimismo, una respuesta en forma de comunicación por parte de España⁶⁷. Con esto, quedó reflejado como Marruecos rechazaba la delimitación marítima prevista por la CNUDM, manteniendo, hasta la actualidad, su reivindicación de soberanía sobre estos territorios y las aguas territoriales que defiende como propias.

En consecuencia, dada la delimitación unilateral de los espacios marítimos entre España y Marruecos, los perfiles de estas fronteras son muy diferentes, lo que ha obstaculizado enormemente la cooperación en la región. Como resultado, al actuar en zonas SAR solapadas, ambos estados están llevando a cabo operaciones de rescate en zonas bajo su responsabilidad pero que, a su vez, están constituidas por aguas jurisdiccionales de otro Estado. Aunque el reparto de las zonas de responsabilidad es independiente de la delimitación de los espacios marítimos establecida por la CNUDM⁶⁸, la ausencia de una

⁶⁶ Declaración de Marruecos de 31.05.2007, en su ratificación del CNUDM: “Las leyes y reglamentos relativos a los espacios marítimos vigentes en Marruecos seguirán siendo aplicables sin perjuicio de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Gobierno del Reino de Marruecos reafirma nuevamente que Ceuta, Melilla, el islote de Alhucemas, la roca de Badis y las islas Chafarinas son territorios marroquíes. Marruecos nunca ha cesado de reivindicar la recuperación de esos territorios bajo ocupación española para concluir su unidad territorial. Al ratificar la Convención, el Gobierno del Reino de Marruecos declara que esta ratificación de ningún modo podrá interpretarse en el sentido de un reconocimiento de dicha ocupación. El Gobierno del Reino de Marruecos no se considera vinculado por instrumento jurídico alguno nacional o declaración que se haya hecho o vaya a efectuarse por otros Estados en el momento de la firma o de la ratificación de la Convención y se reserva el derecho, en caso necesario, de determinar su posición a este respecto en tiempo. El Gobierno del Reino de Marruecos se reserva el derecho de hacer, en su momento, declaraciones en virtud de los artículos 287 y 298 relativos a la solución de controversias.” Publicado en el Boletín Oficial de Marruecos, núm. 154, de 26 de junio de 2007. También puede verse en: VÁZQUEZ GÓMEZ, E.M. “Crónica de Derecho del Mar (Enero-Junio 2007)”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* (REEI), 2007, pp. 2-3.

⁶⁷ Comunicación de España de 10.09.2008, relativa a la declaración formulada por Marruecos en el momento de la Ratificación: “España desea hacer las siguientes declaraciones con respecto a la declaración realizada por Marruecos el 31 de mayo de 2007 al ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: (i) Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, el Peñón de Alhucemas, el Peñón Vélez de la Gomera y las Islas Chafarinas son parte integrante del Reino de España, que ejerce plena y total soberanía sobre dichos territorios, así como sobre sus zonas marinas, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (ii) Las leyes y reglamentos marroquíes sobre los espacios marinos no son oponibles a España, salvo en la medida en que sean compatibles con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ni tienen efecto alguno sobre los derechos de soberanía o jurisdicción que España ejerce o puede ejercer sobre sus propios espacios marinos, definidos de conformidad con la Convención y otras disposiciones internacionales aplicables”. «BOE» no 274 de 13 de noviembre de 2009.

⁶⁸ JIMÉNEZ CORTÉS, C. “La desnaturalización de la zona SAR...” *Op.cit.*, pp. 252.

delimitación marítima acordada entre las dos partes puede plantear problemas en la práctica, como ha ocurrido en otros ámbitos de cooperación⁶⁹.

A lo largo de los años, las reivindicaciones sobre estos espacios marítimos han adquirido una gran importancia en las relaciones entre España y Marruecos, especialmente en lo que respecta a la pesca y la explotación de los recursos marinos. Estas reclamaciones vienen condicionando los intentos de establecer una cooperación estable entre ambos países, por ejemplo, en el ámbito de la cooperación transfronteriza en los territorios del norte de África. A pesar de ello, estas cuestiones no han impedido a Marruecos alcanzar un Estatuto Avanzado en sus relaciones con la UE⁷⁰, siendo principal socio beneficiario de distintos fondos y programas financieros enmarcados bajo la Política Europea de Vecindad (PEV)⁷¹.

Desde sus inicios, las relaciones bilaterales entre España y Marruecos han estado marcadas por un afán de cooperación en aras de una mayor estabilidad, seguridad y progreso en la zona. Ya en el Tratado de Amistad de 1991, antes mencionado, que marca el inicio de las actuales relaciones, se hace hincapié en la necesidad de mantener un diálogo político y social que fortalezca las relaciones bilaterales entre ambos Estados. En este sentido, el mencionado tratado prevé la celebración de las Reuniones de Alto Nivel (en adelante, RAN)⁷² entre los jefes de Gobierno de ambos países. Estas reuniones se establecen como un foro anual donde poder debatir y considerar diferentes áreas de cooperación (económica, financiera, cultural, desarrollo, defensa y jurídica)⁷³.

En términos de inmigración, ambos Estados se han mostrado inclinados a reforzar su cooperación como mejor instrumento para proporcionar una respuesta efectiva y adaptada a los cambios de este fenómeno, a la vez que se garantiza la estabilidad en la región. Ejemplo de este diálogo en materia migratoria se realiza a través de las Reuniones del Grupo Permanente sobre migración hispano-marroquí iniciadas en 2003. El pasado mayo

⁶⁹ GONZÁLEZ GARCÍA, I. “La cooperación transfronteriza entre España y Marruecos mediante políticas y programas europeos: la incidencia de las cuestiones territoriales”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, ISSN 1138-4026, núm. 45, Madrid, May/August 2013, pp. 536-540.

⁷⁰ RECOMENDACIÓN No 1/2013 DEL CONSEJO DE ASOCIACIÓN UE-MARRUECOS de 16 de diciembre de 2013 relativa a la ejecución del Plan de Acción UE-Marruecos en el marco de la PEV de ejecución del Estatuto Avanzado (2013-2017). *OJ L-352/78*, 24 diciembre 2013, disponible en: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013D1224\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013D1224(01)&from=EN)> (último acceso 24 octubre 2022).

⁷¹ GONZÁLEZ GARCÍA, I. “La cooperación transfronteriza entre España y Marruecos ...”. *Op. cit.* pp. 535-574.

⁷² Desde la celebración de las primeras Reuniones de Alto Nivel (RAN) en 1993, los ámbitos de cooperación se han ido ampliando. La inmigración ilegal y el control migratorio se convirtieron en un tema tratado en la VII RAN, en 2005, periodo en el que se inició la cooperación en el área del Estrecho de Gibraltar y las Islas Canarias, con el establecimiento de patrullas conjuntas de la Guardia Civil y la Gendarmería Real. Desde entonces, estas reuniones han mostrado un mayor impulso a la cooperación entre ambos países, y a la intervención de la UE en estas relaciones. Para más información sobre las Reuniones de Alto Nivel, véase: ZEBDA, S. “XI Reunión de Alto Nivel Hispano-marroquí, julio de 2015: reflexiones sobre la cooperación en Economía, Seguridad, y Cultura”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 3, 2015, pp. 227-237.

⁷³ DEL VALLE GÁVEZ, A. & TORREJÓN RODRÍGUEZ, J.D. *Op. Cit.*, pp. 17-25.

de 2022 se celebró su vigésima reunión en Rabat, donde las partes analizaron la actual dinámica del fenómeno migratorio, los nuevos retos y amenazas que se han intensificado con la pandemia de la COVID-19, y establecieron los puntos clave en los que se debe centrar la cooperación entre ambos Estados en los próximos años⁷⁴. Estas reuniones son un claro ejemplo de cómo las cuestiones sobre seguridad, control migratorio y de fronteras, son áreas particularmente avanzadas en las relaciones entre España y Marruecos, y también en las relaciones a nivel comunitario, al tratarse de una materia regulada de manera compartida entre la UE y sus Estados miembros. Mientras tanto, las cuestiones de búsqueda y salvamento marítimos han estado sujetas a la voluntad de actuar y colaborar, de manera más informal, entre ambas partes.

4.2. Prospectivas de cooperación SAR en la región del Estrecho de Gibraltar: La nueva etapa del partenariado bilateral entre España y Marruecos

Aunque la informalidad y la confianza en la voluntad de cooperación de ambos Estados ha sido la práctica establecida en el ámbito SAR, si observamos las perspectivas que se esperan de esta colaboración, podemos prever que nos encontramos en un punto de inflexión en las relaciones hispano-marroquíes.

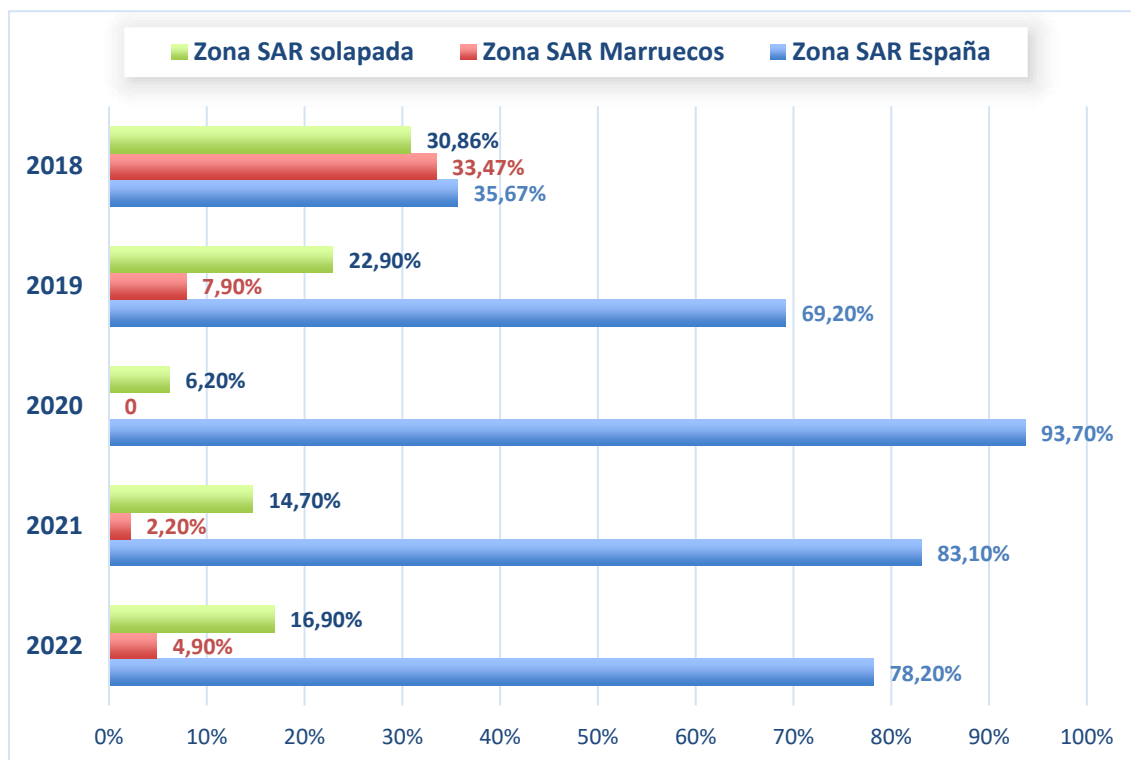
Por un lado, desde la elevada afluencia de pateras recibida en el verano de 2018, el Gobierno español vio la necesidad de solicitar ayuda a Marruecos para reforzar el control de estas rutas migratorias. Como consecuencia, junto con la UE, España decidió proporcionar una serie de inversiones técnicas y financieras a Marruecos, como se ha mencionado anteriormente. Estas inversiones han consistido en actualizaciones de equipos, formación y apoyo financiero, con un total de 148 millones de euros transferidos por la UE entre 2018 y 2019, para mejorar las capacidades de las unidades de rescate del país vecino y, sobre todo, el control y la gestión fronteriza en la zona⁷⁵. En este contexto, es fundamental resaltar que, aunque la UE ha enfatizado la prioridad de llevar a cabo un seguimiento y coordinación de estas medidas, resulta desafiante encontrar documentos que informen y evalúen las mejoras resultantes de estas ayudas. Además, la ausencia de condicionalidad en las mismas conlleva una disminución en el control sobre el destino de

⁷⁴ MINISTERIO DE INCLUSIÓN. GOBIERNO DE ESPAÑA. XX Reunión del Grupo Permanente Hispano-Marroquí sobre Migraciones, 2022, disponible en: <https://www.inclusion.gob.es/cartaespana/es/noticias/Noticia_0646.htm> (último acceso 10 octubre 2022).

⁷⁵ En el marco del Fondo Fiduciario de Emergencia de la UE para África, la UE ha reforzado su apoyo a Marruecos para hacer frente a la migración irregular en la ruta del Mediterráneo Occidental, aprobando una subvención de 148 millones de euros, reconociendo la presión migratoria sobre el país vecino y comprometiéndose a encontrar soluciones conjuntas a los retos compartidos. Los fondos concedidos se destinaron, entre otras medidas, a la creación de un programa de apoyo a la gestión de fronteras en la región del Magreb, centrado en reforzar las agencias fronterizas marroquíes para hacer frente a la migración irregular, desmantelar las redes delictivas transfronterizas y garantizar la protección de los migrantes vulnerables. Además, también se adoptó un programa para apoyar a Marruecos en la lucha contra el tráfico de migrantes y la trata de personas, y un programa de apoyo para ayudar a Marruecos a desarrollar su sistema de gestión de fronteras. Ver: Comisión Europea, *Ruta del Mediterráneo occidental: La UE refuerza el apoyo a Marruecos*, Comunicado de Prensa, 14 diciembre 2018, disponible en: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_18_6705> (último acceso 24 octubre 2022).

los fondos recibidos por el Ministerio del Interior de Marruecos y en la valoración que puede realizarse de sus resultados.

Figura 3: Distribución de rescates efectuados por España entre 2018 y 2022, según zonas SAR de responsabilidad⁷⁶



Como consecuencia de estas ayudas, un primer análisis sobre la distribución de los rescates efectuados en la región en los últimos años ha permitido apreciar cambios significativos y notables en la respuesta de Marruecos. Mientras que la actuación de España en las zonas solapadas se ha mantenido con una tendente disminución, el cambio más relevante lo encontramos en su actuación en las zonas SAR marroquíes (Figura 3). En una posición más proactiva, la intervención del país vecino ha aumentado en sus zonas SAR de responsabilidad, así como su presencia en las zonas solapadas. En el año 2022, la intervención española en la zona SAR marroquí no alcanzó el 5%, una reducción drástica en comparación con los datos anteriores al inicio de estas ayudas, lo que desde el gobierno español se ha celebrado como la consecución de una mejor cooperación entre ambas partes⁷⁷.

⁷⁶ Figura 3. El gráfico representa la distribución de los rescates efectuados por los servicios de salvamento españoles entre los años 2018 y 2022, según las zonas SAR de responsabilidad. Elaborada con datos de: Galán, J. et al. “Salvamento Marítimo reduce drásticamente el rescate de pateras...”, *loc. cit.* <<https://elpais.com/espana/2022-08-21/salvamento-maritimo-reduce-drasticamente-el-rescate-de-pateras-en-aguas-de-responsabilidad-marroqui.html>> (último acceso 20 octubre 2022).

⁷⁷ Hay indicios de un cambio en la dinámica del rescate marítimo de inmigrantes en la ruta del Mediterráneo occidental, con una menor intervención de España en la zona SAR marroquí, y un aumento de la respuesta y la coordinación por parte de Marruecos. Véase: MARTÍN, M. “El acuerdo con Rabat reduce al mínimo los rescates de Salvamento Marítimo en aguas marroquíes”, en *El País*, 10 enero 2020, disponible en:

Bajo una política de divulgación tradicionalmente hermética, caracterizada por la falta de transparencia en la disponibilidad y difusión de datos sobre rescates realizados por Marruecos, la Guardia Civil española y varias ONG dedicadas a la protección de los derechos de los inmigrantes han criticado la falta de claridad en el uso de los fondos otorgados por la UE al país vecino. Por su parte, las autoridades marroquíes han optado por destacar exclusivamente las cifras de rescate correspondientes a 2020, año en el que por primera vez se registró un número de rescates comparable a los realizados por SASEMAR, con aproximadamente 19.554 migrantes irregulares rescatados en su zona de responsabilidad y en las zonas solapadas⁷⁸. Asimismo, también han dado a conocer el número de intentos de migración irregular frustrados hacia España, un total de 63.121 intentos, así como la desarticulación de 256 redes criminales dedicadas al tráfico de migrantes, durante el año 2021⁷⁹.

Aunque las cifras señalan un incremento en la respuesta de Marruecos, esta mayor implicación en los rescates realizados en la región no convence a todos como solución a esta necesidad de cooperación. Para comenzar, se cuestiona que el propósito final de este apoyo financiero a Marruecos parece orientarse en realidad a disminuir la cantidad de inmigrantes que llegan a España, en lugar de centrarse en el objetivo declarado de mejorar las capacidades de rescate de los servicios marroquíes. Adicionalmente, con este cambio de filosofía operativa en el Sur que prioriza la coordinación de Marruecos su zona de responsabilidad, así como en las zonas solapadas, SASEMAR ha dejado de realizar rastreos en la zona SAR del país vecino. Esto ha resultado en una reducción de las oportunidades de prever una emergencia con anticipación, así como en la incapacidad de realizar un seguimiento de las embarcaciones y personas rescatadas por Marruecos⁸⁰. En este sentido, son varias las voces críticas que vinculan esta mayor intervención de Marruecos en el control migratorio en la región, con un incremento en los abusos y violaciones de los derechos fundamentales perpetrados por las fuerzas de seguridad marroquíes hacia las personas migrantes rescatadas en el mar⁸¹. En la práctica, se ha

<https://elpais.com/politica/2020/01/09/actualidad/1578596085_608071.html> (último acceso 20 octubre 2022).

⁷⁸ CARO, L.L. “Marruecos supera ya a Salvamento Marítimo en rescates de inmigrantes”, en *ABC*, 5 de febrero de 2020, disponible en: <https://www.abc.es/espana/abci-marruecos-supera-salvamento-maritimo-rescate-inmigrantes-202002050219_noticia.html>

⁷⁹ “Marruecos rescató del mar 14.236 migrantes en 2021”, en *Canarias7*, 6 de mayo de 2022, disponible en: <<https://www.canarias7.es/politica/marruecos-rescato-14236-20220506144327-nt.html>>

⁸⁰ MARTÍNEZ, B. “España-Marruecos: del rescate de inmigrantes a las muertes en el mar”, en *El Faro de Ceuta*, 26 de junio de 2019, disponible en: <<https://elfarodeceuta.es/espana-marruecos-rescate-inmigrantes-muertes-mar/>>

⁸¹ En los últimos años, diversas organizaciones humanitarias han denunciado, a través de la publicación de sus informes anuales, sobre la violencia injustificada, los maltratos y las agresiones perpetradas por las autoridades y fuerzas de seguridad marroquíes contra los migrantes subsaharianos que intentan emigrar hacia Europa. Esta alarmante situación de vulneración de los derechos humanos ha llevado a que estos grupos exijan al gobierno español que Marruecos no sea considerado en ningún caso como un lugar seguro para el desembarco de personas rescatadas en el mar, y se garantice su traslado a puertos españoles, a fin de prevenir posibles abusos una vez que hayan desembarcado en Marruecos. Ver: “Aid, border security and EU-Morocco cooperation on migration control”, en *Statewatch Analyses*, 24 de noviembre de 2019,

constatado que, en un intento por evitar ser rescatados por los servicios marroquíes y devueltos a Marruecos, los migrantes recurren a nuevas estrategias, retrasando su petición de ayuda y arriesgando su viaje, lo que nos sigue dejando importantes cifras de emergencias y naufragios en la región⁸².

Por otro lado, junto a estas preocupaciones, la evolución reciente de las relaciones diplomáticas entre España y Marruecos ha mostrado un escenario fluctuante e inestable para el establecimiento de una cooperación SAR. Las perspectivas de una mayor cooperación entre ambas partes parecieron truncarse tras las tensiones diplomáticas que comenzaron en 2020 y que se intensificaron con el acontecimiento de la crisis migratoria de Ceuta en 2021.

En diciembre de 2020, la declaración realizada por el ex presidente de los Estados Unidos, Donald Trump, sobre el reconocimiento de la soberanía de Marruecos sobre el territorio del Sáhara Occidental tuvo importantes repercusiones. Este reconocimiento puso a Marruecos en una posición reforzada, donde el Primer Ministro, Saadeddine al Othmani, se apresuró a poner las reivindicaciones territoriales de Ceuta y Melilla sobre la mesa y reiterar la soberanía marroquí sobre ellas⁸³.

Con todo, la tensión en las relaciones entre los dos países vecinos no mejoró cuando, en mayo de 2021, Ceuta se convirtió en el centro de una nueva crisis migratoria. Aproximadamente 10.000 inmigrantes irregulares, entre ellos más de 1.500 menores, llegaron a la Ciudad Autónoma desde Marruecos. Esta incontrolada llegada de migrantes, que supuso un nuevo récord en las estadísticas de inmigración, tenía una cuestión política subyacente, dejando entrever el poder de injerencia de los intereses marroquíes en la Política Exterior de España. En este sentido, ante la previa asistencia hospitalaria prestada en España a Brahim Gali, líder del Frente Polisario, Marruecos decidió responder con la apertura de sus fronteras, animando a miles de personas a cruzar a España. Esta decisión fue ampliamente criticada por la UE, quien expresó su firme rechazo ante “el uso por parte de Marruecos de los controles fronterizos y de la migración y, en particular, de menores no acompañados, como medio para ejercer presión política contra un Estado miembro de la Unión”⁸⁴. Finalmente, tras una semana de tensiones entre los países vecinos, se cerró de nuevo la frontera marroquí, cesaron los flujos migratorios y unas

disponible en: <<https://www.statewatch.org/analyses/2019/aid-border-security-and-eu-morocco-cooperation-on-migration-control/>>

⁸² Más de 375 muertes en la ruta del Mediterráneo Occidental se contabilizaron durante el pasado año 2021. Estos datos muestran un aumento del 10% en las muertes de migrantes que intentan cruzar a Europa, con 340 muertes en la misma ruta migratoria durante el año 2020. Ver: “Spain Western Mediterranean Route”, 12 enero 2022, disponible en: <<https://www.acaps.org/country/spain/crisis/western-mediterranean-route>> (último acceso 22 octubre 2022).

⁸³ “El Primer ministro Al Othmani defiende que Ceuta y Melilla «son marroquíes»”, en *La Vanguardia*, 21 diciembre 2022, disponible en: <<https://www.lavanguardia.com/politica/20201221/6140092/primer-ministro-othmani-ceuta-melilla-sahara-occidental-marroqui.html>> (último acceso 20 octubre 2022).

⁸⁴ Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de junio de 2021, sobre la violación de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño y el uso de menores por las autoridades marroquíes en la crisis migratoria de Ceuta (2021/2747(RSP)). Disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/9559>> (último acceso 23 enero 2023).

7.500 personas regresaron a Marruecos, pero la tensión política entre ambos Estados continuó⁸⁵.

El giro inesperado en estas relaciones fluctuantes llegó en marzo de 2022, cuando el gobierno español decidió retomar las relaciones diplomáticas respaldando la solución autonómica presentada por Marruecos en 2007 en relación con el territorio del Sáhara Occidental. En una declaración del gobierno marroquí, donde se mostraba una carta confidencial firmada por el presidente, Pedro Sánchez, y enviada al rey de Marruecos, Mohamed VI, se vislumbraba un primer acercamiento y respaldo a la propuesta marroquí, definida como la “base más seria, creíble y realista para la resolución de este diferente”. La finalidad de esta carta fue defendida como un medio para asentar las nuevas relaciones entre España y Marruecos. Sin embargo, en ella no aparece mención alguna a los territorios de Ceuta y Melilla, ni a los territorios del norte de África, a pesar de ser la cuestión territorial que más tensiones viene generando entre ambos Estados⁸⁶.

Este acercamiento entre países vecinos, que se materializó, en un primer momento, con la Declaración Conjunta Hispano-Marroquí de 7 de abril de 2022⁸⁷, parece mostrar los primeros resultados de esta nueva etapa. En este sentido, cabe destacar la caída del 31% en las llegadas irregulares desde Marruecos⁸⁸. Asimismo, estas relaciones reforzadas también han conseguido reactivar los grupos de trabajo hispano-marroquíes, como hemos comentado anteriormente, culminando con la celebración de la XII RAN tras ocho años desde su última celebración en 2015. A pesar de ello, si tenemos en cuenta la inconsistente estabilidad que caracteriza las relaciones entre estos vecinos, no podemos asegurar que existan garantías de que este acercamiento logrará el vínculo estable y basado en la confianza que es necesario para alcanzar el equilibrio en los intereses de ambos países.

Tal y como señala DEL VALLE GÁLVEZ, “los acuerdos informales [con Marruecos] no garantizan la estabilidad en las relaciones, por lo que serían preferibles los tratados aprobados en Cortes, y apoyarnos en la UE para compensar el desequilibrio de partida”⁸⁹. El autor señala la opacidad en la toma de decisiones del gobierno, en manos del Rey y su

⁸⁵ GONZÁLEZ GARCÍA, I. “La ruta migratoria de África occidental hacia Canarias...” *Op. cit.* pp. 385-386.

⁸⁶ SOROETA LICERAS, J. “Is autonomy the solution to the Western Sahara?”, *Spanish Yearbook of International Law*, n.º 26 (2022), pp. 258.

⁸⁷ El 7 de abril de 2022, el presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, y el rey de Marruecos, Mohamed VI, acordaron la firma conjunta de una declaración que diera comienzo a una nueva página en las relaciones entre el Reino de España y el Reino de Marruecos. Ver: La Moncloa. Declaración Conjunta - “Nueva etapa del partenariado entre España y Marruecos”, 7 abril 2022, disponible en: <<https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2022/070422-declaracion-conjunta-Espana-Marruecos.pdf>> (último acceso 29 enero 2023).

⁸⁸ SAAVEDRA, M. “Diez meses de acercamiento a Marruecos: menos inmigración, más comercio y ruptura con Argelia”, en *El Periódico Español*, 29 enero 2023, disponible en: <https://www.epe.es/es/internacional/20230129/ran-cumbre-espana-marruecos-hoja-ruta-82104893> (último acceso 29 enero 2023).

⁸⁹ DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Sáhara, ¿español?”, en *Diario de Cádiz*, 7 abril 2022, disponible en: <https://www.diariodecadiz.es/opinion/articulos/Sahara-espanol_0_1672333109.html> (último acceso 29 septiembre 2022).

entorno de Palacio, como la causa de tal desequilibrio en los acuerdos. Es por ello, que no se debe pensar a la ligera que las pretensiones de Marruecos, en las aguas y territorios españoles del norte de África, puedan cambiar por este acercamiento⁹⁰. Por el contrario, se espera que Marruecos siga utilizando las reivindicaciones territoriales para presionar a España, bien para inducir un cambio en su posicionamiento político, bien para obtener concesiones de la UE en favor de sus propios intereses. En este sentido, la instrumentalización de la inmigración es una peligrosa práctica que se ha utilizado con este fin, una praxis que ya hemos visto también en otras partes de Europa y de la que, al parecer, no se han derivado consecuencias jurídicas negativas para Marruecos⁹¹.

Además, no hay que olvidar que Marruecos también desempeña un papel importante para los intereses de la UE. Establecida como la única frontera exterior terrestre en el continente africano, Marruecos es el principal punto de conexión de la UE con África. No es de extrañar, por tanto, que los intereses de la UE, y en particular de España, en Marruecos se basen en el control que el país vecino pueda ejercer sobre los flujos migratorios, así como su papel en la defensa contra el terrorismo.

Trasladar la responsabilidad del control migratorio a terceros países, entre ellos países del norte de África, es una estrategia que se ha ido consolidando progresivamente en la UE desde la crisis de 2015. Al reforzar la cooperación con estos terceros Estados de África, países tanto de origen como de tránsito, la UE ha optado, igualmente, por fortalecer sus sistemas SAR a base de financiación y apoyo, argumentando que así se consigue una gestión más eficaz de las fronteras. A su vez, esta cooperación evita la llegada de inmigrantes a territorio europeo y las responsabilidades en materia de protección internacional que pueden derivarse de estas llegadas irregulares⁹². Un ejemplo notable de esta práctica ha sido la cooperación con Libia en la ruta del Mediterráneo Central, a través de instrumentos financieros como la dotación de recursos y la formación de los

⁹⁰ Tras el trágico suceso ocurrido el 24 de junio de 2022 en Melilla, donde un salto masivo a la valla fronteriza acabó con la muerte de al menos 23 inmigrantes, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) ha pedido a Marruecos que responda por su responsabilidad en la tragedia. Ante esta petición, Marruecos ha respondido que "[Marruecos] no tiene fronteras terrestres con España" y que "[Melilla] sigue siendo una cárcel ocupada", por lo que "no se puede hablar de fronteras, sino simplemente de puntos de acceso", reabriendo el debate sobre la demarcación fronteriza en los territorios del norte de África. Ver: "Marruecos dice a la ONU que no tiene fronteras terrestres con España", *Agencia EFE*, 13 octubre 2022, disponible en: <<https://efe.com/mundo/marruecos-dice-a-la-onu-que-no-tiene-fronteras-terrestres-con-espana/>> (último acceso 13 octubre 2022).

⁹¹ Según DEL VALLE-GÁLVEZ, existe un desequilibrio bilateral en las relaciones hispano-marroquíes a favor de Marruecos. Toma como referencia el uso expreso y deliberado por parte de Marruecos de la inmigración masiva como instrumento de presión, a fin de obtener un cambio en la posición de España en política exterior. En respuesta, España se ha visto obligada a renunciar a valores y principios asentados en la democracia española, para superar situaciones de bloqueo y crisis en las relaciones diplomáticas con su vecino del sur. Ver: DEL VALLE GÁLVEZ, A. "Ceuta, Melilla Gibraltar y el Sáhara Occidental. Estrategias españolas y europeas para las ciudades de frontera exterior en África, y los peñones de Vélez y Alhucemas", *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 10, 2022; GARCÉS MASCAREÑA, B. "La instrumentalización de las migraciones", *Anuario Internacional CIDOB*, n.º 72, 9 septiembre 2022, disponible en: <https://www.cidob.org/en/articulos/anuario_internacional_cidob/2022/la_instrumentalizacion_de_las_migraciones> (último acceso 25 octubre 2022).

⁹² JIMÉNEZ CORTÉS, C. "La desnaturalización de la zona SAR..." *Op.cit.*, pp. 249.

guardacostas libios, y de declaraciones como el Memorando de Entendimiento de 2017 firmado entre Italia y Libia. Esta cooperación ha sido ampliamente criticada, ya que surgen dudas sobre el respeto a las normas de derechos humanos durante la realización de estas operaciones, debido a la compleja situación política en Libia, y sobre la falta de objetivos concretos que debe perseguir esta cooperación para resolver las necesidades de la inmigración en la zona⁹³.

En el caso de Marruecos, hemos visto que la cooperación para el control migratorio ha sido un asunto promovido en las relaciones entre ambos países vecinos, y también de estos con la UE. No obstante, es una cooperación que no recibe el mismo refuerzo en materia SAR, donde ha sido tradicionalmente una colaboración informal modelada por los intereses de las partes, pero que recientemente se ha basado en un modelo de financiación a Marruecos, y en particular, a sus servicios de rescate en el mar.

De este modo, el nuevo rumbo que están tomando las relaciones entre España y Marruecos está por determinar si permitirá mejorar la cooperación para las operaciones SAR en el Estrecho de Gibraltar. Naturalmente, garantizar la salvaguarda de la vida en el mar debe ser un objetivo primordial de esta cooperación, pero, por ahora, lo que está claro es que no se prevé una solución clara e inmediata al choque de intereses entre ambos. Aun así, la intervención de la UE con nuevas ayudas e inversiones, y la tendencia a promover la cooperación con terceros Estados en tareas de control migratorio, ya han propiciado una mayor presencia de Marruecos en la realización de operaciones de búsqueda y rescate en la región.

5. CONCLUSIONES

Entrando en este último apartado de conclusiones, cabe destacar cómo el deber de salvaguardar la vida en el mar ha sido considerablemente estudiado y analizado por los *iusinternacionalistas*, especialmente tras la gran afluencia migratoria en el Mediterráneo y los trágicos acontecimientos vividos a raíz de la crisis de refugiados sirios de 2015. En este sentido, la región del Mediterráneo Central cuenta con una extensa literatura académica centrada en el estudio de las operaciones SAR que tienen lugar en esta zona y en la cooperación establecida entre los distintos actores implicados. En particular, la intervención de Italia, Malta y Libia ha sido ampliamente estudiada, especialmente por los problemas que plantea su colaboración a la hora de garantizar la protección de los derechos humanos de los migrantes y la elusión de responsabilidades en materia de salvamento marítimo. En cuanto a la ruta migratoria del Mediterráneo Occidental, y en particular la región del Estrecho de Gibraltar, esta no ha sido extensamente abordada por la doctrina en lo que a operaciones SAR se refiere. No obstante, esta zona presenta un elevado número de factores que la convierten en un escenario único y atractivo para su estudio. La situación geográfica, la singularidad de la inmigración en cuanto a origen y motivaciones y, sobre todo, la existencia de una zona de responsabilidad SAR solapada,

⁹³ CALVO MARISCAL, L. “Cooperación entre la UE y Libia en materia de inmigración y asilo: La posible creación de plataformas de desembarco”, *Revista General de Derecho Europeo*, n.º 50, 2020 pp. 163-166. (163-204).

hacen aún más necesaria la cooperación entre los dos Estados vecinos, España y Marruecos.

En este estudio sobre la cooperación hispano-marroquí en materia SAR, hemos identificado dos servicios de salvamento marítimo diferentes en cuanto a su naturaleza jurídica, y a los medios y capacidades de los que disponen. Los servicios de rescate españoles han destacado en Europa por su carácter civil, con personal especializado, y con altas capacidades para desarrollar operaciones de salvamento marítimo en la zona. Por su parte, la falta de recursos de los servicios marroquíes ha caracterizado la tradicional respuesta tardía e incierta del país vecino en la coordinación de estas operaciones en las zonas de responsabilidad que tiene asignadas. Pese a las diferencias expuestas, las sinergias de ambos países para el desarrollo de las operaciones SAR en el Área del Estrecho ha dado algunos resultados positivos, pero en los que España ha llevado habitualmente la iniciativa, tanto en las zonas de responsabilidad solapadas como en las zonas de responsabilidad marroquí.

Con el inicio de una aparente nueva etapa en las relaciones hispano-marroquíes, tras el respaldo del gobierno español a la solución autonómica marroquí en relación con el territorio del Sáhara Occidental, se abre una nueva oportunidad para el estudio de la cooperación SAR en esta región, entrando en juego la UE y el papel que esta puede desempeñar junto a los demás actores involucrados.

En un primer momento, las dificultades para gestionar el control de las fronteras exteriores en periodos de alta presión migratoria han llevado a los Estados miembros de la UE, entre ellos España, a tomar nuevas medidas, como delegar parte de esta tarea en terceros países. En este sentido, las llegadas masivas de migrantes en 2018 han supuesto un punto de inflexión para el control migratorio y el salvamento marítimo en la región del Estrecho. Como consecuencia de este aumento en los flujos migratorios, el gobierno de España remodela, en años recientes, la gestión de la inmigración irregular en el Área del Estrecho. Siguiendo una tendencia en línea con los modelos militarizados de los Estados del Sur de Europa, España crea la figura de la ACIE para centralizar las actuaciones relativas al control migratorio en la zona, incluyendo la coordinación en materia SAR. Asimismo, España y la UE optan por promover la cooperación con Marruecos a través de una colaboración basada en el apoyo y financiación a los servicios de rescate marroquíes, en busca de una posición más proactiva por parte de su vecino del sur.

Para España, la gestión de la inmigración irregular es un tema considerado en sus relaciones con Marruecos con diversos instrumentos y mecanismos de cooperación adoptados a lo largo de los años. Sin embargo, en materia de salvamento marítimo, estas operaciones están sujetas a planes de acción informales que, en muchas ocasiones, se han visto obstaculizados por la falta de transparencia y la incertidumbre en la respuesta de Marruecos. A pesar de disponer de un marco jurídico internacional que fomenta la cooperación entre Estados para el correcto desarrollo de las operaciones SAR, nos encontramos con una importante ausencia de acuerdos bilaterales entre España y Marruecos que desarrollen esta materia. De este modo, parece dejarse a la voluntad

política de los Estados implicados el cumplimiento de estas obligaciones internacionales que, por el contrario, constituyen un derecho consuetudinario de obligado cumplimiento, como es el deber de prestar auxilio en el mar.

En la práctica, esta frágil voluntad de cooperación ha sido suficiente para lograr algunos resultados visibles en el desarrollo de las operaciones de salvamento. Con un descenso del 30% en las actuaciones de España en la zona SAR marroquí, la tabla de datos elaborada en este estudio (Figura 3) nos permite reflejar el aumento de la presencia de Marruecos en el Área del Estrecho, una posición proactiva alentada por el nuevo, y aún por desarrollar, partenariado hispano-marroquí. Aun así, la falta de tareas y responsabilidades específicas asignadas a cada una de las partes, nos lleva a una cooperación inestable, que en ocasiones se percibe como una falta de compromiso de las partes.

De hecho, no contar con una respuesta garantizada por parte de los servicios de rescate marroquíes es un gran impedimento para el correcto desarrollo de las operaciones SAR que el nuevo acercamiento entre estos Estados vecinos no aborda. Una crítica recurrente de las ONG dedicadas a la protección de los derechos de los migrantes es que las ayudas concedidas por España y la UE no se han materializado en la mejora y/o modernización de los medios de rescate marroquíes. Por el contrario, se siguen produciendo naufragios en la zona y no hay certeza de que los derechos de los migrantes estén garantizados con su desembarco en Marruecos. Los medios de comunicación nacionales han informado de que la actuación de Marruecos ya ha provocado que los migrantes utilicen nuevas técnicas para evitar ser rescatados y desembarcados en Marruecos, retrasando sus llamadas de socorro mientras intentan llegar a España, lo que puede ir en detrimento de su seguridad. Además, existen dudas sobre si la ayuda concedida, aunque justificada para mejorar el rescate en la región, se centra realmente en un mayor apoyo a la gestión de las fronteras marítimas exteriores en el Área del Estrecho, evitando la llegada de inmigración irregular procedente de Marruecos.

Por su parte, al estudio de este nuevo escenario de apoyo ofrecido a Marruecos para mejorar su actuación SAR en la zona, deben incorporarse varios retos que siguen obstaculizando la cooperación entre ambos países.

A lo largo de los años, las reclamaciones de soberanía sobre los territorios españoles del norte de África han dificultado el establecimiento de un marco fiable de cooperación en ámbitos de especial interés, como la pesca y la cooperación transfronteriza. En particular, la falta de acuerdo mutuo sobre la delimitación de las zonas marinas en el Estrecho de Gibraltar va en detrimento del establecimiento de una cooperación sólida, especialmente en lo que respecta al solapamiento de las zonas de responsabilidad. Como ya se ha mencionado, estas zonas de responsabilidad son independientes de las aguas jurisdiccionales de ambos Estados ribereños. Sin embargo, la intervención de un Estado en las aguas de otro, a pesar de ser una práctica reconocida por la normativa SAR internacional y una práctica habitual para España, puede ser un factor desestabilizador en las relaciones entre dos países. Este es un factor a considerar, sobre todo teniendo en

cuenta que las relaciones entre España y Marruecos son proclives a tensiones diplomáticas y dependen de los intereses políticos de los gobiernos.

Junto a ello, la reciente evolución de las relaciones diplomáticas entre ambos países muestra un escenario fluctuante para el establecimiento de una cooperación duradera y estable. A ello se añade la práctica, cada vez más peligrosa, de Marruecos de utilizar la inmigración como arma de presión diplomática para cumplir sus intereses políticos en España. En este sentido, la crisis de Ceuta de 2021 representa un hito en las tensiones entre ambos, con un uso deliberado de la inmigración para estos fines, dejando un contexto complejo para la cooperación, y un desequilibrio a favor de los intereses de Marruecos. No existen, pues, garantías de que Marruecos no vuelva a actuar utilizando la migración para sus propios intereses y descuidando, deliberadamente, la cooperación establecida, por ejemplo, desoyendo las llamadas de socorro.

De este modo, la ausencia de acuerdos expresos que permita determinar las obligaciones de las partes en materia SAR, así como su seguimiento y evaluación, conduce a una situación de desprotección e inseguridad jurídica, tanto en lo referente a la prosperidad de la región, como a la garantía de protección de los derechos de los migrantes involucrados. Tal compleja es la situación, que no se prevén consecuencias legales para Marruecos por haber ignorado un compromiso adoptado a favor de una cooperación reforzada en materia de gestión de fronteras y movilidad migratoria, y parece no existir argumentos suficientes para disuadirle de repetirlo.

Por el contrario, los planes del gobierno español continúan otorgando un papel clave a Marruecos en el Área del Estrecho a través de lo que podría denominarse una “externalización” de las obligaciones de salvamento marítimo en las zonas SAR solapadas. En este mismo sentido, la centralización de la coordinación en materia migratoria en la región, si bien resulta beneficiosa en términos de gestión de los recursos y unidades involucradas en los rescates, así como en el control de la frontera sur de España, adolece de dar prioridad a la reducción del número de llegadas irregulares a España, sin considerar la eficacia ni la calidad de las unidades de rescate marroquíes y sus métodos de actuación. En esta línea, cabe destacar la notoria escasez de medios y de voluntad política para controlar y dar seguimiento a los rescates realizados por Marruecos, así como para garantizar que los derechos de los migrantes que son rescatados y desembarcados en el país vecino no son objeto de consecuentes vulneraciones de derechos. En esta línea, es fundamental dar prioridad a la regulación SAR y, más específicamente, al deber de prestar asistencia a cualquier persona en peligro en el mar, sin permitir que el contexto migratorio o los intereses políticos de los Estados costeros afecten la adecuada realización de los rescates de personas en peligro en el mar.

En definitiva, estos resultados permiten enumerar las siguientes propuestas de actuación.

En primer lugar, se señala la necesidad de plantear una remodelación y adaptación de los instrumentos jurídicos que regulan la búsqueda y el salvamento en el mar. Las particularidades del actual contexto migratorio tienen como consecuencia una mayor presencia de la vida humana en el mar, motivadas por causas diferentes a las que existían cuando estos instrumentos fueron adoptados. En este sentido, la regulación SAR debería

poder ofrecer una respuesta conjunta, que implicara equitativamente a los Estados en el cumplimiento de sus responsabilidades, y que se adaptara a las dificultades experimentadas en el Mediterráneo. En este punto, resultaría prometedor impulsar y promover una adecuada implementación nacional de la normativa reguladora del salvamento marítimo. Hasta la fecha, dicha implementación ha sido ineficaz debido a la injerencia de intereses políticos estatales y a la falta de responsabilidad en el cumplimiento de los compromisos asumidos, sin dar prioridad a la salvaguarda de vidas en peligro en el mar.

En segundo lugar, el considerable incremento de los flujos migratorios hacia Europa pone de manifiesto la necesidad de promover una cooperación que aborde el fenómeno migratorio entre Estados de origen, tránsito y destino. En este sentido, dentro del marco bilateral UE-Marruecos cabe aprovechar la voluntad mutua que presentan ambas partes para entablar relaciones y, de esta manera, consolidar una cooperación equitativa y equilibrada en materia SAR, donde poder trabajar en igualdad, y potenciar los principios y valores de respeto a la democracia y a los derechos humanos por encima de cualquier interés propio. En este sentido, algunos Estados miembros de la UE han optado por la firma de Memorandos de Entendimiento (MOU) con terceros Estados, en la búsqueda de establecer una línea de actuación conjunta en el reciente contexto migratorio. Para el caso que nos trae a estudio, la firma de un acuerdo no normativo de estas características entre la UE, España y Marruecos podría ser una herramienta factible para regular los rescates en la región del Estrecho de Gibraltar, permitiendo establecer un enfoque coordinado, sin implicar compromisos legales de los cuales las partes parecen reticentes de aceptar. Sin embargo, a pesar de que la eficacia de dicho memorando estaría condicionada por la voluntad de las partes para llevarlo a cabo y cumplir con las disposiciones acordadas, este acuerdo no dejaría de representar un primer paso significativo hacia la adopción de compromisos en este ámbito, así como hacia la aceptación de responsabilidades políticas o morales en caso de que se produzca un incumplimiento de los mismos.

Por último, en el ámbito regional, estos resultados subrayan la necesidad de adoptar un acuerdo bilateral, formal y público entre los dos Estados, que especifique y obligue a ambas partes a cumplir sus obligaciones SAR en sus zonas de responsabilidad y en las que se solapan. Partiendo del Acuerdo de 1996, el desarrollo normativo de esta colaboración, a través de protocolos y planes de actuación conjunta, ayudaría a conseguir un marco legal más sólido para la cooperación en materia de búsqueda y salvamento. También contribuiría a evitar la falta de respuesta ante situaciones de emergencia y a garantizar que ambos Estados actúen para cumplir con la obligación internacional de salvaguardar la vida humana en el mar, tanto en sus zonas de responsabilidad como en las zonas de solape que se extienden en la región del Estrecho de Gibraltar.

Mientras tanto, el Mediterráneo Occidental sigue albergando una de las rutas más transitadas hacia Europa, a la vez que mortífera, con altos índices de muertes y desapariciones. Junto a ello, las últimas crisis migratorias siguen centrando la atención en la zona del Estrecho de Gibraltar, y en la necesaria cooperación entre los servicios de salvamento marítimo establecidos en la región. En este escenario, la cooperación SAR entre España y Marruecos debe aspirar a la búsqueda de un compromiso más destacado

entre ambos Estados, con protocolos de actuación formales, públicos y estables, y donde los aspectos humanitarios no queden relegados por los intereses económicos y políticos de ambas partes.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRISKETA URIARTE, J. “Rescate en el mar y asilo en la Unión Europea: Límites Del Reglamento Dublín III”, Editorial Aranzadi, Navarra, 2020.
- ACOSTA SÁNCHEZ, M.A. “An Analysis of Integrated Management of the External Borders of the European Union”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 8, 2020, pp. 121-144, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/6818>>
- ACOSTA SÁNCHEZ, M.A. “La crisis migratoria de 2020 en las Islas Canarias: algunas opciones de solidaridad europea”, *Anuario español de derecho internacional*, ISSN 0212-0747, ISSN-e 2173-3775, n.º 38, 2022, pp. 455-485.
- ACOSTA SÁNCHEZ, M.A & DEL VALLE GÁLVEZ, A. “La Crisis de los Cayucos. Frontex y el control marítimo de la inmigración clandestina”, *Tiempo de Paz*, 83, 2006, pp. 19-30.
- ATMANE, T. “España y Marruecos frente al Derecho del Mar”, Editorial Netbiblo, A Coruña, 2007, pp. 127-130.
- CALVO MARISCAL, L. “Cooperación entre la UE y Libia en materia de inmigración y asilo: La posible creación de plataformas de desembarco”, *Revista General de Derecho Europeo*, n.º 50, 2020 pp. 163-204.
- CATALDI, G. “Búsqueda y Rescate: La necesidad de equilibrar el control de fronteras con las obligaciones en materia de derecho del mar y de los derechos humanos”, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 72/1, enero-junio 2020, pp. 197-204.
- DE YTURRIAGA BARBERÁN, J.A. “Delimitation of Maritime Spaces Between Spain and Morocco”, *Spanish Yearbook of International Law*, n.º 26 (2022), pp.297-308.
- DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Ceuta, Melilla, Chafarinas, Vélez y Alhucemas: Tomar La Iniciativa”, *Área: Seguridad y Defensa*, ARI 163, 2011, disponible en: <<https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2021/11/ari163-2011-del-valle-ceuta-melilla-chafarinas-velez-alhucemas.pdf>>
- DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Ceuta, Melilla, Gibraltar y el Sáhara Occidental. Estrategias españolas y europeas para las ciudades de frontera exterior en África, y los peñones de Vélez y Alhucemas”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 10, 2022, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/9610>>
- DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Consolidar a la UE en el Área del Estrecho (1): Ceuta, Melilla y Marruecos”, *Área: Seguridad y Defensa*, ARI 66, 2021, disponible en: <<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/consolidar-a-la-ue-en-el-area-del-estrecho-1-ceuta-melilla-y-marruecos/>>
- DEL VALLE GÁLVEZ, A. “Política exterior española en el Área del Estrecho. Gibraltar, Ceuta y Melilla, Marruecos”, *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, 2018, 1ª ed., mayo 2019.

- DEL VALLE GÁLVEZ, A. & TORREJÓN RODRÍGUEZ, J.D. “España y Marruecos: tratados, declaraciones y memorandos de entendimiento (1991-2013)”, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2013, pp. 417-422.
- ESTEVE, F. “The search and rescue tasks coordinated by the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) regarding the surveillance of external maritime borders, en *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 5, 2018, pp. 93-116.
- FARAMIÑÁN GILBERT, J. M. de, “La délimitation du plateau continental en Méditerranée et les relations entre l’Espagne et le Maroc”, en *Les implications juridiques de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mera*, Université Mohammed V-Souissi, Publications de l’Institut Universitaire de la Recherche Scientifique, Rabat, 2010, pp. 127-135.
- GARCÉS MASCAREÑA, B. “La instrumentalización de las migraciones”, *Anuario Internacional CIDOB*, n.º 72, 9 septiembre 2022, disponible en: <https://www.cidob.org/en/articulos/anuario_internacional_cidob/2022/la_instrumentalizacion_de_las_migraciones>
- GARCIA ANDRADE, P. “Extraterritorial Strategies to Tackle Irregular Immigration by Sea: A Spanish Perspective”, 2010, pp.311-346, in RYAN, B. & MITSILEGAS, V. “*Extraterritorial Immigration Control*”, 2010.
- GONZÁLEZ GARCÍA, I. “Cuestiones de derecho del mar en las relaciones entre España, la UE y Marruecos: Incidencia de los temas territoriales y de delimitación marítima”, en Sobrino Heredia, J.M (dir) “*La contribución de la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*”, Vol. 2, 2014, ISBN 978-88-6342-638-0, pp. 791-809.
- GONZÁLEZ GARCÍA, I. “Immigration in Spain: Migratory Routes, Cooperation With Third Countries and Human Rights in Return Procedures”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 7, 2019, pp. 201–230, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/5549>>
- GONZÁLEZ GARCÍA, I. “La cooperación transfronteriza entre España y Marruecos mediante políticas y programas europeos: la incidencia de las cuestiones territoriales”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, ISSN 1138-4026, n.º 45, Madrid, Mayo/Agosto 2013, pp. 536-540.
- GONZÁLEZ GARCÍA, I. “La ruta migratoria de África occidental hacia Canarias. De la crisis de los Cayucos de 2006 a la crisis migratoria 2020-2021. Análisis y valoraciones,” *Ordine internazionale e diritti umani*, n.º 2022, pp. 373-398.
- JIMÉNEZ CORTÉS, C. “La desnaturalización de la zona SAR en el Mediterráneo central: de pieza clave para salvar vidas a instrumento contra los derechos humanos”, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 74/2, julio-diciembre 2022, pp.245-270.
- JIMÉNEZ GARCÍA-CARRIAZO, A., “Small Island, Big Issue: Malta and its Search and Rescue Region – SAR”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 7, 2019, pp. 299-321, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/5546>>
- KAMMER, A. et al. “La Guerra en Ucrania repercute en todas las regiones del mundo”, en *IMF Blog*, 8 marzo 2022, disponible en:

<<https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2022/03/15/blog-how-war-in-ukraine-is-reverberating-across-worlds-regions-031522>>

- KARLSEN, M. A.; CALVO MARISCAL, L.; BELLIDO LORA, M.A; ROSA GARCÍA, A. “Collaboration among actors in the Province of Cádiz, Spain”, en JACOBSEN, C.; KARLSEN, M. A.; VEAREY, Jo (eds.), *Draft analysis of how networks of international, national and local actors collaborate to reduce vulnerabilities on Six Sites in Europe, Canada, and South Africa*, PROTECT Deliverable n.º D4.3, Bergen: PROTECT Consortium, 2022, pp. 22-31, disponible en: <<https://zenodo.org/record/6814020#.ZANKTHbMI2w>>
- MARINAI, S. “The action of Greece and Spain against Irregular Migration by Sea”, en DEL VECCHIO, A. *International Law of the Sea: Currents trends and controversial issues*, Eleven International Publishing, The Netherlands, 2014, pp. 29-58.
- MARINAI, S. “The Control of Migration Flows in the Central Mediterranean Sea: Insights from Recent Italian Practice”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 9, 2021, pp. 1-16, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/8088>>
- MELERO, N. & BENAMAR, J. “Las migraciones ilegales en el Estrecho de Gibraltar: Un análisis de las causas y soluciones para un desarrollo humano entre Andalucía y Marruecos”, *Instituto de Migraciones*, Universidad de Granada, 2011, pp. 623-628.
- PÉREZ-PRAT DURBAN, L. “España y Marruecos en el Estrecho de Gibraltar, el statu quo de Perejil”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 9, 2021, pp. 1-33, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/8148>>
- SOROETA LICERAS, J. “Is autonomy the solution to the Western Sahara?”, *Spanish Yearbook of International Law*, n.º 26 (2022), pp.251-259.
- VÁZQUEZ GÓMEZ, E.M. “Crónica de Derecho del Mar (Enero-Junio 2007)”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales (REEI)*, 2007, pp. 2-3.
- VIVES, L. & ARENAS, P. “Death at Sea: Dismantling the Spanish Search and Rescue System”, *Border Criminologies*, 2022, disponible en: <<https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2022/03/death-sea>>
- ZEBDA, S. “XI Reunión de Alto Nivel Hispano-marroquí, julio de 2015: reflexiones sobre la cooperación en Economía, Seguridad, y Cultura”, *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, n.º 3, 2015, pp. 227-237, disponible en: <<https://revistas.uca.es/index.php/paetsei/article/view/4738>>