

**UN ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL SOBRE LA APLICACIÓN
DEL ARTÍCULO 318 BIS DEL CÓDIGO PENAL**

**¿UN MECANISMO CREADO PARA CRIMINALIZAR LA
SOLIDARIDAD EN EL MAR MEDITERRÁNEO?**

Trabajo Final de Grado (21113)

Grado en Criminología y Políticas Públicas de Prevención

Universidad Pompeu Fabra

Curso Académico 2023-2024

Alumna: Sarah Didoune Andrieu

N.I.A.: 241796

Tutora: Cristina Güerri

“Nadie pone a su hijo en un barco salvo que el agua sea más segura que la tierra”

Warsan Shire

Declaración de autoría y originalidad

Yo, Sarah Didoune Andrieu, certifico que el presente trabajo no ha sido presentado para la evaluación de ninguna otra asignatura, ya sea en parte o en su totalidad. Certifico también que su contenido es original y que soy el único/a autor/a, no incluyendo ningún material anteriormente publicado o escrito por otras personas, salvo aquellos casos indicados a lo largo del texto.

Sarah Didoune Andrieu

Barcelona, martes 4 de junio de 2024

Agradecimientos

En primer lugar, agradecer a mi tutora Cristina Güerri por guiarme durante todo el proceso. Su implicación y persistencia hicieron que no abandonara el tema de investigación y no puedo estar más agradecida por ello.

En segundo lugar, agradecer a mi familia, particularmente a mis padres y mi hermana, por su amor y apoyo incondicional y por creer en mí y acompañarme en cada uno de mis pasos. Gracias por inculcarme unos valores que me hacen ser una mujer valiente y fuerte que se esfuerza para perseguir sus sueños.

Merci, et moi plus que vous.

Por último, quiero reconocer y agradecer la valentía de todas las personas que día a día enfrentan el racismo institucional que provoca que derechos tan fundamentales como lo es el derecho a la vida se vean vulnerados. Nadie decide dónde nacer, por ello, todo el mundo debería poder elegir donde vivir. El mundo es de todos, y no debería reducirse a una simple cuestión de nacionalidad.

Resumen

Durante los últimos años, decenas de miles de ciudadanos extranjeros han arriesgado sus vidas huyendo de situaciones de vulnerabilidad para enfrentar el racismo institucional que impera en Europa, el mismo que provoca que las acciones solidarias de Helena Maleno, entre las de otras personas, acaben siendo criminalizadas debido a la política antimigratoria que los Estados miembros han consolidado con el objetivo de mantener la “Europa fortaleza”. Con el propósito de desvelar si la ayuda humanitaria es criminalizada, el presente trabajo analizará cómo los jueces y tribunales aplican el art. 318 bis del CP para poder verificar si está siendo utilizado como un arma para enfrentar la inmigración a través la criminalización de las personas que asisten a los ciudadanos extranjeros que cruzan el mar Mediterráneo para poder llegar a Europa, debido a que desde la UE se han obstaculizado los canales de acceso no solo legales, sino también seguros. Asimismo, el análisis jurisprudencial desvelará una nueva práctica judicial donde, quienes son criminalizados, son los mismos ciudadanos extranjeros que viajan en las pateras y ponen en riesgo sus vidas con el objetivo, no solo de lograr su propia inmigración, sino también de proteger la vida del resto de ciudadanos extranjeros.

Palabras clave - migración irregular, tráfico ilícito de inmigrantes, delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros, ayuda humanitaria, criminalización de la solidaridad.

Abstract

In recent years, tens of thousands of foreign citizens have risked their lives fleeing vulnerable situations to confront the institutional racism that prevails in Europe. The same racism which causes the solidarity actions of Helena Maleno along with other people, end up being criminalized due to the anti-immigration policy that European member States have consolidated with the aim of maintaining “Fortress Europe”. With the purpose of presenting whether humanitarian aid is criminalized, this paper will analyse how judges and courts apply art. 318 bis of the CP. In order to verify whether it is being used as a weapon to confront immigration, by means of criminalizing people who assist foreign citizens who cross the Mediterranean Sea to reach Europe, because the European Union has hindered both, the legal as well as the safe channel of access. Likewise, the jurisprudential analysis will reveal a new judicial practice where, criminalized people, are those same foreign citizens who travel in boats and put their lives in risk with the aim, not only to achieve their own immigration, but also to protect the lives of other foreign citizens.

Keywords - irregular migration, migrant smuggling, crimes against the rights of foreign citizens, humanitarian aid, criminalization of solidarity.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. LA CRISIS MIGRATORIA Y LA RESPUESTA EUROPEA. EL CASO DEL MEDITERRÁNEO	4
2.1. La consolidación del mar Mediterráneo como una de las principales rutas migratorias.	4
2.2. El espacio Schengen y la construcción de una Europa fortaleza ante las olas migratorias.	6
2.3. El deber de rescate en el mar frente a la política migratoria antisolidaria de la Unión Europea.	8
2.4. La ayuda humanitaria y las iniciativas solidarias de la sociedad civil.	9
2.5. Mecanismos para combatir la inmigración irregular: los Facilitators Package.	10
2.5.1. La criminalización de la solidaridad en el mar Mediterráneo, una nueva arma en la lucha contra la inmigración irregular.	12
3. MARCO TEÓRICO	15
3.1. Aproximaciones teóricas ante la posible criminalización de la ayuda humanitaria en el mar Mediterráneo.	15
3.1.1. Criminología de la movilidad.	16
3.1.2. Crimigración.	17
3.1.3. La construcción de estereotipos y prejuicios alrededor de la figura de “los otros”.	18
4. MARCO NORMATIVO	19
4.1. Marco normativo de la Unión Europea y la actual regulación del artículo 318 bis del Código Penal.	19
4.2. La ambigüedad de los objetivos y la evolución legislativa del artículo 318 bis del CP.	21
4.3. La exclusión de la responsabilidad por razones humanitarias.	23
4.4. Distinción entre el delito de tráfico y el de trata de personas.	25
5. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA	26
6. RESULTADOS	29
7. DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	37
7.1. La persecución y criminalización de las acciones solidarias de la sociedad civil.	37
7.2. La no aplicación de la excusa absolutoria de ayuda humanitaria.	38
7.3. La no aplicación de la excusa absolutoria de ayuda humanitaria cuando se aprecia la relación de parentesco.	39

7.4. La persecución y criminalización de una nueva figura a través la aplicación del art. 318 bis del CP: el inmigrante.	40
7.4.1. ¿Es justo condenar a través de una sentencia de conformidad o mediante la confesión de unos hechos calificados como delictivos cuando el acusado es uno de los ciudadanos extranjeros que viaja dentro la embarcación?	40
7.4.2. Sentencias que, en mayor o menor medida, han apreciado la vinculación del acusado a una organización criminal o una voluntad de obtener una ganancia económica a expensas de la situación de vulnerabilidad y necesidad del resto de ciudadanos extranjeros.	42
7.4.3. Sentencias que han condenado actuaciones que podrían haber sido interpretadas como actos de ayuda humanitaria y, por ende, apreciar la excusa absolutoria.	43
7.4.4. ¿La evidencia probatoria apreciada es suficiente para emitir un fallo condenatorio?	46
7.4.4.1. Material probatorio insuficiente para poder emitir un fallo condenatorio.	47
7.4.4.2. Condena por la posesión de objetos presuntamente vinculados a la actividad ilícita.	48
7.4.4.3. Evidencia probatoria respaldada por la declaración de los testigos protegidos, así como los posibles incentivos ofrecidos por su testimonio.	48
7.5. ¿Cuál es la tendencia judicial a la hora de decidir qué tipo de pena imponer a quien intencionadamente ayude a entrar y transitar en territorio español a un ciudadano extranjero que carece de autorización para ello?	51
7.6. Sentencias que han dictado un veredicto absolutorio junto con sus respectivos fundamentos legales y pruebas consideradas.	53
8. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN	56
9. CONCLUSIONES	58
ANEXOS	61
1. Evolución de los datos sobre personas desaparecidas en el mar Mediterráneo.	61
2. Datos sobre el número de inmigrantes llegados a España por vía marítima durante el año 2023 y la comparativa respecto al año anterior (2022).	61
3. Tablas resumen del análisis jurisprudencial.	62
BIBLIOGRAFÍA	106
WEBGRAFÍA	110
NORMATIVA	113

ABREVIATURAS Y SIGLAS

ART.	Artículo
AP	Audiencia Provincial
CIE	Centro de Internamiento de Extranjeros
CP	Código Penal
F.J.	Fundamento Jurídico
LO	Ley Orgánica
MF	Ministerio Fiscal
NÚM.	Número
ONG	Organización no gubernamental
SAR	Search and Rescue
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TS	Tribunal Supremo
TSJ	Tribunal Superior de Justicia
UE	Unión Europea

1. INTRODUCCIÓN

En el mundo globalizado y transnacional actual, las fronteras han dejado de ser meras líneas que delimitan la soberanía territorial de los estados y se han consolidado como instrumentos para reproducir jerarquías en los movimientos de personas y generar diferenciaciones sociales y exclusiones (Ruíz-Benedicto, 2019). Asimismo, en los últimos años, la política migratoria europea se ha caracterizado por ser una política de obstaculización, consolidando los casi infranqueables muros que rodean la “Europa Fortaleza” (Grup d’Estudis sobre els Drets dels Immigrants, [GESDI], 2024).

Esta política, lejos de frenar los desplazamientos migratorios, ha provocado que, junto con el efecto empuje que las situaciones de pobreza, crisis o guerra han originado en los países de origen y la obstaculización de las vías legales y seguras para llegar a Europa, los inmigrantes y refugiados busquen vías migratorias alternativas que no solo son ilegales, sino también inseguras (GESDI, 2024). Consecuentemente, la política migratoria europea puede asimilarse a un arma letal creada con el objetivo de proteger a quienes se les atribuye la etiqueta de “ciudadano europeo”, mientras las fronteras se blindan para impedir el acceso a todos los que no formen parte del endogrupo.

Ante la postura antisolidaria de los Estados miembros de la UE, la sociedad civil se ha movilizado con el propósito de proteger y rescatar la vida de los inmigrantes y refugiados que quedan a la deriva en el mar Mediterráneo. No obstante, con el objetivo de mantener el bloqueo y de reafirmar su postura en la batalla contra la inmigración, se han criminalizado las conductas solidarias a través la introducción en el CP de un nuevo artículo, el 318 bis. En su articulado se defiende la necesidad de proteger los derechos de los ciudadanos extranjeros. Pero, en la práctica, lo que señala parte de la doctrina, incluida Margarita Martínez Escamilla (2019), es el uso del artículo como una herramienta para criminalizar las actuaciones de la sociedad civil que buscan proteger y rescatar la vida de los ciudadanos extranjeros que quedan a la deriva en el mar Mediterráneo. Específicamente, este artículo castiga toda conducta que ayude a entrar y transitar a una persona no nacional de la UE y que carezca de autorización de entrada y tránsito.

Frente a ello, Martínez-Escamilla (2019) realizó un análisis jurisprudencial que le permitió afirmar que, a pesar de que el art. 318 bis del CP integra una cláusula de exención de responsabilidad penal para los supuestos en los que concurra ayuda humanitaria, la autora solo localiza una sentencia donde se ha aplicado esta disposición. Por ello, afirma que se está persiguiendo y criminalizando la solidaridad.

En atención a estas alegaciones, el objetivo que persigue el siguiente trabajo es continuar el análisis jurisprudencial que inició la autora para verificar cómo se continúa aplicando el art. 318 bis del CP en la actualidad, y poder, o bien reafirmar que sigue siendo un mecanismo que persigue y condena las acciones solidarias de las ONG y personas anónimas, o, por el contrario, constatar que las tendencias en su aplicación se han modificado. En concreto, se han seleccionado cien sentencias de las cuales se ha analizado el tipo de veredicto, si hubo casos que se resolvieron a través de una conformidad, cómo se ejecutó el tránsito de inmigrantes, y qué elementos de prueba permitieron dictar un fallo condenatorio. Además, se ha examinado el veredicto de los tribunales cuando se concurre la circunstancia de parentesco para comprobar si estas actuaciones fueron apreciadas como ayuda humanitaria o, por el contrario, fueron condenadas.

Los resultados muestran que, contrariamente a la hipótesis de partida, los sujetos condenados son los mismos ciudadanos extranjeros que arriesgan sus vidas migrando por vías inseguras y muy peligrosas para llegar a Europa. Adicionalmente, también se condena a los familiares que asisten a sus parientes inmigrantes que carecen de permiso de entrada y tránsito en el territorio español debido a que, desde Europa, se ha obstaculizado el acceso a estas autorizaciones.

En síntesis, la necesidad de este análisis es evidente. Durante los últimos años, decenas de miles de personas han perdido la vida en el mar Mediterráneo porque desde Europa no solo se ha impulsado una política antimigratoria y de obstaculización para enfrentar la inmigración, sino que, simultáneamente, se ha utilizado el código penal para perseguir y criminalizar a toda persona que pretende reconocer y defender uno de los derechos fundamentales recogidos en la Constitución Española, el derecho a la vida (Art. 15 CE)¹.

¹ Art. 15 CE: “*Todos tienen derecho a la vida y a la integridad física y moral, sin que, en ningún caso, puedan ser sometidos a tortura ni a penas o tratos inhumanos o degradantes. Queda abolida la pena de muerte, salvo lo que puedan disponer las leyes penales militares para tiempos de guerra*”.

2. LA CRISIS MIGRATORIA Y LA RESPUESTA EUROPEA. EL CASO DEL MEDITERRÁNEO

2.1. La consolidación del mar Mediterráneo como una de las principales rutas migratorias.

A pesar de que los movimientos migratorios forman parte de la historia de la humanidad, el aumento de los naufragios de inmigrantes que cruzan el mar Mediterráneo para llegar a Europa ha desencadenado la alarma social y la preocupación en ciertos sectores de la sociedad civil (Oroza y Puente, 2017).

Según Oroza y Puente (2017), las razones que podrían explicar los movimientos migratorios a través del mar Mediterráneo pueden sustentarse en dos fenómenos: los problemas socioeconómicos y demográficos de los países del sur de los que proviene la mayoría de los inmigrantes indocumentados, y las guerras y conflictos militares que generan inestabilidad política y social, provocando la necesidad de huir.

Es por ello que, en los últimos años, decenas de miles de personas han cruzado el Mediterráneo desde las costas del norte de África y Turquía para dirigirse a la UE sin contar con la autorización requerida para poder entrar y transitar en el territorio (International Organization for Migration [IOM], 2021). En 2022 se estimaba que, a lo largo de los últimos ocho años, más de dos millones de migrantes y refugiados cruzaron el Mediterráneo para llegar a Europa (Agencia de la ONU para los Refugiados [ACNUR], 2022) a través de rutas inseguras y peligrosas debido a las fronteras se han militarizado y obstaculizado para enfrentar los flujos de inmigración irregular (Oroza y Puente, 2017).

En lo que se refiere a la problemática expuesta, es difícil saber con exactitud cuántas personas han perdido la vida con el fin de llegar a Europa, pero varias instituciones y organizaciones intentan esclarecer esta realidad. Primero, desde el 2014, el proyecto *Missing Migrants* (IOM, 2021) empezó a cuantificar el número de personas que cruzaban el Mediterráneo. Concretamente, el proyecto expone que, desde el 2014 hasta la actualidad², han desaparecido

² Última actualización de los datos el 21 de mayo de 2024.

29.734 personas³, y solo en lo que llevamos de año, 880 personas han desaparecido y perdido la vida.

En la misma línea, Ca-minando fronteras lleva trabajando desde el año 2002 con el objetivo de defender los derechos humanos en las rutas migratorias, condenar la violencia que sufren las personas que migran y dar soporte a las víctimas y sus familias en los procesos de verdad, justicia, reparación y no repetición. En esta lucha, elaboran un informe para reflejar cuál es la situación actual en el mar Mediterráneo. En el último informe, afirman que a lo largo del 2023, 6.618 personas han perdido la vida intentando llegar a España (Ca-minando Fronteras, 2023). Además, 84 embarcaciones han desaparecido con personas a bordo (Ca-minando Fronteras, 2023). Como resultado, más de 84 familias desconocen el paradero de sus seres queridos que lucharon para cruzar una frontera infranqueable, la “Europa fortaleza”.

Por otro lado, la agencia encargada del control de fronteras, Frontex, afirma que, en el año 2015, fue cuando se produjo el mayor número de entradas ilegales a través de las fronteras de la UE, registrando más de 1,8 millones de accesos (Parlamento Europeo [PE], 2017)⁴. Desde entonces, a pesar de que las tendencias han disminuido, la ruta del Mediterráneo Central sigue siendo la más frecuentada, con más de 152.200 detecciones (FRONTEX, 2023).

En suma, todas las corrientes migratorias que se desplazan por el mar Mediterráneo tienen una repercusión directa sobre España, y en especial sobre la frontera sur y las costas de las Islas Canarias, convirtiéndose en zonas territoriales estratégicas para recibir a los grupos migratorios que se desplazan por la vía marítima. El motivo de ello es simplemente una cuestión de posición geoestratégica, ya que estas zonas sirven como puerta de entrada a Europa y otros continentes (Marcu, 2007), además de ser uno de los territorios, junto con las costas italianas y griegas, más cercanos a las costas norteafricanas. En este contexto, el informe del Ministerio del Interior (2023) expone que en el año 2023 llegaron a España por vía marítima 55.618 inmigrantes, superando con creces el número de llegadas del año anterior⁵. Concretamente, las Islas Canarias fueron la comunidad autónoma donde se produjo el mayor número de llegadas⁶.

³ Previsto en el anexo 1.

⁴ Última actualización de los datos en marzo del 2024.

⁵ Previsto en el anexo 2.

⁶ Previsto en el anexo 2.

2.2. El espacio Schengen y la construcción de una Europa fortaleza ante las olas migratorias.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, la necesidad de poner fin a los conflictos bélicos que habían sucedido en el continente europeo y con el objetivo de impulsar políticas con influencia más allá del funcionamiento interno de cada Estado (Moreno Juste, 2003 citado en Pereyra, 2021), se empieza a afianzar en el panorama europeo una organización intergubernamental que se impondrá como autoridad transnacional (Krasner, 2001 citado en Pereyra, 2021) y se denominará Unión Europea.

La actual estructura de la UE, diseñada por el ideólogo Jean Monnet junto con el político Robert Schuman, se inicia desde una perspectiva económica que funciona como punto de partida para, sucesivamente, ir integrando otros aspectos políticos, militares, sociales, de inmigración, etc (Torres, 2008).

Por consiguiente, desde esta base económica, a partir de 1975 arranca una cooperación entre Estados sobre diferentes materias, entre ellas inmigración, derecho de asilo y cooperación policial y judicial (Rozas, 2004). Más adelante, la firma paulatina de diferentes tratados permitirá unificar elementos políticos y diplomáticos hasta alcanzar la firma del Tratado de Lisboa en 2007, que creará la actual estructura de la Comunidad Europea. De esta forma, se construye una única “Unión” que permitirá la consolidación del Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (ELSJ) (art. 67 al 89 TFUE) con una mejora de la política exterior común y de defensa (Nanclares y Corres, 2008). Pocos meses después, el Consejo Europeo desarrolló en Tampere las bases del Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia que, queriendo ser inicialmente un espacio de libertad, acabó poniendo más énfasis a la seguridad y el control (Rozas, 2004).

El resultado de esta política se refleja en la “crisis migratoria” o “crisis de refugiados”, que evidencia cómo la creación de un espacio de libre circulación dentro la UE orientado a la seguridad, simultáneamente, provoca una falta de solidaridad con los ciudadanos de países extracomunitarios, ya que, en lugar de ayudar a personas que estaban huyendo de una realidad de guerra y pobreza, los Estados miembros deciden aumentar las medidas de seguridad, control y retorno forzoso de inmigrantes irregulares. Por consiguiente, la gestión de la crisis migratoria en todo momento estuvo enfocada en la protección de los ciudadanos

comunitarios (Rodríguez-Camejo, 2021). Frente a ello, Rodríguez-Camejo (2021) afirma que “esta respuesta ha condicionado la libre circulación de las personas en el espacio Schengen y ha reducido los derechos de los inmigrantes en el contexto de la lucha contra la inmigración irregular en la UE” (p. 85-86).

Junto con el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia, es importante no desatender la cooperación iniciada en el 1985 por parte de algunos países de la UE⁷, cooperación que finalizó con el Tratado de Ámsterdam, que introdujo el “acervo Schengen” en el marco jurídico de la UE (EUR-Lex, s.f.). Esta adhesión trajo consigo la adopción de materias heterogéneas, desde la seguridad interna y externa, justicia civil y penal, hasta la libre circulación de la población de los Estados miembros, así como medidas de asilo. En consecuencia, uno de los principales efectos fue la eliminación de los controles de movimiento sobre las personas nacionales de todos los Estados miembros de la UE que se anexionaron al *Convenio de Schengen sobre la eliminación de los obstáculos a la libre circulación de personas*⁸; y el desplazamiento de las fronteras interiores a fronteras exteriores, entre ellas, la Frontera Sur (Rayo, 2012). Agregado a lo anterior, en el 2004 se creó la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX) para apoyar a los países de la UE anexionados a Schengen en la gestión, armonización y control de las fronteras exteriores para poder hacer frente a las tendencias migratorias y a la delincuencia transfronteriza (Unión Europea, s.f.). Desde su creación, y especialmente a partir del 2015, el crecimiento de esta organización ha sido constante hasta lograr asentarse como uno de los puntos centrales de la Gestión Europea de Fronteras. Ante ello, la evolución de la Agencia refleja los miedos, la improvisación y los intereses ideológicos que guían la política migratoria (González-Páramo, 2021).

⁷ En 1975, Bélgica, Alemania Occidental, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos, actuales Estados miembros de la UE, firman un acuerdo, en el pueblo luxemburgués de Schengen, sobre la eliminación gradual de sus controles fronterizos interiores. Estos mismos países firmaron el Convenio de Schengen en 1990 para poner en práctica la política de no control de fronteras interiores (EUR-Lex, s. f.).

⁸ El Reino de España se adhiere al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen el 14 de junio de 1985. BOE-A-1994-7586. *Instrumento de ratificación del Acuerdo de Adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985 entre los Gobiernos de los Estados de la Unión Económica Benelux, de la República Federal de Alemania y de la República Francesa, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes, firmado en Schengen el 19 de junio de 1990, al cual se adhirió la República Italiana por el Acuerdo firmado en París el 27 de noviembre de 1990, hecho el 25 de junio de 1991.* (s/f). Boe.es. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1994-7586>

2.3. El deber de rescate en el mar frente a la política migratoria antisolidaria de la Unión Europea.

A pesar de que Europa ha respondido a las corrientes migratorias con la creación de una “Europa fortaleza” y una política de obstaculización, es innegable la existencia de un deber de rescate en el mar. En particular, el texto legal del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* de 1982, concretamente en su art. 98⁹, manifiesta la existencia de un deber humanitario de rescate casi absoluto e incondicionado. Junto con esta obligación, Javier de Lucas (2014, citado en Ramírez y Peralta, 2018) menciona la existencia de una normativa adicional como el *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo* (Convenio SAR, 1979)¹⁰, el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar* de 1974 (*Convenio SOLAS*)¹¹, la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* de 1982 (*Convenio Convemar*)¹² y las Directrices respecto de la actuación con personas rescatadas en el mar, incluida la Resolución MSC 167 (78) 2004¹³, del Comité de Seguridad Marítima, las cuales vinculan a los diferentes Estados a obligaciones jurídicas que van más allá de un deber humanitario (Ramírez y Peralta, 2018).

Frente a este entramado de normas y convenios, es alarmante la existencia de opiniones que defienden que, si acudimos al rescate de todos los inmigrantes que deciden emprender su viaje migratorio a través del mar Mediterráneo, ello desencadenaría un “efecto llamada” que provocaría más muertes ante la imposibilidad de poder salvar todas las vidas (Ramírez y Peralta, 2018).

⁹ Artículo 98. Deber de prestar auxilio. 1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros: a) preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuando sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo; c) caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala. 2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

¹⁰ Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 27 de abril, 1979. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

¹¹ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1 de noviembre, 1974. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

¹² Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10 de diciembre, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

¹³ International Maritime Organization (IMO), Resolución MSC.167(78) Directrices respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, 20 mayo 2004. <https://www.refworld.org/node/134511>

En conjunto, a pesar de la existencia de una normativa legal de la cual se deriva un deber de rescatar vidas humanas en el mar, Europa decide mantener su inactividad, ya que, si bien es cierto que en el pasado se llevaron a cabo algunas operaciones de rescate como *Themis*, *Poseidón* o *Indalo*¹⁴, desde la finalización de la operación *Mare Nostrum*, la falta de solidaridad que caracteriza las políticas migratorias europeas ha provocado que el mar Mediterráneo se haya convertido en uno de los mayores cementerios del mundo (Ramírez y Peralta, 2018).

2.4. La ayuda humanitaria y las iniciativas solidarias de la sociedad civil.

Ante la inacción de Europa, a menudo justificada por el “efecto llamada” que defiende parte de la doctrina, la sociedad civil ha decidido movilizarse para rescatar y salvar vidas humanas, reivindicando los derechos de las personas migrantes y refugiadas (Esteban de la Rosa, 2023).

En atención a la labor desarrollada por parte de las ONG dedicadas a brindar ayuda humanitaria, organizaciones no gubernamentales como Médicos sin Fronteras, SOS Méditerranée, Sea-Watch, Proactiva Open Arms, Jugend Rettet, Sea-Eye y PROEMAID (Ferstman, 2019) han desplegado embarcaciones en el mar Mediterráneo para buscar y rescatar a migrantes en peligro en el mar (Janer, 2020). En particular, ProActiva Open Arms se dedica a proteger la vida de personas abandonadas en aguas internacionales que huyen de conflictos bélicos, persecución o pobreza. Su principal labor es la vigilancia y salvamento de las embarcaciones que necesitan auxilio en el Mediterráneo central. En paralelo, desarrollan una importante labor denunciando injusticias y vulneraciones de derechos humanos (Open Arms, 2024).

Adicionalmente, también hay miembros de la sociedad civil que, de forma anónima, llevan a cabo acciones de ayuda humanitaria. Por ejemplo, Sarah y su hermana, dos mujeres defensoras de los derechos humanos, en su viaje migratorio hacia Europa, salvaron a dieciocho personas arrastrando a nado la embarcación en la que viajaban (Amnistía Internacional, 2020).

¹⁴ Las operaciones *Themis* (anteriormente denominado como *Tritón*), así como la de *Poseidón* e *Indalo*, son tres actuaciones ejecutadas por Frontex y las cuales cubren el Mediterráneo Central, el Oriental y el Occidental respectivamente. Las tres operaciones desarrollan labores de vigilancia de fronteras y de búsqueda y salvamento (Consejo Europeo, 2024).

En síntesis, frente a la política migratoria europea, que busca consolidar una frontera militarizada que proteja al endogrupo (Esteban de la Rosa, 2023), el incremento no solo del número de travesías por el Mediterráneo, sino también de muertes y desapariciones de migrantes y refugiados, ha llevado a la sociedad civil a ir al rescate en el mar. Frente a ello, Europa ha optado por criminalizar esta solidaridad.

2.5. Mecanismos para combatir la inmigración irregular: los *Facilitators Package*.

La continua llegada de inmigrantes en los últimos años ha generado que, desde Europa, se hayan creado más medidas e instrumentos para frenar su entrada (Ilies, 2009). Una de estas medidas ha consistido en sancionar y perseguir a todas las personas que auxilian a los ciudadanos extranjeros (Martínez-Escamilla, 2019). Previamente a abordar la criminalización de la solidaridad como un mecanismo para combatir la inmigración, se expondrán de forma breve otras medidas e instrumentos creados con el objetivo de frenar la llegada de inmigrantes.

En primer lugar, en el año 2002, la UE aprueba el *Facilitators Package*, compuesto por una Decisión Marco del Consejo de 28 de noviembre de 2002 destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares (2002/946/JAI)¹⁵, y la Directiva 2002/90/CE del Consejo de 28 de noviembre destinada a definir la ayuda a la entrada, circulación y estancia de personas irregulares¹⁶. Uno de los efectos de esta normativa es que deja la puerta abierta a la discrecionalidad estatal para que sean los propios Estados miembros los que decidan si castigar o no una conducta cuando se haya realizado con el objetivo de prestar ayuda humanitaria al ciudadano extranjero (Penchaszadeh y Sferco, 2020). Consecuentemente, se dificulta poder distinguir la acción humanitaria y desinteresada, del tráfico como acción interesada para obtener una ganancia económica. El efecto de esto, es poder iniciar procedimientos judiciales contra la sociedad civil (Penchaszadeh y Sferco, 2020).

¹⁵ Unión Europea. Decisión (UE, JAI) 2002/946/JAI del Consejo de la Unión Europea, de 28 de noviembre de 2002, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, circulación y a la estancia irregulares. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2002-82210>

¹⁶ Unión Europea. Directiva (UE) 2002/90/CE del Consejo de la Unión Europea, de 28 de noviembre de 2002, destinada a definir la ayuda a la entrada, circulación y estancia de personas irregulares. Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 328/17, 5 de diciembre de 2002. <https://www.boe.es/doue/2002/328/L00017-00018.pdf>

Por otro lado, la aprobación en 2006 de la COM (2006) 402 final, convierte la inmigración irregular en el elemento central de la política migratoria común de la UE. Concretamente, la Comisión Europea establece que será inmigración irregular cuando sean: 1) nacionales de terceros países que entren ilegalmente en el territorio de un Estado miembro por tierra, mar o aire, ya sea a través de documentos falsos/falsificados o bien mediante el crimen organizado que desarrolla su actividad en el marco del tráfico ilícito de personas, 2) personas que han accedido al territorio de forma legal a través de visados, pero se quedan más del tiempo permitido, y 3) personas que han solicitado asilo y que se quedan después de recibir una resolución negativa de su demanda de asilo (COM (2006) 402 final).

Adicionalmente, en la misma Comisión se articulan las prioridades políticas que deben ser abordadas por los Estados miembros en las diferentes etapas del proceso migratorio: 1) cooperación con terceros países desde donde proviene la inmigración, 2) la creación de Fronteras Seguras a través de organizaciones como Frontex, Sistemas de Información de Visas y el Sistema de Información de Schengen II, 3) la lucha contra la trata y el tráfico ilícito de personas, 4) documentos de viaje y de identificación seguros, 5) abordar las regularizaciones, 6) hacer frente al empleo ilegal, 7) fomentar las políticas de devolución, 8) mejorar el intercambio de información entre Estados y, por último, 9) promover la responsabilidad de los transportistas (COM (2006) 402 final).

Siguiendo la misma línea, en el 2016 se crea la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas para ayudar a los Estados miembros a proteger sus fronteras exteriores, ampliando también las competencias de Frontex, institución encargada de la gestión de las fronteras (Rodríguez-Camejo, 2021).

Ante la adopción de todos estos instrumentos, Ilies (2009), en su análisis de las políticas más relevantes adoptadas por la Comunidad Europea, argumenta que el objetivo que persigue Europa es el de crear una política que gire en torno a reducir el número de inmigrantes irregulares en lugar de generar alternativas legales a esta inmigración. Si trasladamos esta reflexión a la realidad, nos conduce a la imagen de Estados miembros alzando muros y vallas, construyendo CIEs e incrementando las devoluciones en caliente, entre otras prácticas, en lugar de comprender el motivo por el cual se da esta inmigración. El resultado de todas estas acciones es una lucha permanente contra “esos extraños que llaman a la puerta” (Bauman,

2016 citado en Rodríguez-Camejo, 2021, p. 95), y para los cuales no hay sitio dentro de Europa.

Yuxtapuesto a este paquete de medidas que pretenden combatir la inmigración irregular, y retomando la idea que inicia este apartado, algunas opiniones alegan la creación de nuevos instrumentos que controlan la inmigración de forma indirecta. Concretamente, a través de las restricciones, amenazas, agresiones y denuncias que sufren los defensores de las personas en movimiento (Relator especial sobre la situación de los derechos humanos, 2018 citado en Martínez-Escamilla, 2019).

Esta idea es la que comparte Martínez-Escamilla (2019) cuando alega que la nueva estrategia de los Estados miembros en su lucha contra la inmigración irregular pasa por criminalizar la solidaridad a través del derecho penal, lo cual resulta especialmente gravoso y dañino debido a que el derecho penal es un arma que logra dos efectos: condenar y simultáneamente desalentar a otras personas a realizar el mismo comportamiento.

2.5.1. La criminalización de la solidaridad en el mar Mediterráneo, una nueva arma en la lucha contra la inmigración irregular.

Recapitulando, la falta de solidaridad por parte de los Estados miembros ante las muertes de inmigrantes en el mar Mediterráneo ha motivado a la sociedad civil a iniciar actuaciones de ayuda humanitaria. En respuesta, se ha iniciado una persecución y criminalización de todas aquellas actuaciones que tienen como único propósito asistir a los ciudadanos extranjeros. Esta criminalización afecta tanto a las ONG como a personas anónimas que han llevado a cabo simples acciones como la de alertar a la guardia costera de la presencia de personas en el mar ahogándose, proporcionar alimentos, salvar la vida de personas en el mar, etc. (Amnistía Internacional, 2020).

Para ejemplificar esta situación y corroborar que no se trata de una simple hipótesis, Martínez-Escamilla, en su artículo “La criminalización de la solidaridad” (2019), expone una serie de ejemplos como el de Helena Maleno, quien fue acusada por una actividad que supuestamente era delictiva y que consistía en recibir llamadas de auxilio de pateras que se encontraban en peligro en el Mediterráneo y derivar estas llamadas a los servicios de salvamento marítimo para que fueran a su rescate. Otro ejemplo es el de Lola Gutiérrez,

quien estuvo diecisiete meses en prisión por hacerse pasar por la madre de un joven refugiado para lograr que se pudiese reunir con su familia.

La situación en España también es ilustrativa de esta tendencia. Uno de los casos más mediáticos fue el de Adou, también conocido como “el niño de la maleta”. Su padre fue condenado en aplicación del art. 318 bis 1 y 2 del CP para lograr que su hijo Adou, que se encontraba en la Costa de Marfil en una difícil situación, pudiese llegar a la Península (Castellano, 2017 citado en Martínez-Escamilla, 2019). A pesar de que se aplicó la atenuante por parentesco, en ningún momento se apreció la excusa absolutoria de ayuda humanitaria (Martínez-Escamilla, 2019).

A posteriori de la finalización del programa *Mare Nostrum*¹⁷, organizaciones de la sociedad civil iniciaron actuaciones para rescatar a migrantes y solicitantes de asilo que se encontraban en peligro en el mar. Pese a estar actuando de forma solidaria y humanitaria, estas organizaciones se han enfrentado a procedimientos legales que obstaculizan sus operaciones SAR debido a inspecciones, investigaciones e incautaciones de buques (European Union Agency for Fundamental Rights [FRA], 2023). Ante ello, la Agencia de Derechos Fundamentales de la UE lleva desde octubre del 2018 publicado datos sobre las ONG que se ven envueltas en operaciones de búsqueda y rescate en el Mediterráneo. Para ser precisos, el informe FRA (2023) recoge que desde el año 2017, Alemania, Italia, Malta, Países Bajos y España iniciaron sesenta y tres procedimientos que afectan a estas organizaciones. Esta persecución ha generado un efecto disuasorio, reduciendo el número de actuaciones solidarias por miedo a sufrir represalias, y ha aumentado el número de muertes en las rutas migratorias. De este modo, la aprobación del *Facilitators Package* junto con el resto de los instrumentos antiinmigración, persiguen y castigan todas las acciones que, con o sin ánimo de lucro, permiten la entrada y tránsito de personas que carecen de autorización para ello.

Asimismo, la regulación de la UE es tan amplia que, como se ha mencionado anteriormente, permite a los Estados miembros decidir si condenan o no las acciones humanitarias (Esteban de la Rosa, 2023). En vista de ello, la discrecionalidad de la normativa europea permite a algunos Estados considerar a los ciudadanos solidarios como “traficantes” y criminalizar sus

¹⁷ Después de la tragedia de Lampedusa de 2013, en la que murieron 368 migrantes en el Mediterráneo tratando de llegar a Italia, el gobierno italiano puso en marcha la operación *Mare Nostrum*, salvando aproximadamente a 150.000 personas (Izuzquiza, 2015).

acciones (Penchaszadeh y Sferco, 2019). Además, aunque la ayuda humanitaria esté amparada, ello no evita la apertura de un juicio penal y, aunque finalmente no haya condena, el simple hecho de formar parte de un procedimiento judicial ya genera un efecto disuasorio que provoca que muchas ONG decidan no intervenir (Esteban de la Rosa, 2023). Por último, Esteban de la Rosa (2023) también alega que este efecto disuasorio se genera con los controles policiales y de Frontex en las aguas territoriales de los Estados de origen.

Atendiendo nuevamente al argumento de **Martínez-Escamilla** (2019), y centrándonos ahora en lo que sucede en las costas españolas, es importante analizar cómo se abordan las actuaciones de ayuda humanitaria. Según la autora, se está aplicando una necropolítica donde, además de dejar morir a aquellos que deberían ser auxiliados, se hostiga y criminaliza a aquellos que deciden ir al margen de la ley y socorrer vidas humanas. El resultado de ello, es la equiparación de estas acciones solidarias a un delito de favorecimiento de la inmigración irregular, condenando a través de la aplicación del art. 318 bis del CP¹⁸ e incluso, aunque en menor medida, con el art. 311 bis del CP¹⁹.

Además, aunque España haya establecido la ayuda humanitaria como cláusula de exención de responsabilidad criminal (Esteban de la Rosa, 2023), después de analizar cierta jurisprudencia, Martínez-Escamilla (2019) solo localizó una sentencia donde se había apreciado la excusa absolutoria de ayuda humanitaria²⁰. Por lo tanto, alega que, a pesar de tenerla regulada, no está siendo aplicada por los tribunales.

Por último, es importante no centrar toda la atención en las repercusiones judiciales, ya que ciertos grupos sociales, principalmente de ultraderecha, han iniciado una campaña antiinmigración donde difunden un discurso criminalizador de la solidaridad (Martínez-Escamilla, 2019). Específicamente, en estas campañas afirman que permitir la ayuda humanitaria no solo supone un grave riesgo para la vida de los inmigrantes, sino que, simultáneamente, permite que los operativos de Salvamento Marítimo actúen como taxis en el Mediterráneo. Incluso, llegan a afirmar que deberían investigarse las intenciones de ciertas

¹⁸ Delito de favorecimiento de la inmigración irregular, bajo la rúbrica de delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros (Martínez-Escamilla, 2019).

¹⁹ Delito contra los derechos de los ciudadanos extranjeros por emplear o dar ocupación a ciudadanos extranjeros sin permiso de trabajo o a un menor de edad que carezca de dicho permiso, sin la necesidad de que concurra abuso o lesión de los derechos del trabajador (Martínez-Escamilla, 2019).

²⁰ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 261/2017, de 6 de abril, con el ponente Andrés Palomo del Arco (Martínez-Escamilla, 2019).

ONG (Martínez-Escamilla, 2019). Lo más sorprendente es que el discurso, lejos de pasar inadvertido, genera un efecto desalentador y una reducción de las acciones solidarias por parte la sociedad civil que sufre los efectos colaterales (Martínez-Escamilla, 2019).

3. MARCO TEÓRICO

3.1. Aproximaciones teóricas ante la posible criminalización de la ayuda humanitaria en el mar Mediterráneo.

En atención a la argumentación presentada por Martínez-Escamilla (2019) y otras autoras como Esteban de la Rosa (2023), podemos concluir que en el mar Mediterráneo se está criminalizando la prestación de ayuda humanitaria y el rescate de las vidas humanas abandonadas por los Estados miembros. Por añadidura, estos mismos Estados aplican una necropolítica y utilizan su poder social y político para determinar qué personas pueden vivir y quiénes deben morir, ya sea mediante acciones u omisiones (Mbembe, 2011).

La secuela de esta actuación implica la reconversión de las fronteras en un lugar donde se establece quiénes, y en qué circunstancias, van a poder cruzarlas, y quiénes no (Aas, 2011). Consecuentemente, según Bauman (2001, citado en Fernández-Bessa, 2021), en estas fronteras prevalece una “jerarquía de la movilidad” que reproduce las estratificaciones sociales, políticas, económicas y culturales, a la vez que se produce una exclusión (De Sousa-Santos, 2003; Franko, 2020, citado en Fernández-Bessa, 2021). Por ello, la afirmación de “libertad de movimiento” es limitada y solamente se aplica sobre un reducido número de personas, principalmente nacionales de los Estados miembros (Fernández-Bessa, 2021). Esta realidad ha configurado un sistema penal dual que se aplica de manera diferente en atención a si son ciudadanos miembros de la UE o extranjeros (Fernández-Bessa, 2021).

Partiendo de esta tesis, es necesario entender y proporcionar una aproximación teórica para conocer el motivo por el cual los Estados deciden perseguir acciones solidarias. Para ello, podemos atender a dos teorías: 1) la criminología de la movilidad, y 2) la crimigración.

3.1.1. Criminología de la movilidad.

En primer lugar, la criminología de la movilidad defiende una intersección entre las migraciones y la justicia penal, situando en el centro del debate las fronteras y el régimen fronterizo (Fernández-Bessa, 2021). Desde este campo de estudio, Bowling (2013, citado en Fernández-Bessa, 2021) destaca que, a pesar de que estas prácticas de control fronterizo deberían ejercerse sobre todas las personas no nacionales de un estado al cual se pretende acceder, en la práctica, es un tipo de control que se ejerce principalmente sobre personas racializadas.

Adaptando este argumento a nuestra realidad, es evidente el excesivo control que se ha desarrollado sobre la Frontera Sur. Esto se ha llevado a cabo mediante la consolidación y posterior ampliación de la capacidad operativa de organismos como Frontex, la cooperación e intercambio de información entre autoridades tanto de los propios Estados miembros como de los Estados extracomunitarios, e incluso con la creación de instrumentos como SIVE²¹ para ejercer una mayor vigilancia y control sobre las fronteras. La justificación ante este entramado de medidas de control y vigilancia va encaminada, en mayor o menor medida, a defender políticas antitráfico, tanto de personas como de drogas. Asimismo, es innegable la presencia de una necesidad de controlar los flujos migratorios irregulares (Real Decreto 1150/2021)²².

Recapitulando, la “criminología de la movilidad” no ofrece una explicación directa de por qué se criminaliza la solidaridad en el Mediterráneo. Más bien, la conclusión que debe extraerse es como la vigilancia, control y persecución que desde hace años los Estados anexionados al “acervo Schengen” han ejecutado sobre las fronteras para frenar la llegada de los flujos migratorios, impiden que se puedan llevar a cabo acciones solidarias. Al final, si el objetivo es frenar la llegada de los flujos migratorios, ¿qué incentivos tiene un Estado en permitir la solidaridad en el mar Mediterráneo? Permitir la solidaridad podría enviar un

²¹ El Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) tiene como objetivo mejorar la vigilancia de la frontera sur y luchar contra el narcotráfico y la inmigración irregular. El sistema permite detectar desde la lejanía a las embarcaciones, lo que facilita a posteriori las labores de identificación y rápido auxilio de las personas que se encuentran en las embarcaciones. De la Guardia Civil. (s. f.).

²² El Real Decreto 1150/2021 que aprueba la Estrategia de Seguridad Nacional 2021, en el capítulo tercero, denominado como “riesgos y amenazas”, expone que una de las amenazas son los flujos migratorios irregulares y, por ende, la necesidad que tienen España, por su posición geoestratégica, de afrontar su gestión mediante una eficaz política migratoria junto con la colaboración de los otros Estados que conforman el espacio Schengen.

mensaje contradictorio y opuesto a las políticas de disuasión y control de la inmigración, a su vez que podría suponer un incentivo para las personas que intentan cruzar el Mediterráneo.

3.1.2. Crimigración.

Con la intención de ofrecer una respuesta a la pregunta anterior, puede recurrirse al concepto de *crimigration*, instituido por Stumpf (2006). Stumpf desarrolló este concepto a partir de una contracción entre los términos “criminalización” e “inmigración” para evidenciar la relación existente entre el derecho penal y el control migratorio en una realidad donde los dos conceptos se han interrelacionado tanto que es difícil diferenciarlos a pesar de tener motivaciones diferentes. Mientras que el derecho penal busca prevenir y castigar toda lesión a un bien jurídico, la ley de inmigración determina quién tiene potestad para cruzar la frontera, transitar y establecerse en un país (Stumpf, 2006). Consecuentemente, en la práctica, el concepto de crimigración ha permitido tanto la creación y aplicación de normas jurídicas que refuerzan la deportabilidad de las personas extranjeras que cometen delitos, como la aplicación de políticas que vinculan el control de fronteras junto con el sistema penal, haciendo que el control migratorio y de fronteras adopte este carácter materialmente penal (Brandariz et al., 2018).

Desde la perspectiva teórica de la crimigración, y en relación con nuestro campo de estudio, este concepto es imprescindible para proporcionar una argumentación teórica a las ideas que expone parte de la doctrina, incluyendo a Martínez-Escamilla (2019), sobre el uso del art. 318 bis del CP para criminalizar todo comportamiento de ayuda humanitaria, solidaridad y fraternidad frente a la llegada de inmigración. Concretamente, si en la práctica el art. 318 bis del CP castiga la solidaridad, entendemos entonces que esto es un ejemplo de la crimigración y de la interrelación entre el derecho penal y el control migratorio, ya que del propio código penal se ha desarrollado una norma que controla la inmigración y su llegada a nuestras fronteras, castigando toda conducta que favorezca la inmigración, específicamente el rescate de las vidas de personas migrantes y refugiadas que han quedado a la deriva en el mar Mediterráneo.

Por último, es importante destacar la narrativa que construye la aplicación del art. 318 bis del CP sobre las conductas de solidaridad y ayuda humanitaria para lograr un efectivo control fronterizo. Esta práctica conlleva considerar la solidaridad como una conducta delictiva, dado

que el derecho penal es un conjunto de normas que permite imponer penas sobre aquellas personas que hayan lesionado los derechos de los demás. Entonces, que el derecho penal haya legislado un artículo que castiga los comportamientos solidarios de la sociedad civil, puede consolidar la idea de que estas actuaciones lesionan los derechos de los ciudadanos extranjeros, cuando, en realidad, permiten rescatar las vidas que han sido abandonadas por parte de las políticas migratorias europeas. El resultado de ello, son miembros de la sociedad civil amenazados por el derecho penal, envueltos en procedimientos judiciales y afectados por las consecuencias que ello conlleva, lo que también provoca una menor disposición a la hora de acoger y prestar ayuda humanitaria.

3.1.3. La construcción de estereotipos y prejuicios alrededor de la figura de “los otros”.

Por último, Bowling (2013, citado en Fernández-Bessa, 2021) hace referencia a que el control de fronteras se ejerce en mayor medida sobre las personas racializadas. Desde esta idea, podría alegarse que la imagen que ha sido creada del inmigrante a través de estereotipos y prejuicios, podría ser apreciada como el punto de partida de todas las políticas migratorias que tienen un fundamento criminalizador, tanto de los procesos migratorios como de las acciones de solidaridad y ayuda humanitaria.

Con motivo del incremento de los flujos migratorios y la concepción derivada de numerosos estudios que defienden una interrelación entre migración y criminalidad, se ha consolidado la imagen del inmigrante como el enemigo (Guia, 2012), Ello ha implicado el desarrollo de políticas que criminalizan a los inmigrantes, ocasionando una dicotomía entre “nosotros” y “ellos” (Vermeulen, 2018) y transformando la imagen del inmigrante de “fuerza de trabajo” a “amenaza y peligro” (Centro de Investigación en Política Criminal, 2018). Dicha amenaza, es tanto real, refiriéndose a amenazas hacia el ámbito político y el poder económico del endogrupo, como simbólica, haciendo alusión a las diferencias en valores, creencias, moral y actitudes. Por ende, el grupo dominante se ve amenazado ante la llegada de una nueva cultura que puede desestabilizar su propia identidad (Stephan et al., 2005). Consecuentemente, se ha consolidado una imagen del inmigrante, y especialmente de ciertos grupos racializados, como un sujeto peligroso que viene a desestabilizar al endogrupo. Todo ello, finalmente, permite consolidar la política antimigratoria europea y reduce la voluntad de acogida y de solidaridad.

En síntesis, las fronteras permiten delimitar comunidades, así como sentimientos de pertenencia e identidad, creando líneas divisorias entre aquellos que pertenecen al Estado-nación y los que vienen de fuera con una cultura e identidad diferente. En función de cómo se construyen las fronteras, las relaciones entre el “nosotros” y los “otros” serán diferentes. Pero una frontera militarizada siempre reforzará la idea de los “otros” como el enemigo, del que hay que defenderse y con el que no debemos solidarizarnos (Ruíz-Benedicto, 2019). Asimismo, el enfoque securitario permite construir una narrativa donde migrar deja de ser un derecho humano y refuerza las imágenes de la usurpación y amenaza, enmascarando simultáneamente la respuesta antisolidaria de la UE (Penchaszadeh y Sferco, 2019).

A modo de recapitulación, hasta este punto, el objetivo era analizar cómo el mar Mediterráneo se ha consolidado como una de las principales rutas migratorias debido a las barreras establecidas desde Europa para frenar la inmigración. Frente a la política antimigratoria y de obstaculización de la UE, ha sido la sociedad civil la que ha intervenido en el rescate de vidas humanas. En respuesta, los Estados miembros han decidido criminalizar sus acciones solidarias mediante la aplicación del art. 318 bis del CP.

A continuación, se examinará el art. 318 bis del CP, así como los motivos que llevaron a su incorporación en el Ordenamiento Jurídico Español.

4. MARCO NORMATIVO

4.1. Marco normativo de la Unión Europea y la actual regulación del artículo 318 bis del Código Penal.

Previamente, es importante contextualizar el marco normativo en el que se encuadra el artículo. La Directiva 2002/90/CE, del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, destinada a definir la ayuda a la entrada, la circulación y la estancia irregular, en su tipificación general, sanciona dos conductas: 1) la conducta de cualquier persona que intencionadamente ayude a alguien que no sea nacional de un Estado miembro a entrar o transitar a través de este, y 2) la conducta de cualquier persona que intencionadamente ayude, con ánimo de lucro, a una persona no nacional de un Estado miembro a permanecer en algún territorio de la UE. Desde este punto, la regulación de la UE deja la puerta abierta para que sean los propios Estados los

que decidan si sancionar o no los casos de ayuda humanitaria. En consecuencia, esta ambigüedad provoca que cada Estado miembro tenga una normativa distinta en materia de control de la inmigración. Por ejemplo, únicamente seis países (Bélgica, Finlandia, Francia, Italia, Malta y España) han incluido la causa humanitaria en sus legislaciones. Por otro lado, solo Francia y Finlandia han reconocido como motivos para excluir de responsabilidad penal, las conductas realizadas por motivos familiares, de asistencia médica o prevención de enfermedades y de asistencia legal o lingüística. Finalmente, Alemania y Austria precisan de la existencia de ánimo de lucro para poder condenar (Esteban de la Rosa, 2023).

Una vez descrito el marco normativo de la UE, la actual regulación del art. 318 bis del CP²³ **castiga** toda conducta realizada **intencionadamente** para **ayudar** a entrar y transitar en **territorio español** a una persona que **no sea nacional** de un **Estado miembro** o **carezca de autorización de entrada**. Además, los hechos serán punibles tanto si hubiese ánimo de lucro como si no, agravándose la pena en la primera circunstancia. En el caso de que la ayuda se proporcione para permanecer, solamente se castigará cuando concurra ánimo de lucro. Excepcionalmente, los hechos **no** serán **punibles** cuando dicha conducta se haya cometido por motivos humanitarios. Asimismo, la pena se impondrá en un marco penal de cuatro a ocho años cuando a) las actuaciones se hayan cometido en el seno de una organización que se

²³ 1. El que intencionadamente ayude a una persona que no sea nacional de un Estado miembro de la Unión Europea a entrar en territorio español o a transitar a través del mismo de un modo que vulnere la legislación sobre entrada o tránsito de extranjeros, será castigado con una pena de multa de tres a doce meses o prisión de tres meses a un año. Los hechos no serán punibles cuando el objetivo perseguido por el autor fuere únicamente prestar ayuda humanitaria a la persona de que se trate. Si los hechos se hubieran cometido con ánimo de lucro, se impondrá la pena en su mitad superior.

2. El que intencionadamente ayude, con ánimo de lucro, a una persona que no sea nacional de un Estado miembro de la Unión Europea a permanecer en España, vulnerando la legislación sobre estancia de extranjeros será castigado con una pena de multa de tres a doce meses o prisión de tres meses a un año.

3. Los hechos a que se refiere el apartado 1 de este artículo serán castigados con la pena de prisión de cuatro a ocho años cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

a) Cuando los hechos se hubieran cometido en el seno de una organización que se dedicara a la realización de tales actividades. Cuando se trate de los jefes, administradores o encargados de dichas organizaciones o asociaciones, se les aplicará la pena en su mitad superior, que podrá elevarse a la inmediatamente superior en grado.

b) Cuando se hubiera puesto en peligro la vida de las personas objeto de la infracción, o se hubiera creado el peligro de causación de lesiones graves.

4. En las mismas penas del párrafo anterior y además en la de inhabilitación absoluta de seis a doce años, incurrirán los que realicen los hechos, prevaliéndose de su condición de autoridad, agente de esta o funcionario público.

5. Cuando, de acuerdo con lo establecido en el artículo 31 bis, una persona jurídica sea responsable de los delitos recogidos en este Título, se le impondrá la pena de multa de dos a cinco años, o la del triple al quintuple del beneficio obtenido si la cantidad resultante fuese más elevada.

Atendidas las reglas establecidas en el artículo 66 bis, los jueces y tribunales podrán asimismo imponer las penas recogidas en las letras b) a g) del apartado 7 del artículo 33.

6. Los tribunales, teniendo en cuenta la gravedad del hecho y sus circunstancias, las condiciones del culpable y la finalidad perseguida por este, podrán imponer la pena inferior en un grado a la respectivamente señalada.

dedique a actividades de tráfico ilícito de personas y/o inmigrantes, o b) se haya puesto en grave peligro la vida e integridad física de las personas. Por último, a la hora de imponer la pena, los tribunales deberán valorar en cada caso la gravedad del hecho y sus circunstancias, así como las condiciones del culpable y la finalidad que perseguía este a la hora de ejecutar dicho comportamiento.

Concerniente al tipo de pena que jueces y tribunales podrán imponer sobre personas físicas, siempre y cuando no concurren las circunstancias agravantes de los apartados 3.a) y 3.b) del artículo 318 bis, se impondrá pena de multa de tres a doce meses, o bien pena de prisión de tres meses a un año. Sin embargo, cuando concorra alguna de las dos circunstancias agravantes, la única pena que podrá imponerse será la de prisión en un marco penal de cuatro hasta ocho años.

En síntesis, este precepto castiga toda conducta de ayuda y facilitación a la inmigración irregular, castigando tanto conductas que pueden lesionar los derechos de los ciudadanos extranjeros, como conductas que contribuyen a salvar vidas y proteger la salud y dignidad del inmigrante (Muñoz-Ruiz, 2016).

4.2. La ambigüedad de los objetivos y la evolución legislativa del artículo 318 bis del CP.

En atención a la motivación que se persigue a la hora de legislar una disposición como el art. 318 bis del CP, la doctrina defiende que hay cierta ambigüedad, lo que permite la existencia de dos posturas: por un lado, quienes piensan que protege los derechos de los inmigrantes así como su dignidad, y, por otro lado, quienes creen que su finalidad es principalmente la de prevenir y reprimir los flujos migratorios. Esta segunda opinión permitiría reafirmar la propuesta de Stumpf (2006) y alegar que el artículo se convierte en un instrumento más del control de fronteras que sufre la interrelación con el derecho penal²⁴.

Ante estas dos posturas, Martínez-Escamilla (2008) considera que, según su criterio, la verdadera motivación que persigue el legislador no es la de proteger los derechos de los ciudadanos extranjeros, sino más bien defenderse de ellos y poder controlar la inmigración

²⁴ Recordemos que esta interrelación entre el derecho penal y el control de fronteras o ley de extranjería, ha sido definido por Stumpf (2006) como “crimigration”.

que no podemos o no queremos aceptar. Para defender esta postura, la autora hace referencia a cómo está construido el tipo básico, ya que en él se articula que la pena se impondrá sobre toda persona que promueva, favorezca o facilite tanto el tráfico ilegal como la inmigración clandestina, sin exigir la presencia de menoscabo o peligro para los derechos de los inmigrantes. Al mismo tiempo, cuando se produce la primera reforma del artículo en el 2003, en la motivación se destaca la necesidad de cumplir los objetivos de la UE, los cuales van encaminados a reforzar el marco penal en atención a la entrada, circulación y estancia de los inmigrantes irregulares. Por todo ello, Martínez-Escamilla (2008) está convencida de que el art. 318 bis del CP es un tipo penal que busca combatir la inmigración. Del mismo modo, si realmente la voluntad fuera la de proteger los derechos de los inmigrantes, debería ponderarse su situación vital en el país de origen respecto de la del país de acogida para poder comprobar dónde hay una mayor vulneración de derechos y libertades fundamentales (Martínez-Escamilla, 2008).

Al mismo tiempo, a pesar de que la motivación pueda no ser del todo clara, es innegable el exceso en el uso del derecho penal, sea cual sea su finalidad, ya que es difícil justificar y sostener elevadas penas de prisión cuando la única intención era la de ayudar de forma desinteresada a un inmigrante que pretendía entrar en el territorio de un Estado miembro sin contar con la autorización requerida (Martínez-Escamilla, 2008).

Acerca de la incorporación del artículo 318 bis del CP, este se integra en la normativa penal a través de la LO 4/2000, de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de los Extranjeros en España y su Integración Social, y desde su integración, ha sufrido varias reformas (Álvarez, 2023). La primera tiene lugar con la LO 11/2003²⁵, la cual propone combatir el tráfico ilegal de personas, ya que se considera que ello impide la efectiva integración de los extranjeros en el país de destino. La segunda reforma, introducida por la LO 13/2007²⁶, reformula el primer párrafo del artículo para establecer que quien promueva, favorezca o facilite el tráfico ilegal o la inmigración clandestina, tanto directa como indirectamente, será responsable penalmente. La tercera modificación tiene lugar con la entrada en vigor de la LO 5/2010²⁷, de 22 de junio. Esta reforma reenumera algunos de sus apartados y modifica el contenido del apartado

²⁵ Ley Orgánica 11/2003, de 29 de septiembre, de medidas concretas en materia de seguridad ciudadana, violencia doméstica e integración social de los extranjeros.

²⁶ Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas.

²⁷ La LO 5/2010, de 22 de junio, introduce la reforma de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, relativa al Código Penal. Por tanto, dicha reforma supone la modificación del contenido del CP.

segundo. Hasta el momento, dicho apartado exigía violencia, intimidación, engaño o abuso de una situación de necesidad para poder condenar. Con esta reforma, se deroga el contenido de este artículo y simultáneamente se crea el Título VII bis, relativo a la trata de seres humanos. Por último, la LO 1/2015²⁸ da forma a la actual regulación. Esta modificación permite adaptar el contenido del artículo a la normativa de la UE, diferenciando el tráfico de la trata de seres humanos de acuerdo a lo que establece la Directiva 2002/90/CE, y ajustando las penas a lo que exige la Decisión Marco 2002/946/JAI.

4.3. La exclusión de la responsabilidad por razones humanitarias.

En atención a lo que es especialmente relevante para nuestro estudio, el párrafo segundo del apartado primero del artículo establece la excusa absolutoria: “*Los hechos no serán punibles cuando el objetivo perseguido por el autor fuere **únicamente** prestar ayuda humanitaria a la persona de que se trate*” (Art. 318 bis 1 del CP). Desde este punto, la ayuda humanitaria puede definirse como la asistencia orientada a ser un apoyo para la humanidad y diseñada para salvar vidas, mantener y proteger la dignidad humana, además de aliviar su sufrimiento, proporcionando la adecuada alimentación, aseo e higiene personal, agua potable, asistencia médica, alojamiento, etc. (Acción contra el hambre, s.f.). Asimismo, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (s.f.), desarrolla un Programa de Atención Humanitaria dirigido a atender las necesidades básicas de las personas inmigrantes en situación de vulnerabilidad que llegan a las costas españolas o acceden por vía terrestre a través de Ceuta y Melilla.

Sobre la base de estas definiciones, debería prestarse ayuda humanitaria a cualquier persona que se encuentre en una situación de necesidad y cuya vida se encuentre en grave peligro, lo que sucede con los inmigrantes y refugiados que utilizan el Mediterráneo como vía migratoria. Asimismo, cualquier ayuda, siempre que se haga sin ánimo de lucro, ya responde a razones solidarias y, por ende, humanitarias (Muñoz-Ruíz, 2016).

²⁸ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Contrariamente a la argumentación lógica, Álvarez (2023) considera que, en primer lugar, únicamente la ayuda humanitaria podrá encuadrarse dentro de la excusa absolutoria cuando se preste de forma institucionalizada. Por ello, quedaría fuera la que se concede de forma individual y aislada, esto es, entre familiares o amigos, por ejemplo. De la misma forma, se impide que la conducta, además de prestar ayuda humanitaria, pueda ser realizada por algún otro motivo, como por ejemplo luchar contra la política migratoria de un Estado por no compartirla (Álvarez, 2023). Por último, la excusa absolutoria solamente podrá aplicarse cuando los hechos se hayan realizado en el marco de facilitar la entrada o tránsito, pero no para ayudar a permanecer en un Estado (Muñoz-Ruíz, 2016).

Otra cuestión relevante es el inicio de procedimientos penales contra actuaciones de ayuda humanitaria. Aunque finalmente termine en absolución, el simple hecho de quedar sujetos a un procedimiento judicial, especialmente penal, ya genera consecuencias graves para los acusados. Sobre esta idea, Muñoz-Ruíz (2016) sostiene que haber definido la ayuda humanitaria como una causa de justificación²⁹ provoca que, aunque el legislador permita tolerar el delito, comportamientos como el dar cobijo, facilitar alimentos o prendas, así como rescatar a alguien que está dentro de una patera en el mar, serán considerados delitos a menos que se hagan con fines de solidaridad. Aun así, ello deberá ser probado en el juicio oral. Por ello, estos comportamientos, aunque se hagan de manera solidaria y humanitaria, no evitan la apertura de un proceso penal. Además, la carga de la prueba recae sobre el acusado, quien deberá acreditar la concurrencia del elemento “humanitario”.

Por último, Veas (2019) considera que el principal problema que tiene la regulación europea es que, además de ser excesivamente laxa, ha relacionado y equiparado el favorecimiento de la inmigración irregular al tráfico de migrantes, a pesar de ser dos conductas dispares. En primer lugar, el tráfico de migrantes, definido en el art. 3 del Protocolo de la Convención de Palermo, castiga toda conducta que tenga como objetivo lograr el ingreso ilegal de una persona en un Estado del cual no es nacional ni residente para así poder obtener de forma directa o indirecta un beneficio económico o material (Hartati, 2013 citado en Veas, 2019). De esta forma, se persigue un doble objetivo: 1) garantizar la protección de los derechos de los migrantes (su integridad física y patrimonio) (Mayordomo, 2011, citado en Veas, 2019), y

²⁹ Una causa de justificación permite excluir la antijuridicidad de la conducta delictiva, haciendo que dicho comportamiento deje de ser delictivo. Contrariamente, en la excusa absolutoria, sí que hay delito, pero no se impone una pena. Iberley Información Legal, S.L. (s. f.). *Iberley. Contenido jurídico*. <https://www.iberley.es/temas/causas-justificacion-delito-4723>

2) evitar la criminalización de familiares, ONG, grupos religiosos e individuos que ayudaran al migrante (Gallagher, 2001, citado en Veas, 2019). En cambio, el delito de favorecimiento de la inmigración irregular, definido en el art. 318 bis del CP, pretende ser un tipo penal capaz de controlar los flujos migratorios (Veas, 2019).

Recapitulando, después de haber expuesto los diferentes problemas que tiene la legislación, tanto a nivel europeo como a nivel territorial, diversos miembros de la doctrina, entre ellos Veas (2019), defienden la necesidad de distinguir entre “tráfico de migrantes” y “favorecimiento de la inmigración irregular”, y definir la cláusula de exclusión de la responsabilidad por razones humanitarias. De esta forma, se podrá proporcionar mayor claridad y permitirá a los Estados miembros poder aplicar una regulación común. Ante ello, una posible solución sería la de redactar una causal de exclusión en términos de un estado de necesidad³⁰ amplio (Veas, 2019).

4.4. Distinción entre el delito de tráfico y el de trata de personas.

A modo de conclusión, y atendiendo nuevamente a las reformas que ha sufrido el art. 318 bis del CP, especialmente la tercera reforma, es relevante resaltar la importancia de esta modificación en atención a la necesidad de diferenciar el delito de tráfico del de trata (art. 177 del CP³¹), ya que las dos conductas protegen bienes jurídicos diferentes. En la misma línea, con la aprobación del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños³², y del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire³³, que complementan la Convención de las Naciones Unidas contra la

³⁰ El Estado de necesidad ampara a una persona que realiza un mal o infringe una norma jurídica siempre y cuando 1) el mal causado sea menor al mal evitado, 2) que la necesidad no haya sido creada intencionadamente por el infractor y 3) que el necesitado no tenga, por su oficio o cargo, obligación de sacrificarse. Abogados, D. (2022, 27 septiembre). *El estado de necesidad como eximente de la responsabilidad penal*. Dexia Abogados. <https://www.dexiaabogados.com/blog/estado-necesidad/>

³¹ El art. 177 bis del CP castiga el delito de trata de seres humanos. En este ámbito, el bien jurídico protegido es la dignidad y la libertad de los sujetos pasivos, y exige tres finalidades: 1) la imposición de trabajo o servicios forzados, la esclavitud o prácticas similares a la esclavitud o a la servidumbre, o a la mendicidad, 2) la explotación sexual, incluida la pornografía, y 3) la extracción de sus órganos corporales. Además, habrá delito aun cuando no se haya logrado el efectivo cumplimiento del propósito que se perseguía con la trata (FIS-C-2011-00005).

³² Instrumento de Ratificación del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, hecho en Nueva York el 15 de noviembre de 2000 (BOE núm. 296, de 11 de diciembre de 2003). [https://www.boe.es/eli/es/ai/2000/11/15/\(2\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/2000/11/15/(2))

³³ Instrumento de Ratificación del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, hecho en

Delincuencia Organizada Transnacional, desde el Derecho Internacional se ha defendido la necesidad de distinguir el delito de trata de seres humanos —*Human-trafficking*— del tráfico de migrantes —*Migrant smuggling*— (FIS-C-2011-00005).

A pesar de la necesidad de diferenciar las dos tipologías delictivas, el hecho de que una misma conducta pueda ser condenada simultáneamente por un delito del art. 177 bis y del art. 318 bis del CP, dando lugar a un concurso de delitos debido a que el párrafo noveno del art. 177 del CP incluye la regla concursal, puede generar ciertas confusiones y considerarlos un mismo delito. Sin embargo, recordemos que la reforma introducida por la LO 5/2010, de 22 de junio, suprime el apartado segundo del art. 318 bis del CP, donde se recogía la explotación sexual de personas y, posteriormente, se crea el art. 177 bis del CP. Con lo cual, esta reforma acentúa la necesidad de identificar de forma independiente estas dos tipologías criminológicas (FIS-C-2011-00005).

En este trabajo, también se mantendrá esta distinción, ya que se considera necesario evitar la confusión entre ambas tipologías delictivas. Por ello, ninguna de las sentencias recopiladas para el análisis jurisprudencial castiga simultáneamente un delito de tráfico (art. 318 bis del CP) y un delito de trata (art. 177 bis del CP).

5. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA

Como se ha mencionado anteriormente, el objetivo del trabajo es analizar la actual aplicación del art. 318 bis del CP. En 2019, Martínez-Escamilla publicó un estudio en el que, tras un análisis jurisprudencial, afirmaba que esta disposición penal permitía criminalizar la solidaridad en el mar Mediterráneo. Específicamente, subrayaba que la criminalización ocurría debido a la falta de aplicación de la excusa absolutoria de ayuda humanitaria contemplada en el punto primero del artículo³⁴. En su investigación, únicamente localizó una sentencia del TS³⁵ en la que, además de apreciar la circunstancia mixta de parentesco, el veredicto aplicaba la excusa absolutoria de ayuda humanitaria.

Nueva York, el 15 de noviembre de 2000 (BOE núm. 295, de 10 de diciembre de 2003). <https://www.boe.es/eli/es/ai/2003/11/25/1>

³⁴“Los hechos no serán punibles cuando el objetivo perseguido por el autor fuere únicamente prestar ayuda humanitaria a la persona de que se trate”. Art. 318 bis 1 del CP.

³⁵ STS de la Sala Segunda núm. 261/2017, de 6 de abril. Resuelve el caso de un padre que trae a su hija a España con un visado de turismo pero con la intención de permanecer de forma permanente y, por ende, permanecer más tiempo del permitido por el visado (Martínez-Escamilla, 2019).

Sobre la base de estas afirmaciones, el siguiente trabajo persigue varios objetivos. Primero, busca averiguar quién está siendo criminalizado mediante la aplicación del art. 318 bis del CP. Concretamente, se intenta verificar si el artículo criminaliza las acciones solidarias de la sociedad civil o, por el contrario, las tendencias de su aplicación han sido modificadas y se ha apreciado la excusa absolutoria de ayuda humanitaria. Esto implicaría que el artículo ha dejado de ser un mecanismo que persigue y criminaliza la solidaridad y la inmigración. Asimismo, el análisis también se centrará en examinar si las relaciones de parentesco han sido apreciadas por los jueces y tribunales como un acto de ayuda humanitaria entre familiares, lo que supondría que no habría condena gracias a la excusa absolutoria, o, por el contrario, también estas acciones han sido condenadas. Por último, al evidenciar que un nuevo sujeto, el inmigrante que viaja dentro la embarcación con el resto de los ciudadanos extranjeros, está siendo condenado a través de la aplicación del artículo, el nuevo propósito de la investigación es analizar estas condenas. Específicamente, se examinará en detalle qué tipo de conducta ha sido condenada, cuántos de los veredictos condenatorios se dictaron gracias a una conformidad o mediante una confesión de los hechos y qué elementos de prueba permitieron condenar. Asimismo, se realizará una comparativa con aquellas sentencias que no condenaron para analizar los elementos que permitieron la absolución.

Para seleccionar la jurisprudencia, se ha utilizado la base de datos Aranzadi, que incluye legislación, jurisprudencia y bibliografía jurídica del ámbito español. Una vez se accede a la base de datos, y concretamente al apartado de “buscar Jurisprudencia sobre una norma”, en la barra de búsqueda introducimos 1) Código Penal, y 2) Artículo 318 bis. De esta búsqueda se obtuvieron 687 resultados. Ante la imposibilidad de abarcar todas las sentencias, se seleccionaron todas las posteriores al año 2018, año anterior a la publicación del artículo de **Martínez-Escamilla** “La criminalización de la solidaridad” que, recordemos, es el punto de referencia del análisis. De esta restricción temporal, se obtuvieron 162 sentencias, de las cuales, también se descartaron setenta. Primero, se excluyeron treinta sentencias debido a que, además de condenar por un delito contra los derechos de los ciudadanos extranjeros (art. 318 bis del CP), simultáneamente condenaban por un delito de trata (art. 177 del CP)³⁶. Segundo, se retiraron del análisis cuarenta resoluciones porque, o bien los hechos no tuvieron lugar en el mar Mediterráneo³⁷, o bien las resoluciones judiciales decidían cuestiones

³⁶ Recordemos que, así como expusimos en el marco normativo, consideramos relevante atender a ambas tipologías delictivas de forma independiente.

³⁷ Nuestro análisis jurisprudencial analiza la aplicación del art. 318 bis del CP en relación con la situación migratoria que tiene lugar en el mar Mediterráneo. Por ello, se consideró que debían descartarse del análisis

relacionadas con la prisión provisional, intervenciones telefónicas³⁸ o situaciones de extradición. Finalmente, se seleccionaron noventa y dos sentencias. Asimismo, al observar que ninguna incluía relaciones de parentesco, se amplió la restricción temporal para incluir sentencias que aprecian dicha relación, seleccionando ocho resoluciones que fueron dictadas entre los años 2005 y 2015.

En el anexo tercero se presentan las tablas que resumen el análisis jurisprudencial. En ellas se incluye: la referencia de cada sentencia, el fallo, los elementos relevantes de cada resolución en atención a nuestros objetivos de estudio y un resumen ejecutivo. Al inicio del anexo se han identificado con colores los elementos que se analizarán de cada sentencia, permitiendo identificar con facilidad el tipo de condena, cómo se ejecutó el transporte de los ciudadanos extranjeros (por vía terrestre o marítima), qué sentencias apreciaron la circunstancia atenuante de parentesco, cuándo tuvo lugar una sentencia de conformidad o bien la confesión de los hechos y qué material probatorio fue analizado con la intención de poder evidenciar si la condena estaba justificada ante la apreciación de una posible vinculación a una organización criminal por parte del acusado o incluso una posible voluntad de obtener una ganancia económica por realizar la travesía, o bien, si el acusado simplemente fue condenado por conducir o dirigir la embarcación. Esto resultaría coherente con el marco teórico y confirmaría el nuevo uso del CP como un mecanismo para controlar los movimientos migratorios, criminalizar la inmigración y reforzar la imagen del inmigrante como el enemigo del cual debemos defendernos y, sobre todo, con el que no debemos solidarizarnos. Asimismo, con el propósito de facilitar la lectura, se ha asignado a cada sentencia un nuevo número identificativo que se encuentra en la primera columna de la tabla del anexo tercero. Junto a ello, en el pie de página también encontrará la referencia completa de cada sentencia citada en el cuerpo del trabajo.

aquellas sentencias que condenaban comportamientos contra los ciudadanos extranjeros que no tenían lugar en este contexto geopolítico.

³⁸ Creemos relevante informar que, por ejemplo, en relación con las resoluciones judiciales que decidían sobre posibles intervenciones telefónicas, también en estos casos, además de apreciar un delito del art. 318 bis del CP, se apreciaba un posible delito de trata (art. 177 del CP). Son ejemplos de ello, la sentencia del TSJ de Madrid núm. 202/2020 de 10 de julio o la sentencia del TS núm. 396/2019 de 24 de julio.

6. RESULTADOS

Desde el 2018 hasta la actualidad, se recopilaron **noventa y dos** sentencias que resolvieron en aplicación del art. 318 bis del CP, de las cuales, **ochenta** fueron condenatorias, **diez** absolutorias y **dos** condenaron a una de las partes y absolvieron a la otra (Tabla 1).

(Tabla 1) **Sentencias que resuelven en aplicación del art. 318 bis del CP desde el 2018 hasta la actualidad.**

Tipología de sentencia	Núm. de sentencias
Condenatorias	80
Absolutorias	10
Condena y absolución	2
Aplicación de la excusa absolutoria	0
Total	92

Fuente: elaboración propia mediante una selección de sentencias de la base de datos Aranzadi.

Asimismo, también se seleccionaron **ocho** sentencias que fueron emitidas entre 2005 y 2015 y que apreciaron la circunstancia de parentesco. Las **ocho** resoluciones condenaron a los acusados (Tabla 2).

(Tabla 2) **Sentencias dictadas entre 2005 y 2015 que, además de resolver en aplicación del art. 318 bis del CP, simultáneamente aprecian la circunstancia de parentesco.**

Tipología de sentencia	Núm. de sentencias
Condenatorias	8
Absolutorias	0
Aplicación de la excusa absolutoria	0
Total	8

Fuente: elaboración propia mediante una selección de sentencias de la base de datos Aranzadi.

En atención a estos primeros resultados, la tendencia judicial es dictar un fallo condenatorio con la subsiguiente aplicación de pena privativa de libertad. Específicamente, todas las sentencias que han condenado hechos posteriores al 2018, a excepción de una (la sentencia núm. diecisiete³⁹), han condenado al acusado a una pena privativa de libertad. Asimismo, las ocho condenas que han apreciado la circunstancia de parentesco también han condenado a pena de prisión. La razón de ello es que prácticamente todas las sentencias que dictaron fallo condenatorio apreciaron la circunstancia agravante del apartado 3.b) del art. 318 bis, cláusula que restringe el tipo de pena a imponer y solamente permite condenar a pena de prisión con un marco penal de cuatro a ocho años.

Siguiendo la misma línea, y centrándonos en aquellas sentencias donde el fallo emitido fue condenatorio, en **veinticuatro** resoluciones se condenó al acusado a través de una sentencia de conformidad o mediante el reconocimiento de los hechos por parte del mismo (Tabla 3).

(Tabla 3) **Número de sentencias que resuelven mediante una conformidad o con el reconocimiento de los hechos por parte del acusado/s.**

Tipología de sentencia	Núm. de sentencias
Conformidad	3
Conformidad sin celebración de juicio oral	1
Conformidad y no apreciación de prueba en el juicio oral o en la sentencia	3
Conformidad a cambio de la apreciación del subtipo atenuado de la cláusula 6 del art. 318 bis del CP	7
Reconocimiento de los hechos por parte del acusado/s	10
Total	24

Fuente: elaboración propia mediante una selección de sentencias de la base de datos Aranzadi.

³⁹ (17) AP de Cádiz. Sentencia núm. 46/2023, de 12 de mayo.

La conformidad o bien tiene lugar desde el principio del procedimiento penal e incluso sin celebración del juicio oral, lo que además supone que no se practique prueba, o bien más adelante y solicitando a cambio la aplicación del atenuante que recoge el mismo artículo en el apartado sexto: *“Los tribunales, teniendo en cuenta la gravedad del hecho y sus circunstancias, las condiciones del culpable y la finalidad perseguida por este, podrán imponer la pena inferior en un grado a la respectivamente señalada”* (Art. 318 bis 6 del CP). Asimismo, de estas veinticuatro sentencias, diez pudieron dictar un fallo condenatorio gracias a que el acusado confesó un comportamiento que fue calificado como delictivo.

Referente a la modalidad de tránsito, así como se puede observar en la tabla 4, en **ochenta y cuatro** casos, las actuaciones han tenido lugar por vía marítima, lo que equivale al 91% del total de sentencias analizadas. Además, en el análisis se constata que, en la mayoría de las ocasiones, se utilizan embarcaciones que no están homologadas para realizar las travesías a través del mar Mediterráneo. Por ende, esto agrava la pena debido a la apreciación del apartado 3 b) del art. 318 bis⁴⁰, ya que se pone en riesgo la vida e integridad física de los ciudadanos extranjeros, quienes se ven obligados a optar por vías irregulares e inseguras debido a las trabas que se han impuesto desde la UE para acceder a las vías regulares y seguras.

En atención a la modalidad de tránsito por vía terrestre, del total de sentencias que juzgaron hechos posteriores al 2018, solo **ocho** actuaciones tuvieron lugar por esta vía, de las cuales, únicamente una sentencia absolvió al acusado de forma provisional (sentencia núm. dieciséis⁴¹).

(Tabla 4) **Sentencias agrupadas en función de la modalidad de tránsito, seleccionando las sentencias posteriores al 2018.**

	Vía marítima	Vía terrestre	Total
Condenatorias	73	7	80
Absolutorias	9	1	10

⁴⁰ Art. 318 bis del CP, punto 3 b): *“Cuando se hubiera puesto en peligro la vida de las personas objeto de la infracción, o se hubiera creado el peligro de causación de lesiones graves”*.

⁴¹ (16) AP de Sevilla. Sentencia núm. 299/2023, de 6 de junio.

Condenatoria y absolutoria	2	0	2
Total	84	8	92

Fuente: elaboración propia mediante una selección de sentencias de la base de datos Aranzadi.

Por otro lado, la tabla 5 expone las **ocho** sentencias que apreciaron la circunstancia de parentesco, de las cuales, ninguna conducta tiene lugar por vía marítima, sino que todas se ejecutaron por vía terrestre a través de un vehículo y transportando únicamente al ciudadano extranjero que era pariente del acusado/s. Específicamente, todos habían transportado a su hermano, a excepción de la sentencia núm. ocho⁴², donde la acusada fue condenada por llevar a su marido y cruzar con él la frontera cuando este carecía de autorización para ello.

(Tabla 5) Sentencias agrupadas en función de la modalidad de tránsito, seleccionando las sentencias que aprecian la circunstancia de parentesco y que son anteriores al 2018.

	Vía marítima	Vía terrestre	Total
Condenatorias	0	8	8
Absolutorias	0	0	0
Total	0	8	8

Fuente: elaboración propia mediante una selección de sentencias de la base de datos Aranzadi.

Relacionando las sentencias que resolvieron mediante una conformidad o una confesión (Tabla 3), junto con la modalidad de tránsito, del total de sentencias que condenaron acciones ejecutadas por vía marítima (setenta y tres sentencias) en **veintidós** el fallo condenatorio se emite gracias a alcanzar una sentencia de conformidad o a través de una confesión. En cambio, por vía terrestre, únicamente **dos** sentencias condenan a través de una conformidad: la sentencia núm. ocho⁴³, donde además concurre la circunstancia de parentesco, y la

⁴² (8) AP de Cádiz. Sentencia núm. 54/2015, de 5 de mayo.

⁴³ (8) AP de Cádiz. Sentencia núm. 54/2015, de 5 de mayo.

sentencia núm. nueve⁴⁴, donde la conformidad se alcanza a condición de la aplicación del subtipo atenuado del art. 318 bis 6 del CP.

Por lo que respecta al primer interrogante de nuestra investigación, desde el 2018 ninguna de las noventa y dos sentencias analizadas ha juzgado acciones solidarias por parte de la sociedad civil. Además, ninguna de estas sentencias, junto con las ocho que apreciaron la circunstancia de parentesco, han aplicado la excusa absolutoria de ayuda humanitaria que recoge el apartado primero del art. 318 bis del CP: “*Los hechos no serán punibles cuando el objetivo perseguido por el autor fuere únicamente prestar ayuda humanitaria a la persona de que se trate*” (Tabla 1 y 2). Frente a ello, se observa una nueva tendencia en la aplicación del art. 318 bis del CP, concretamente cuando el tráfico de los ciudadanos extranjeros tiene lugar por vía marítima, por tanto, en **ochenta y cuatro** resoluciones judiciales. Lo que sucede en este ámbito, es que el nuevo sujeto perseguido es el mismo inmigrante que viaja con el resto de ciudadanos extranjeros.

En relación con esta última cuestión, de las setenta y cinco sentencias que condenaron las acciones de tráfico por vía marítima, en **veintiséis** se aprecia, aunque no siempre de forma clara, que de los hechos probados, puede considerarse que el acusado, y finalmente condenado, estaba vinculado a una organización criminal dedicada al tráfico ilícito de inmigrantes, o bien tenía la voluntad de obtener una ganancia económica aprovechándose de la situación de necesidad y vulnerabilidad del resto de ciudadanos extranjeros. En cambio, en **cuarenta y nueve** sentencias, quien ha sido condenado era uno de los inmigrantes que viajaba en la embarcación y que únicamente se encargó de conducir y dirigirla. Esta acción, no solo permitió lograr su propia inmigración, sino que además salvó la vida del resto de ocupantes del cayuco. Asimismo, también es relevante apreciar que de las setenta y tres sentencias que condenan a uno de los inmigrantes que viajaba en el cayuco, en **veintidós**⁴⁵ el

⁴⁴ (9) AP de Cádiz. Sentencia núm. 16/2018, de 15 de febrero.

⁴⁵ (18) AP de Alicante. Sentencia núm. 223/2023, de 5 de julio. (20) AP de Almería. Sentencia núm. 129/2020, de 5 de junio. (21) AP de Almería. Sentencia núm. 103/2023 de 27 de marzo. (22) AP de Almería. Sentencia núm. 219/2020, de 17 de septiembre. (24) AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022, de 20 de abril. (25) AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022, de 25 de abril. (26) AP de Almería. Sentencia núm. 168/2022, de 29 de abril. (27) AP de Almería. Sentencia núm. 173/2022, de 5 de mayo. (32) AP de Almería. Sentencia núm. 392/2022, de 30 de noviembre. (33) AP de Almería. Sentencia núm. 3/2023, de 16 de enero. (35) AP de Almería. Sentencia núm. 129/2023 de 18 de abril. (37) AP de Almería. Sentencia núm. 228/2022, de 10 de junio. (41) AP de Cádiz. Sentencia núm. 12/2018, de 5 de febrero. (42) AP de Cádiz. Sentencia núm. 313/2020, de 6 de octubre. (43) AP de Almería. Sentencia núm. 465/2022, de 23 de diciembre. (45) AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2022, de 8 de marzo. (47) AP de Cádiz. Sentencia núm. 115/2021, de 15 de diciembre. (51) AP de Las Palmas. Sentencia núm. 324/2021, de 18 de octubre.

veredicto condenatorio se alcanza gracias a una sentencia de conformidad o mediante la confesión de los hechos por parte del mismo acusado (Tabla 6).

(Tabla 6) **Número de sentencias que resuelven mediante una sentencia de conformidad o gracias a la confesión de los hechos, cuando el acusado es el mismo inmigrante que viaja dentro la embarcación.**

Tipología de sentencia	Núm. de sentencias
Conformidad	2
Conformidad sin celebración de juicio oral	1
Conformidad y no apreciación de prueba en el juicio oral o en la sentencia	3
Conformidad a cambio de la apreciación del subtipo atenuado de la cláusula 6 del art. 318 bis del CP	6
Reconocimiento de los hechos por parte del acusado/s	10
Total	22

Fuente: elaboración propia mediante una selección de sentencias de la base de datos Aranzadi

En atención a las resoluciones que condenaron mediante una sentencia de conformidad, la sentencia núm. treinta y tres, condena a cuatro años de prisión mediante una conformidad acordada previamente a la celebración del juicio oral. De forma similar, en las sentencias núm. veinte, veintidós y cuarenta y uno, tiene lugar el juicio oral, pero en él no se practica prueba. Por ejemplo, en la veintidós, únicamente queda probado que el acusado patroneó la embarcación y, adicionalmente, se le intervino un teléfono, pero nada más. Así pues, es la sentencia de conformidad lo que permite condenar al acusado, quien aceptó la calificación jurídica de la fiscalía por simplemente haber conducido la embarcación.

(55) AP de Málaga. Sentencia núm. 28/2018, de 16 de noviembre. (56) AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019, de 30 de abril. (57) AP de Murcia. Sentencia núm. 4/2020, de 14 de enero. (58) AP de Murcia. Sentencia núm. 6/2020, de 17 de enero.

Por otra parte, en **seis**⁴⁶ resoluciones judiciales, a pesar de que previamente la defensa reivindica la absolución del acusado, finalmente aceptan la sentencia de conformidad a cambio de una reducción de la pena mediante la aplicación del subtipo atenuado⁴⁷. En específico, la sentencia veintiuno condena a los acusados, ambos en situación administrativa irregular, por conducir una embarcación integrada por quince personas que se encontraban en la misma situación legal que ellos. Los dos acusados manifestaron haber pagado una elevada cuantía de dinero para poder realizar la travesía, pero, finalmente, fueron identificados por varios testigos como los que conducían y dirigían la embarcación. A pesar de que inicialmente la defensa solicitó su absolución, debido a que la sala consideraba que la prueba aportada era suficiente para condenarlos, decidieron aceptar la calificación de los hechos a cambio de la aplicación del subtipo atenuado. A la vista de ello, fueron condenados a una pena de prisión de cinco años y seis meses cuando lo único que hicieron fue, además de lograr su propia inmigración, ayudar al resto de extranjeros a alcanzar la Península con vida.

En última instancia, **diez**⁴⁸ sentencias pudieron condenar gracias a la confesión de los hechos. Ello es especialmente significativo debido a que, mientras en **cinco**⁴⁹ resoluciones sí puede apreciarse cierta intención por parte de los acusados de querer beneficiarse de la travesía a costa de la necesidad y vulnerabilidad del resto de ciudadanos extranjeros, o incluso una posible vinculación con alguna organización, en las otras **cinco**⁵⁰ sentencias, la conducta que confiesan y que es condenada, es simplemente como patrón o guía del cayuco. En específico, en la resolución veintiséis, uno de los acusados es quien reconoce los hechos y afirma que le pagaron mil euros para transportar a los extranjeros. Ahora bien, en la misma sentencia,

⁴⁶ **(21)** AP de Almería. Sentencia núm. 103/2023 de 27 de marzo. **(25)** AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022, de 25 de abril. **(32)** AP de Almería. Sentencia núm. 392/2022, de 30 de noviembre. **(35)** AP de Almería. Sentencia núm. 129/2023 de 18 de abril. **(37)** AP de Almería. Sentencia núm. 228/2022, de 10 de junio. **(43)** AP de Almería. Sentencia núm. 465/2022, de 23 de diciembre.

⁴⁷ Art. 318 bis 6 del CP: “*Los tribunales, teniendo en cuenta la gravedad del hecho y sus circunstancias, las condiciones del culpable y la finalidad perseguida por este, podrán imponer la pena inferior en un grado a la respectivamente señalada*”.

⁴⁸ **(24)** AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022, de 20 de abril. **(26)** AP de Almería. Sentencia núm. 168/2022, de 29 de abril. **(27)** AP de Almería. Sentencia núm. 173/2022, de 5 de mayo. **(42)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 313/2020, de 6 de octubre. **(45)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2022, de 8 de marzo. **(47)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 22/2022, de 17 de marzo. **(51)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 324/2021, de 18 de octubre. **(56)** AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019, de 30 de abril. **(57)** AP de Murcia. Sentencia núm. 4/2020, de 14 de enero. **(58)** AP de Murcia. Sentencia núm. 6/2020, de 17 de enero.

⁴⁹ **(26)** AP de Almería. Sentencia núm. 168/2022, de 29 de abril. **(27)** AP de Almería. Sentencia núm. 173/2022, de 5 de mayo. **(45)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2022, de 8 de marzo. **(47)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 22/2022, de 17 de marzo. **(58)** AP de Murcia. Sentencia núm. 6/2020, de 17 de enero.

⁵⁰ **(24)** AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022, de 20 de abril. **(42)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 313/2020, de 6 de octubre. **(51)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 324/2021, de 18 de octubre. **(56)** AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019, de 30 de abril. **(57)** AP de Murcia. Sentencia núm. 4/2020, de 14 de enero.

también se condena al segundo acusado, a pesar de que en ningún momento reconoció los hechos y simplemente fue condenado por llevar el GPS. De la misma forma, en las sentencias veintisiete y cuarenta y siete, los dos acusados reconocieron los hechos y que les pagaron por el viaje, si bien en la segunda, la cuarenta y siete, no se determina que cantidad exacta se abonó al acusado. En oposición al contenido condenatorio de estas sentencias, en la cuarenta y dos, a pesar de que el acusado reconoce que llevaba la embarcación, no queda probado que los ocupantes hubiesen pagado por la travesía, o aún menos que el imputado formara parte de una organización. A pesar de ello, es condenado a cuatro años de prisión por conducir la embarcación y ayudar a los ocupantes a llegar a tierra. De igual forma, en la sentencia cincuenta y uno, los dos acusados afirmaron que habían conducido la embarcación para poder llegar a Europa y así evitar que los ocupantes murieran; un patrón de comportamiento que parece ser similar a lo que ocurre en las sentencias cincuenta y seis y cincuenta y siete. Finalmente, es importante apreciar la sentencia cuarenta y cinco, ya que, además de la confesión, lo trascendente son los hechos probados. Los acusados se encargaban de realizar el traslado de inmigrantes a la Península a cambio de una cantidad de dinero que oscilaba entre los dos mil y los cinco mil euros. Para la realización de dichos traslados, previamente alojaban a los inmigrantes en viviendas y desde allí eran trasladados a la costa para facilitar el proceso de embarcación y evitar ser interceptados por agentes de policía. Todos los acusados reconocieron los hechos, a excepción de Eduardo, que no solamente negó su participación, sino que no se apreció material probatorio suficiente, con relación a su persona, para poder condenarlo.

A continuación, se procederá a analizar y discutir en detalle varios de los resultados que se han expuesto hasta el momento.

7. DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

7.1. La persecución y criminalización de las acciones solidarias de la sociedad civil.

Primero, se comprobó si el art. 318 bis del CP seguía persiguiendo y criminalizando a miembros de la sociedad civil como las ONG y personas anónimas que ayudan a una persona no nacional de un Estado miembro de la UE a entrar o transitar en el territorio español sin autorización debido a que, Europa, además de haber aplicado una política de obstaculización que obliga a buscar rutas migratorias alternativas, también ha decidido no intervenir en el rescate de todas las personas que quedan a la deriva en el Mediterráneo.

Sorprendentemente, y a diferencia de las afirmaciones de Martínez-Escamilla (2019), el análisis no identificó ninguna sentencia donde las personas acusadas eran miembros de la sociedad civil. El motivo de ello puede ser que, efectivamente, se esté apreciando la cláusula de ayuda humanitaria que recoge el artículo en el punto primero y, por ende, que no haya ninguna sentencia que condene este tipo de actuaciones. En estos casos, lo que sí podría suceder es que el Ministerio Fiscal haya incoado un procedimiento, pero que rápidamente haya sido archivado sin dictar sentencia por no apreciar conducta delictiva. Si eso fuese así, sería importante tener en cuenta que, a pesar de que no haya sentencia, la criminalización se da de igual forma, aunque en menor medida, ya que el simple hecho de formar parte de un procedimiento judicial, aunque termine archivado, ya genera perjuicios y daños a la sociedad civil, lo que acaba repercutiendo también en una criminalización de los comportamientos solidarios (Esteban de la Rosa, 2023).

De forma distinta, también podría suceder que este tipo de comportamientos fueran juzgados en instancias inferiores y, consecuentemente, que dicha jurisprudencia no haya sido incluida en la base de datos de Aranzadi, con lo cual no haya podido ser objeto del análisis.

En síntesis, lo que sí podemos afirmar con certitud es que, de las noventa y dos sentencias que juzgaron actuaciones posteriores al 2018, ninguna de ellas ha condenado o absuelto acciones protagonizadas por miembros de la sociedad civil.

7.2. La no aplicación de la excusa absolutoria de ayuda humanitaria.

En relación con la aplicación de la excusa absolutoria de ayuda humanitaria que recoge el art. 318 bis del CP en el apartado primero: *“los hechos no serán punibles cuando el objetivo perseguido por el autor fuere únicamente prestar ayuda humanitaria a la persona de que se trate”*, en 2019 Martínez-Escamilla afirmó que artículo estaba siendo utilizado como un mecanismo para criminalizar la solidaridad y ayuda humanitaria debido a que dicha cláusula no estaba siendo apreciada por parte de jueces y tribunales. En concreto, de todas las sentencias recopiladas, únicamente una había apreciado la excusa absolutoria: la sentencia del TS de la Sala Segunda núm. 261/2017, de 6 de abril, que absolvía un caso de favorecimiento de la inmigración irregular en el que también se apreciaba la circunstancia de parentesco. Para ser precisos, el TS absolvió a un padre que había traído a su hija a España mediante un visado de turista a sabiendas de que se quedaría de forma permanente⁵¹.

Advertidos por Martínez-Escamilla (2019) de la inaplicación de la excusa absolutoria, nuestro análisis ha arrojado el mismo resultado. Esto indica que, a pesar de tener una regulación que permite no criminalizar la ayuda humanitaria, en la práctica, ninguna conducta ha sido valorada de esta forma. Además, si bien es cierto que ninguna sentencia ha juzgado acciones solidarias de la sociedad civil, es importante considerar que no solo las acciones de las ONG o de personas anónimas deberían ser apreciadas como ayuda humanitaria, ya que como veremos en adelante, otro tipo de comportamientos, como los de los mismos ciudadanos extranjeros que viajan en los cayucos o de los familiares, también podrían ser considerados, en muchas circunstancias, actos de ayuda humanitaria y de solidaridad. Por ello, sería importante que la excusa absolutoria fuera más permisible para poder apreciar otros comportamientos como ayuda humanitaria.

⁵¹ A modo de recordatorio, una de las tres situaciones que la COM (2006) 402 final considera como inmigración irregular es cuando las personas que han accedido al territorio de forma legal a través de visados se quedan más del tiempo permitido.

7.3. La no aplicación de la excusa absolutoria de ayuda humanitaria cuando se aprecia la relación de parentesco.

Retomando la sentencia del TS de la Sala Segunda núm. 261/2017, de 6 de abril (citada en Martínez-Escamilla, 2019), el motivo por el cual se aplica la excusa absolutoria de ayuda humanitaria es debido a que, paralelamente, concurre la circunstancia de parentesco. Por ello, se decide ampliar el marco temporal para localizar sentencias donde fuese apreciada tal circunstancia y poder comprobar si, en estos casos, se había aplicado la excusa absolutoria. Pero de nuevo, en ninguna de las **ocho**⁵² sentencias analizadas se apreció la ayuda humanitaria. En detalle, en las sentencias primera, segunda y sexta, la relación de parentesco se aprecia como una circunstancia modificativa de la responsabilidad penal, lo que permite reducir la pena finalmente impuesta. De forma similar, en las sentencias tercera, séptima y octava, la misma circunstancia se aprecia como atenuante, muy cualificada. Ahora bien, ni en la cuarta ni en la quinta, la relación de parentesco es apreciada como circunstancia modificativa de la responsabilidad penal. Por tanto, no solamente no se aplica la excusa absolutoria de ayuda humanitaria, sino que tampoco la sala aprecia la circunstancia de parentesco como atenuante. Por último, es importante subrayar que la sentencia núm. ocho contó con la conformidad de la acusada que aceptó la calificación de los hechos, así como la pena solicitada por la fiscalía.

En cada una de estas ocho sentencias, el transporte de extranjeros se ejecutó por vía terrestre a través de un vehículo. Únicamente transportaban a un extranjero, que era con quien mantenían la relación de parentesco. Por ello, no puede apreciarse un aprovechamiento de la referida relación para transportar a otro u otros extranjeros. Sin embargo, finalmente todos los familiares fueron sentenciados a una pena privativa de libertad de entre uno y dos años de prisión cuando su única intención era la de ayudar a un miembro de su familia a alcanzar la Península debido a que Europa, con sus herramientas antiinmigración, ha impedido que puedan hacerlo por una vía no solo legal, sino también segura.

⁵² (1) AP de Málaga. Sentencia núm. 75/2005, de 4 de octubre. (2) AP de Cádiz. Sentencia núm. 320/2005, de 16 de noviembre. (3) AP de Cádiz. Sentencia núm. 359/2005, de 19 diciembre. (4) AP de Cádiz. Sentencia núm. 137/2007, de 20 de marzo. (5) TS. Sentencia núm. 526/2007, de 6 de junio. (6) TS. Sentencia núm. 1109/2007, de 19 de diciembre. (7) AP de Cádiz. Sentencia núm. 151/2008, de 15 de julio. (8) AP de Cádiz. Sentencia núm. 54/2015, de 5 de mayo.

7.4. La persecución y criminalización de una nueva figura a través la aplicación del art. 318 bis del CP: el inmigrante.

Realizado el análisis jurisprudencial, se reveló una nueva tendencia en la aplicación del artículo por parte de los jueces y tribunales. Específicamente, todas las sentencias que resolvían casos de tráfico de ciudadanos extranjeros por vía marítima, que corresponde a ochenta y cuatro sentencias, los acusados, y en su mayoría condenados, habían sido los mismos inmigrantes que viajaban en las embarcaciones. Ante esta nueva tendencia judicial, el objetivo era esclarecer en cuántas de estas condenas se podía apreciar una conducta que demostrara la vinculación del acusado a alguna organización dedicada al tráfico de migrantes, o incluso una voluntad de querer lograr un enriquecimiento a costa de la situación de necesidad y vulnerabilidad del resto de ocupantes de la embarcación, o si, por el contrario, lo único que había sido probado era que el acusado se había encargado de conducir y/o dirigir la embarcación, lo cual podría haberse asimilado a un acto de ayuda humanitaria, ya que así como establece la Acción contra el hambre (s.f.) la ayuda humanitaria permite salvar vidas, mantener y proteger la dignidad humana, y aliviar el sufrimiento de las personas.

7.4.1. ¿Es justo condenar a través de una sentencia de conformidad o mediante la confesión de unos hechos calificados como delictivos cuando el acusado es uno de los ciudadanos extranjeros que viaja dentro la embarcación?

En aras de recapitular, la tabla 6 expone que, de las setenta y tres resoluciones judiciales donde quien fue condenado era uno de los inmigrantes que viajaba dentro la embarcación, veintidós sentencias pudieron condenar mediante una conformidad (simple o con la aplicación del subtipo atenuado del punto 6 del art. 318 bis del CP), o bien a través de la confesión de un comportamiento que ha sido tipificado como delictivo de acuerdo a lo que establece el art. 318 bis del CP.

Ante ello, previamente es importante precisar que la conformidad, tal como establece la Ley de Enjuiciamiento Criminal (art. 787), permite condenar al acusado agilizando el procedimiento, ya que este acepta la pena y se celebra un juicio oral de forma breve para dictar una sentencia de conformidad. En la justicia española, son muy comunes las sentencias de conformidad. Por ejemplo, en 2019, del total de sentencias condenatorias, un 63% en Juzgados de lo Penal y un 55% en las Audiencias Provinciales fueron por conformidad

(Varona et al., 2022). El problema es que, paralelamente a ganar tiempo, se pierden derechos y garantías de los acusados (Varona et al., 2022).

En la investigación, del total de sentencias analizadas, únicamente veinticuatro (incluyendo también la sentencia que aprecia la circunstancia de parentesco y aquella donde el tráfico tiene lugar por vía terrestre) resolvieron mediante una conformidad o a través de una confesión. A pesar de que corresponde a aproximadamente el 25% del total de las sentencias analizadas, el resultado es inferior a la media. Las razones de ello pueden ser varias: por un lado, Varona et al., (2022) concluyen que, normalmente, los extranjeros tienen menos probabilidades de aceptar una sentencia de conformidad, y, por otro lado, es posible que estas conformidades se hayan decidido en procedimientos judiciales, como por ejemplo los juicios rápidos, o en Juzgados de Instrucción, dificultando que su jurisprudencia se encuentre en la base de datos Aranzadi y, por ende, fuera del alcance de nuestro análisis.

Sin embargo, a pesar de que el resultado fuese inferior a la media, las conclusiones que deben extraerse es que a pesar de poder identificar dos grupos de sentencias donde los hechos probados son completamente distintos, se ha otorgado el mismo valor a una sentencia de conformidad o a la confesión de unos hechos calificados como delictivos. Consecuentemente, mientras algunas resoluciones aprecian la vinculación del acusado a una organización criminal o la voluntad de obtener una ganancia económica a expensas de la situación de necesidad del resto de extranjeros; hay un segundo grupo donde los imputados han sido condenados a penas privativas de libertad por simplemente conducir o guiar la embarcación a través de un GPS, logrando así salvar las vidas del resto de tripulantes que se vieron forzados a recurrir a vías no solamente ilegales sin también muy peligrosas como lo es el mar Mediterráneo. Ante esta realidad, cabría preguntarse qué valor se concede a una sentencia de conformidad o a la confesión de un comportamiento presuntamente delictivo, cuando el acusado es un inmigrante en situación irregular, que se ve envuelto en un procedimiento judicial bajo la amenaza de una pena privativa de libertad, y en un país extranjero donde además enfrenta dificultades para comunicarse debido al idioma. Ante esta situación, ¿quién no aceptaría una conformidad o confesaría una simple conducta de patrón a cambio de una rebaja de la pena? Por tal razón, y valorando siempre que comportamientos se están condenando, los jueces y tribunales deberían apreciar si la conformidad o la confesión es suficiente para poder condenar, o, por el contrario, el único propósito es que, de nuevo, el derecho penal controle la inmigración.

7.4.2 Sentencias que, en mayor o menor medida, han apreciado la vinculación del acusado a una organización criminal o una voluntad de obtener una ganancia económica a expensas de la situación de vulnerabilidad y necesidad del resto de ciudadanos extranjeros.

Haciendo alusión a este primer grupo de sentencias, es importante remarcar que, aunque desde la UE se está dificultando el acceso a Europa, la necesidad de migrar no desaparece, ya que “nadie deja su hogar, a no ser que este sea la boca de un tiburón” (W. Shire citada en Verne, 2018). Por tanto, si se bloquean los canales de acceso legales y seguros, se van a crear otros que van a ser absorbidos por el crimen organizado con el objetivo de obtener un beneficio económico y aprovecharse de la necesidad de los inmigrantes. Esta realidad criminal se aprecia, aunque no siempre de forma clara, en **veintiséis**⁵³ sentencias que representan el 34,67%% del total de las resoluciones judiciales que condenaron las acciones de tráfico por vía marítima, que, recordemos, fueron setenta y cinco sentencias.

En ciertos casos, la evidencia es suficiente para dictar un fallo condenatorio. Por ejemplo, en la sentencia núm. veinte, de los hechos probados, puede apreciarse la existencia de una organización dedicada al transporte de inmigrantes, donde cada acusado desempeñaba una tarea concreta para poder realizar las travesías. Lo mismo sucede en las sentencias cincuenta y tres y sesenta y dos, donde la información extraída de un teléfono móvil revela la existencia de una organización. En cuanto a la sentencia cuarenta y cinco, mientras que la participación de algunos de los acusados puede ser probada y, por lo tanto, son condenados, la evidencia es insuficiente para relacionar a uno de los acusados con la actividad ilícita y, por ello, finalmente es absuelto.

⁵³ (17) AP de Cádiz. Sentencia núm. 46/2023, de 12 de mayo. (20) AP de Almería. Sentencia núm. 129/2020, de 5 de junio. (25) AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022, de 25 de abril. (26) AP de Almería. Sentencia núm. 168/2022, de 29 de abril. (27) AP de Almería. Sentencia núm. 173/2022, de 5 de mayo. (29) AP de Almería. Sentencia núm. 274/2020, de 20 de octubre. (33) AP de Almería. Sentencia núm. 3/2023, de 16 de enero. (34) AP de Almería. Sentencia núm. 5/2023, de 16 de enero. (37) AP de Almería. Sentencia núm. 228/2022, de 10 de junio. (38) AP de Almería. Sentencia núm. 242/2020, de 22 de septiembre. (41) AP de Cádiz. Sentencia núm. 12/2018, de 5 de febrero. (45) AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2022, de 8 de marzo. (47) AP de Cádiz. Sentencia núm. 115/2021, de 15 de diciembre. (52) AP de Las Palmas. Sentencia núm. 241/2019, de 12 de julio. (53) AP de Las Palmas. Sentencia núm. 128/2022, de 5 de abril. (58) AP de Murcia. Sentencia núm. 6/2020, de 17 de enero. (62) TS. Auto núm. 311/2021 de 8 de abril. (63) TS. Auto núm. 369/2023 de 14 abril. (70) TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 125/2022, de 10 de mayo. (73) TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 303/2021, de 2 de diciembre. (75) TSJ de las Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 6/2020, de 24 de enero. (76) TSJ de Murcia. Sentencia núm. 20/2022, de 13 de junio. (79) TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 324/2022, de 21 de diciembre. (84) TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 293/2022, de 23 de noviembre. (90) AP de Cádiz. Sentencia núm. 58/2019, de 28 de junio. (91) AP de Málaga. Sentencia núm. 23/2021, de 14 de octubre.

Las sentencias recién referenciadas brindan suficiente base probatoria para apreciar la vinculación a una organización o la voluntad de querer aprovecharse de la situación de necesidad del resto de integrantes de la patera. En cambio, esto no se aprecia en otras resoluciones, como en la treinta y ocho, donde un único testigo protegido afirma la existencia de una organización dedicada al tráfico. En este caso, la incertidumbre deriva del hecho de si el testigo recibió ciertos beneficios por declarar e identificar a los acusados. Asimismo, en las sentencias cincuenta y dos y setenta y cinco, que los acusados llevaran consigo drogas dificulta poder discernir la verdadera intención de realizar la travesía.

Por último, debe analizarse la sentencia veintiséis, donde ambos investigados fueron condenados a cinco años de prisión. Lo relevante aquí, es que mientras uno de ellos confesó los hechos y afirmó que le pagaron mil euros para llevar a cabo la travesía, el otro también fue condenado a pesar de no estar vinculado a ninguna organización, simplemente por haber guiado la embarcación utilizando un GPS. De igual modo, suscitan dudas otras sentencias como la cuarenta y uno o la cuarenta y siete, ya que los acusados recibieron una compensación económica por pilotar la embarcación, pero nunca se precisó qué cantidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, a lo largo del análisis se han identificado sentencias con suficiente evidencia para reconocer la existencia de una organización y la vinculación del acusado a ella, o bien la intención del mismo de querer enriquecerse a costa de la situación de necesidad y desesperación de muchos inmigrantes que quieren llegar a Europa. Sin embargo, en otras sentencias las condenas recaen sobre simples actuaciones que podrían haber sido interpretadas como actos de ayuda humanitaria.

7.4.3. Sentencias que han condenado actuaciones que podrían haber sido interpretadas como actos de ayuda humanitaria y, por ende, apreciar la excusa absolutoria.

El siguiente punto a abordar comprende las sentencias en las que la condena recae sobre inmigrantes que, encontrándose dentro del cayuco, se vieron forzados a conducir la embarcación durante toda o parte de la travesía. Al llegar a la costa, fueron interceptados por los agentes de policía y finalmente condenados a una pena privativa de libertad. Simultáneamente, lo mismo ocurría con aquel que dirigía la embarcación con ayuda de un GPS, brújula o cualquier otro objeto. Desde esta perspectiva, la jurisprudencia alega que:

Quien pilotando una embarcación en un periplo que radicalmente excluye cualquier clase de control fronterizo, es consciente y procura que personas no nacionales de ningún estado de la Unión Europea entren en territorio español vulnerando la legislación sobre entrada o tránsito de extranjeros, actúa dolosamente por mucho que su propósito último, íntimo o personal, pueda ser, además, el de satisfacer también otros deseos o intereses como el de llegar al territorio nacional (STS núm. 266/2023, de 19 de abril citada en SAP de Alicante núm. 223/2023, de 5 de julio⁵⁴, p. 4, F.J.1).

Aunque ello pueda parecer desproporcionado debido a qué alguien debe hacerse cargo de la conducción y el propio poder judicial es consciente de ello, ya que así lo refleja en la sentencia de la AP de Granada núm. 259/2020, de 22 de septiembre⁵⁵ (p. 6, F.J. 2) al afirmar que es evidente que alguien de los que ocupa el cayuco debe hacerse responsable del accionado y guía del motor puesto que si no no avanzaría; simultáneamente, alegan que hacerse responsable tanto de la conducción como del control de la brújula o del GPS, son acciones constitutivas de delito, pues el propio artículo apuntala que el que intencionadamente ayude a una persona que no sea nacional de un Estado miembro de la Unión Europea a entrar en territorio español o a transitar a través del mismo de un modo que vulnere la legislación sobre entrada o tránsito de extranjeros, será castigado (art. 318 bis 1 del CP).

Sin embargo, aun siendo conocedores jueces y tribunales de la existencia de este tipo de prácticas porque así lo han argumentado en varias sentencias, por ejemplo, en la núm. noventa y cuatro⁵⁶, la cual revela que desde hace varios años los tribunales se enfrentan a situaciones donde los propios extranjeros, además de querer entrar en territorio nacional careciendo de autorización, son los que auxilian a otros extranjeros; han sido claros alegando que “el tratarse de un inmigrante más no impide que se entienda cometido el delito” (SAP de Cádiz núm. 85/2020, de 26 de octubre, p. 8, F.J.3). Incluso, en esta misma línea, el TS asume la misma posición y afirma que, a pesar de que el objetivo del inmigrante sea únicamente alcanzar las costas españolas, ello no puede dejar sin respuesta el acto de inmigración ilegal (SAP de Cádiz núm. 85/2020, de 26 de octubre, p. 8, F.J.3).

⁵⁴ Corresponde a la sentencia núm. dieciocho del anexo 3.

⁵⁵ Corresponde a la sentencia núm. noventa y cinco del anexo 3.

⁵⁶ (94) AP de Cádiz. Sentencia núm. 85/2020, de 26 de octubre.

Además, esta realidad normativa parece que quiere negar el hecho de que, aquellos que se encargan de organizar las travesías para obtener una ganancia económica por parte de los inmigrantes, no van a arriesgar sus vidas, y tampoco van a exponerse a la posibilidad de ser detenidos y condenados. Por ello, lo más fácil es aprovecharse de la situación de vulnerabilidad de alguno de los ciudadanos extranjeros que quieren llegar a Europa.

En atención al material probatorio examinado, se valora que, en **cuarenta y nueve**⁵⁷ sentencias, que equivale al 65,33% del total de sentencias que condenaron acciones por vía marítima, quien habría sido condenado sería uno de los inmigrantes que viajaba en la embarcación y que únicamente se encargó de conducir y dirigirla, sin ninguna otra intención que esa.

Por ejemplo, en la sentencia sesenta y ocho, del material probatorio, simplemente quedó probado que el acusado se había encargado de conducir la embarcación. Ante ello, el propio tribunal dictó fallo condenatorio, justificando que lo único esencial para condenar era que el

⁵⁷ **(18)** AP de Alicante. Sentencia núm. 223/2023. **(19)** AP de Almería. Sentencia núm. 124/2023 de 11 de abril. **(21)** AP de Almería. Sentencia núm. 103/2023 de 27 de marzo. **(22)** AP de Almería. Sentencia núm. 219/2020, de 17 de septiembre. **(23)** AP de Almería. Sentencia núm. 143/2023 de 20 de abril. **(24)** AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022, de 20 de abril. **(28)** AP de Almería. Sentencia núm. 216/2022, de 9 de junio. **(30)** AP de Almería. Sentencia núm. 298/2020, de 5 de noviembre. **(31)** AP de Almería. Sentencia núm. 373/2022, de 17 de noviembre. **(32)** AP de Almería. Sentencia núm. 392/2022, de 30 de noviembre. **(35)** AP de Almería. Sentencia núm. 129/2023 de 18 de abril. **(36)** AP de Almería. Sentencia núm. 196/2020, de 15 de julio. **(39)** AP de Almería. Sentencia núm. 254/2022, de 27 de junio. **(40)** AP de Almería. Sentencia núm. 301/2021, de 7 de octubre. **(42)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 313/2020, de 6 de octubre. **(43)** AP de Almería. Sentencia núm. 465/2022, de 23 de diciembre. **(44)** AP de Almería. Sentencia núm. 314/2019, de 18 de septiembre. **(46)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 22/2022, de 17 de marzo. **(48)** AP de las Islas Baleares. Sentencia núm. 363/2022, de 19 de septiembre. **(49)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 245/2020, de 30 de octubre. **(50)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 249/2020, de 9 de noviembre. **(51)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 324/2021, de 18 de octubre. **(54)** AP de Málaga. Sentencia núm. 7/2019, de 14 enero. **(55)** AP de Málaga. Sentencia núm. 28/2018, de 16 de noviembre. **(56)** AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019, de 30 de abril. **(57)** AP de Murcia. Sentencia núm. 4/2020, de 14 de enero. **(59)** AP de Murcia. Sentencia núm. 16/2020, de 28 de enero. **(60)** AP de Almería. Sentencia núm. 188/2023, de 16 de mayo. **(61)** TS. Auto núm. 143/2022, de 27 de enero. **(64)** TS. Auto núm. 723/2020, de 15 de octubre. **(65)** TS. Sentencia núm. 637/2021, de 15 de julio. **(66)** TS. Sentencia núm. 716/2021, de 23 de septiembre. **(67)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 11/2018, de 1 de febrero. **(68)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 58/2021, de 9 de marzo. **(69)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 112/2022, de 27 de abril. **(71)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 194/2021, de 8 de julio. **(72)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 231/2021, de 29 de septiembre. **(74)** TSJ de las Islas Canarias. Sentencia núm. 18/2019, de 8 de abril. **(77)** TS. Sentencia núm. 164/2023, de 8 de marzo. **(78)** TSJ de las Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 60/2022, de 29 de junio. **(80)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 255/2023, de 13 de julio. **(81)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 80/2023 de 9 de marzo. **(82)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 274/2022, de 8 de noviembre. **(83)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 305/2022, de 1 de diciembre. **(85)** TSJ de Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 52/2022, de 17 de junio. **(86)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 231/2022, de 29 de septiembre. **(87)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 200/2022, de 20 de julio. **(88)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 183/2022, de 6 de julio. **(89)** AP de Almería. Sentencia núm. 84/2023, de 22 de marzo.

acusado se hubiese encargado de facilitar y ayudar al resto de extranjeros a entrar en territorio nacional. En la misma línea, la sentencia ochenta y tres, condena a una pena de prisión de dos años y seis meses, a pesar de corroborar que no solo no había ninguna prueba que permitiera vincular al acusado con alguna organización criminal, sino que, además, la sala consideró que su único propósito era lograr su propia inmigración.

7.4.4. ¿La evidencia probatoria apreciada es suficiente para emitir un fallo condenatorio?

Analizando en detalle algunos de los hechos probados, en la sentencia diecinueve⁵⁸, se tiene probado que el primer acusado era quien pilotaba y controlaba la embarcación, mientras que el segundo daba las instrucciones con la ayuda de un GPS. En la veintiocho⁵⁹, a pesar de que el acusado insistió en que viajaba como un inmigrante más y que también había pagado para poder realizar la travesía, fue condenado mediante la identificación como patrón por parte de los agentes de la Guardia Civil que interceptaron la embarcación. De la misma forma, en la sentencia setenta y siete⁶⁰, fue la identificación como conductores de la embarcación por parte de dos testigos protegidos, lo que permitió condenar a los dos acusados. Estos son solo algunos ejemplos. Recuerde que en el anexo tercero podrá encontrar el resto de las sentencias con su respectivo resumen ejecutivo.

Dentro de este marco, recientemente la Dirección General de la Policía ha difundido una instrucción interna proporcionando herramientas a los agentes para que sepan cómo actuar cuando llega a las costas una patera. El objetivo es distinguir a las víctimas de quienes son miembros de la mafia. Sobre la base de ello, se ha dispuesto que, en el momento de la llegada de un cayuco a la costa, se deberán tomar vídeos y fotografías para conocer la disposición y colocación de cada uno de los integrantes. Principalmente, será importante capturar a la persona que gobernaba el timón, así como las personas que se encontraban más próximas a él o cerca del motor, el agua, la gasolina o la comida, ya que todo ello podría desvelar cierta capacidad de control o dirección durante la travesía. Además, la instrucción advierte de la importancia de analizar el comportamiento de las personas para evitar que un miembro de la organización se haga pasar por un inmigrante. Por último, y con el fin de agravar la pena final

⁵⁸ (19) AP de Almería. Sentencia núm. 124/2023, de 11 de abril.

⁵⁹ (28) AP de Almería. Sentencia núm. 216/2022, de 9 de junio.

⁶⁰ (77) TS. Sentencia núm. 164/2023, de 8 de marzo.

en aplicación del apartado 3 b) del art. 318 bis del CP, será importante analizar las condiciones en las que viajaban, así como el estado de la embarcación, para poder apreciar si el trayecto era viable o estaba destinado al fracaso desde su salida (Águeda, 2024).

Sin embargo, después de haber realizado el análisis de jurisprudencia, puede considerarse que pocos elementos de prueba se tienen en cuenta a la hora de apreciar si la persona que conducía la embarcación era miembro de alguna organización dedicada al tráfico ilícito de inmigrantes, o, por el contrario, era un inmigrante que había asumido el riesgo con el fin de poder llegar a Europa.

7.4.4.1. Material probatorio insuficiente para poder emitir un fallo condenatorio.

En algunas ocasiones, la identificación del acusado como patrón se lleva a cabo mediante poca evidencia probatoria. Por ejemplo, en **siete**⁶¹ sentencias, de todos los extranjeros que iban dentro de la embarcación, un único testigo protegido identificó al acusado como la persona encargada de conducir y dirigir la patera. Esta identificación es el único elemento de prueba que se aprecia para condenar. También en otras **cuatro**⁶² sentencias, no es el testimonio de un único testigo protegido lo que se utiliza como medio de prueba para condenar, sino la identificación por parte de un único agente de policía. Así mismo, también podría haberse considerado que era insuficiente sostener una condena cuando la única evidencia era, además de la identificación por parte de un único testigo protegido, un vídeo de cuarenta segundos donde se identificaba al acusado conduciendo la embarcación cuando es sabido que las travesías son de larga duración (sentencia diecinueve⁶³). Por ende, cualquier otro ocupante podría haberse encargado del timón en algún momento.

⁶¹ **(24)** AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022, de 20 de abril. **(29)** AP de Almería. Sentencia núm. 274/2020, de 20 de octubre. **(44)** AP de Almería. Sentencia núm. 314/2019, de 18 de septiembre. **(56)** AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019, de 30 de abril. **(59)** AP de Murcia. Sentencia núm. 16/2020, de 28 de enero. **(66)** TS. Sentencia núm. 716/2021, de 23 de septiembre. **(67)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 11/2018, de 1 de febrero.

⁶² **(40)** AP de Almería. Sentencia núm. 301/2021, de 7 de octubre. **(69)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 112/2022, de 27 de abril. **(71)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 194/2021, de 8 de julio. **(78)** TSJ de las Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 60/2022, de 29 de junio.

⁶³ **(19)** AP de Almería. Sentencia núm. 124/2023, de 11 de abril.

7.4.4.2. Condena por la posesión de objetos presuntamente vinculados a la actividad ilícita.

De forma similar, en **cinco**⁶⁴ resoluciones judiciales, en el momento de la detención del piloto de la embarcación, se le interviene una cuantía de dinero junto con un teléfono móvil, y en ocasiones un cargador. Por llevar consigo los referidos objetos, su conducta se vincula con la actividad ilícita, sin apreciar la posibilidad de que dichos objetos fuesen suyos y no estuviesen vinculados a ningún comportamiento ilícito. En la misma línea, en la sentencia veintidós⁶⁵, la única evidencia es la interceptación de un teléfono móvil en el momento de la detención del acusado, mientras que en la sentencia veinticinco⁶⁶, se requisó al acusado mil ciento cincuenta euros que se vinculan con la actividad delictiva.

7.4.4.3. Evidencia probatoria respaldada por la declaración de los testigos protegidos y los posibles incentivos ofrecidos por su testimonio.

En último lugar, deben apreciarse todas las resoluciones judiciales en las que uno o varios inmigrantes que iban en la patera declaran en calidad de testigos protegidos, identificando al inmigrante como la persona encargada de llevar el timón, dirigir la embarcación haciendo uso de un GPS o brújula, rellenar el depósito de la gasolina, repartir la comida, dar las órdenes al resto de cómo deben sentarse dentro la embarcación, etc. Exactamente, ello sucede en **veintiséis**⁶⁷ fallos condenatorios.

⁶⁴ **(26)** AP de Almería. Sentencia núm. 168/2022, de 29 de abril. **(37)** AP de Almería. Sentencia núm. 228/2022, de 10 de junio. **(63)** TS. Auto núm. 369/2023 de 14 abril. **(79)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 324/2022, de 21 de diciembre. **(84)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 293/2022, de 23 de noviembre.

⁶⁵ **(22)** AP de Almería. Sentencia núm. 219/2020, de 17 de septiembre.

⁶⁶ **(25)** AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022, de 25 de abril.

⁶⁷ **(19)** AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022, de 25 de abril. **(21)** AP de Almería. Sentencia núm. 103/2023 de 27 de marzo. **(23)** AP de Almería. Sentencia núm. 143/2023 de 20 de abril. **(24)** AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022, de 20 de abril. **(25)** AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022, de 25 de abril. **(27)** AP de Almería. Sentencia núm. 173/2022, de 5 de mayo. **(29)** AP de Almería. Sentencia núm. 274/2020, de 20 de octubre. **(31)** AP de Almería. Sentencia núm. 373/2022, de 17 de noviembre. **(32)** AP de Almería. Sentencia núm. 392/2022, de 30 de noviembre. **(34)** AP de Almería. Sentencia núm. 5/2023, de 16 de enero. **(35)** AP de Almería. Sentencia núm. 129/2023, de 18 de abril. **(36)** AP de Almería. Sentencia núm. 196/2020, de 15 de julio. **(44)** AP de Almería. Sentencia núm. 314/2019, de 18 de septiembre. **(50)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 249/2020, de 9 de noviembre. **(52)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 241/2019, de 12 de julio. **(56)** AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019, de 30 de abril. **(59)** AP de Murcia. Sentencia núm. 16/2020, de 28 de enero. **(64)** TS. Auto núm. 723/2020, de 15 de octubre. **(65)** TS. Sentencia núm. 637/2021, de 15 de julio. **(66)** TS. Sentencia núm. 716/2021, de 23 de septiembre. **(67)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 11/2018, de 1 de febrero. **(75)** TSJ de las Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 6/2020, de 24 de enero. **(77)** TS. Sentencia núm. 164/2023, de 8 de marzo. **(81)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 80/2023 de 9 de marzo. **(88)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 183/2022, de 6 de julio. **(90)** TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 183/2022, de 6 de julio.

El problema que suscitan este tipo de declaraciones es que se desconoce hasta qué punto los testigos podrían obtener ciertos beneficios para facilitar la tramitación de su residencia. Mientras en algunas resoluciones como en la núm. treinta y cuatro, la misma sentencia recoge que ninguno de los dos testigos ha querido pedir ninguna regularización extraordinaria por el hecho de ser testigos protegidos; en otras como en la veintinueve, se cuestiona la verosimilitud de las manifestaciones del testigo protegido en tanto que tendría móvil espurio para la obtención de beneficios que pudiesen facilitar la tramitación de su residencia. También en la sentencia treinta y cinco, a pesar de desconocer si los testigos protegidos habían solicitado la regulación extraordinaria como condición para declarar, la identificación que realizan estos testigos, es la única evidencia que permite condenar a los acusados.

Esta reflexión también ha sido compartida por Borrego (2024), quién afirma que es imprescindible un análisis de la figura del testigo protegido, así como conocer las auténticas motivaciones de todos aquellos que declaran, para saber con certeza que las declaraciones no se fundamentan sobre motivaciones espurias.

A fin de terminar con el análisis de todas aquellas resoluciones que condenaron actuaciones de tráfico ilícito de inmigrantes ejecutadas mediante una embarcación a través del mar Mediterráneo y donde fue condenado uno de los tripulantes, es importante puntualizar algunos argumentos proporcionados por la doctrina en las mismas resoluciones judiciales.

En primer lugar, la STS 673/2014, de 15 de octubre, citada en la SAP de las Islas Baleares núm. 363/2022, de 19 de septiembre⁶⁸ (p. 11, F.J. 1) precisa que el hecho de que, a pesar de que el acusado fuese un extranjero más carente de autorización de entrada y tránsito en territorio nacional y que tuviera el objetivo de instalarse en España, ello no diluye su responsabilidad. En la misma línea, la sentencia del TSJ de las Islas Canarias núm. 60/2022, de 29 de junio⁶⁹ (p. 3, F.J. 2) establece que, a pesar de que la intención final del inmigrante ilegal sea la de “huir” de su país en busca de un “futuro mejor”, ello no implica una ausencia de dolo en la realización de la acción típica de favorecer la inmigración ilegal. Además, en la misma sentencia, que precisemos, se trata de un recurso interpuesto por el acusado donde este alega que únicamente se le condena a partir de una identificación como patrón por parte de uno de los policías que instruye las diligencias a la llegada de la embarcación, el mismo

⁶⁸ Corresponde a la sentencia núm. cuarenta y ocho del anexo 3.

⁶⁹ Corresponde a la sentencia núm. setenta y ocho del anexo 3.

tribunal defiende que esta identificación ya es suficiente para acreditar la condición de patrón y con ello la comisión del tipo delictivo. Por ende, no es necesario acreditar que quien ha sido patrón durante un tiempo determinado, también lo haya sido durante todo el trayecto.

Adicionalmente, cabe destacar que en algunas sentencias condenatorias donde el material probatorio únicamente permite apreciar la conducción y dirección de la embarcación, algunos tribunales han considerado la aplicación del subtipo atenuado del núm. 6 del art. 318 bis del CP atendiendo a “*las condiciones del culpable y la finalidad que este perseguía con la conducta*”. Un ejemplo de ello es la sentencia sesenta y ocho⁷⁰, la cual después de condenar a los acusados a cinco años de prisión, gracias al recurso interpuesto por la defensa solicitando la absolución o la aplicación del subtipo atenuado, finalmente, el TSJ de Andalucía consideró que sí concurría el subtipo privilegiado porque la finalidad perseguida por los culpables no parecía otra que la de lograr su propia migración sin percibir remuneración alguna por conducir la embarcación ni formar parte de una organización. La pena finalmente impuesta fue de dos años y seis meses, aun habiendo apreciado que su único propósito era llegar a la Península.

A la vista de todo lo mencionado, podríamos aventurarnos a afirmar que, con este tipo de prácticas judiciales, se persiguen dos objetivos: no solo criminalizar las conductas de solidaridad, sino también criminalizar la inmigración. Primeramente, cuando se afirma criminalizar la solidaridad, se hace desde la reflexión de por qué la conducta del inmigrante que decide hacerse cargo de la dirección de la embarcación no puede equipararse al rescate que hace salvamento marítimo cuando una patera se queda a la deriva en el mar. Parece que el poder judicial no es consciente de algo básico, y es que alguien debe hacerse cargo del timón, si no la embarcación no se movería. Por tanto, condenar la conducta de un ciudadano extranjero que, por voluntad propia o a la fuerza, decide conducir la patera y con ello salvar la vida del resto de pasajeros, de nuevo, podría ser constitutivo de una acción criminalizadora de la solidaridad.

⁷⁰ (68) TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 58/2021, de 9 de marzo.

Asimismo, muchas de las penas han sido agravadas porque se ha considerado que, debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía, la vida e integridad física de los viajeros estaba en riesgo⁷¹. De acuerdo con esta apreciación, si el poder judicial entiende que las vidas de los viajeros estaban en riesgo, qué otros elementos son necesarios para considerar que la conducta del inmigrante que decide hacerse cargo del timón es constitutiva de una acción que permite salvar vidas y evitar así más muertes en el mar Mediterráneo.

En segundo lugar, este tipo de prácticas judiciales permiten criminalizar la inmigración, y sobre todo aquella definida como “irregular”. En otras palabras, desde la perspectiva de la teoría de la “crimigración”, es decir, de la interrelación entre el derecho penal y el control de la migración, que el derecho penal contenga un artículo que permita condenar a inmigrantes que tienen la necesidad de huir de su país de origen y se ven en la tesitura de tener que conducir la embarcación, permite controlar la migración y facilita que en el momento de su llegada al territorio nacional se inicie un procedimiento penal y acabe siendo condenado a una pena privativa de libertad con la posible sustitución por expulsión.

Por consiguiente, estas prácticas resultan en la criminalización de la figura del inmigrante, quien, en lugar de ser visto como una persona que ha puesto en riesgo su vida cruzando el Mediterráneo con el fin de penetrar la “Europa fortaleza”, es identificado y etiquetado como un criminal merecedor de una respuesta penal.

7.5. ¿Cuál es la tendencia judicial a la hora de decidir qué tipo de pena imponer a quien intencionadamente ayude a entrar y transitar en territorio español a un ciudadano extranjero que carece de autorización para ello?

A pesar de que la regulación del art. 318 bis del CP contempla la posibilidad de poder imponer tanto una pena de multa como una pena de prisión siempre y cuando no concurra alguna de las circunstancias agravantes del punto 3.a) o 3.b), en la práctica, de las setenta y cinco sentencias que condenaron actuaciones por vía marítima, todas a excepción de dos apreciaron la circunstancia agravante del punto 3.b) del art. 318 bis del CP: “*cuando se hubiera puesto en peligro la vida de las personas objeto de la infracción, o se hubiera creado el peligro de causación de lesiones graves*”. En consecuencia, en estas setenta y tres

⁷¹ En estos casos se aprecia la aplicación del apartado 3 b) del art. 318 bis del CP que estipula que las penas de prisión podrá ir de cuatro hasta ocho años cuando: “*se hubiera puesto en peligro la vida de las personas objeto de la infracción, o se hubiera creado el peligro de causación de lesiones graves*”.

sentencias el juez o tribunal tuvo la obligación de imponer pena privativa de libertad de acuerdo con lo que establece el mismo artículo. Con relación a las dos sentencias donde no fue apreciada la circunstancia agravante del apartado 3.b), la sentencia núm. diecisiete⁷² condenó al acusado a una pena de multa de doce meses con una cuota diaria de diez euros. Sin embargo, en la sentencia núm. cuarenta y uno,⁷³ aun habiendo la posibilidad de imponer una pena de multa, también se condenó al acusado a una pena de prisión de siete meses y quince días que fue suspendida a condición de no delinquir y no acceder a Ceuta durante tres años.

Concerniente a las siete sentencias que condenaron actuaciones posteriores al 2018 que tuvieron lugar por vía terrestre, a excepción de la resolución núm. once, todas apreciaron la circunstancia agravante del apartado 3.b) y consecuentemente, condenaron a una pena de prisión. Asimismo, a pesar de que la sentencia núm. once no apreció riesgo para la vida e integridad física de los dos ciudadanos extranjeros, también se impuso una pena de prisión de diez meses, aun habiendo podido condenar a pena de multa.

Referente a aquellas resoluciones judiciales que aprecian la circunstancia de parentesco, todas condenaron a una pena privativa de libertad, a pesar de que únicamente dos apreciaron la agravante de riesgo para la vida e integridad de los ciudadanos extranjeros (sentencia núm. tres⁷⁴ y siete⁷⁵). Además, todas las sentencias, a excepción de la núm. cuatro⁷⁶ y la núm. cinco⁷⁷, apreciaron la relación de parentesco como una circunstancia atenuante de responsabilidad penal. A pesar de ello, todos fueron condenados a una pena de prisión de entre uno y dos años.

Por último, simplemente alegar que si bien se ha hecho referencia al tipo de castigo impuesto, la intención no es profundizar sobre ello, ya que se considera que ser condenado a una pena de prisión, independientemente de su duración, permite lograr el objetivo que persigue la política migratoria europea con este tipo de prácticas judiciales: criminalizar la solidaridad simultáneamente a consolidar una narrativa donde el ciudadano extranjero, y específicamente el inmigrante irregular, es etiquetado como un sujeto peligroso respecto del cual como

⁷² (17) AP de Cádiz. Sentencia núm. 46/2023, de 12 de mayo.

⁷³ (41) AP de Cádiz. Sentencia núm. 12/2018, de 5 de febrero.

⁷⁴ (3) AP de Cádiz. Sentencia núm. 359/2005, de 19 diciembre.

⁷⁵ (7) AP de Cádiz. Sentencia núm. 151/2008, de 15 de julio.

⁷⁶ (4) AP de Cádiz. Sentencia núm. 137/2007, de 20 de marzo.

⁷⁷ (5) TS. Sentencia núm. 526/2007, de 6 de junio.

ciudadanos europeos debemos protegernos y no prestar ayuda humanitaria. Asimismo, y en atención a las sentencias que condenan las acciones de tránsito por vía marítima, que prácticamente todas hallan apreciado la circunstancia agravante de riesgo para la vida e integridad física de las personas objeto de la infracción, también podría haberse apreciado a la hora de condenar la conducta del inmigrante que conduce o dirige la embarcación y logra poner a salvo la vida del resto de ciudadanos extranjeros que viajaban junto a él.

7.6. Sentencias que han dictado un veredicto absolutorio junto con sus respectivos fundamentos legales y pruebas consideradas.

A modo de conclusión, se procederá a analizar los argumentos aportados por los jueces y tribunales en aquellas sentencias donde los acusados fueron absueltos. De las noventa y dos sentencias que condenaron actuaciones posteriores al 2018⁷⁸, únicamente doce absolvieron a los acusados, o al menos a uno de ellos, ya que, en dos sentencias, mientras una de las partes fue absuelta, la otra fue condenada (Tabla 1).

Del total de sentencias donde el tráfico tiene lugar por vía terrestre, la única sentencia absolutoria aún no es firme, sino que el acusado se encuentra en libertad provisional porque no puede determinarse con certeza que supiera que en el camión que conducía viajaban ocultos dos inmigrantes menores de edad. En atención a la falta de pruebas, la AP decidió dejarle en libertad provisional.

En atención a las resoluciones judiciales en las que el tráfico de inmigrantes acontece por vía marítima, en **dos**⁷⁹ sentencias, mientras uno de los acusados es condenado, el otro es absuelto. Específicamente, en la sentencia noventa, fueron acusados inicialmente dos individuos por tripular una embarcación en la que viajaban nueve extranjeros indocumentados. En sus respectivas defensas, el primer acusado alegó que aceptó conducir la embarcación por circunstancias familiares, mientras que el segundo no realizó ninguna alegación. Finalmente, el primero fue condenado y el segundo absuelto por considerar que, en atención a que carecía de requisitos para acceder a la Península, su única intención era la de llegar a España. En la sentencia noventa y uno, inicialmente se acusa a tres personas, pero finalmente solo uno es

⁷⁸ A modo de recordatorio, ninguna de las ocho sentencias que apreciaron la circunstancia de parentesco, y que son anteriores al 2018, absolvió al acusado/s (Tabla 2).

⁷⁹ **(90)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 58/2019, de 28 de junio. **(91)** AP de Málaga. Sentencia núm. 23/2021, de 14 de octubre.

condenado a una pena privativa de libertad de cinco años, ya que los hechos probados únicamente demostraron que uno de los acusados participaba en una organización dedicada al tráfico de inmigrantes. En cambio, no se encontraron pruebas suficientes para condenar a los otros dos individuos.

Finalmente, las **nueve**⁸⁰ sentencias absolutorias consideran que el material probatorio es insuficiente para poder condenar. En el anexo tercero podrá encontrar un resumen ejecutivo de cada una de las referidas sentencias. A continuación, se expondrán los elementos más relevantes de ellas, en aras a determinar qué elementos diferencian estas resoluciones judiciales de las condenatorias.

En la sentencia noventa y dos, algunas de las fotografías y vídeos presentados muestran al acusado patroneando la embarcación, mientras que en otras no. Debido a estas inconsistencias y las contradicciones de algunos testigos, se decidió absolver por falta de material probatorio. En la noventa y cuatro, se considera que no hay elementos de prueba suficientes para poder condenar. Por ello, la AP alega que, aun habiéndose demostrado que uno de los acusados hubiese asumido la responsabilidad de patronear la embarcación, esta conducta no constituye infracción penal. En la noventa y cinco, se absuelve al acusado por considerar que la identificación por parte de un único testigo no constituye prueba suficiente para condenar. De forma similar, en las sentencias noventa y siete, noventa y ocho y cien, se concluye que las pruebas aportadas no permiten asegurar que el acusado era el piloto de la embarcación. Por último, en las sentencias noventa y tres y cien, a pesar de ser acusados de miembros de una organización, e incluso de ejercer altos cargos, la sala decide absolver porque considera que el material probatorio es insuficiente para condenar.

Lo relevante de estos veredictos absolutorios es evidenciar cómo, ante hechos y medios de prueba similares, se han emitido fallos diferentes. En detalle, algunas resoluciones absuelven al considerar que el material probatorio es insuficiente para condenar, mientras que otras, como la núm. diecinueve⁸¹, donde un vídeo de cuarenta segundos del acusado llevando el

⁸⁰ **(92)** AP de Almería. Sentencia núm. 118/2023 de 31 de marzo. **(93)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2021, de 8 de febrero. **(94)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 85/2020, de 26 de octubre. **(95)** AP de Granada. Sentencia núm. 259/2020, de 22 de septiembre. **(96)** AP de Las Palmas. Sentencia núm. 59/2022, de 2 de marzo. **(97)** AP de Murcia. Sentencia núm. 89/2023, de 2 de mayo. **(98)** AP de Santa Cruz de Tenerife. Sentencia núm. 133/2023, de 24 de mayo. **(99)** TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 81/2023 de 15 de marzo. **(100)** AP de Cádiz. Sentencia núm. 52/2020, de 20 de julio.

⁸¹ **(19)** AP de Almería. Sentencia núm. 124/2023 de 11 de abril.

timón, o la núm. sesenta y tres⁸², donde la interceptación de una pequeña cantidad de dinero junto con un teléfono, consideraron que el material probatorio era suficiente para condenar.

Análogamente, la sentencia noventa y cinco absuelve porque considera que una sola testifical no es suficiente para poder condenar al acusado, mientras que, en otras sentencias, como en la cuarenta y cuatro⁸³, la testifical de un solo testigo protegido fue suficiente para emitir una condena.

Por último, la conclusión más relevante emana de la Audiencia Provincial de Cádiz en la sentencia 85/2020⁸⁴. En ella, la AP argumenta que, a pesar de que se haya probado que el acusado hubiese asumido cualquier responsabilidad de patrón de la embarcación, ello no constituye un elemento de prueba suficiente para imputar un delito de tráfico ilícito de migrantes. Esta alegación, que debería haber sido considerada en la mayoría de los fallos condenatorios, solo aparece en esta sentencia. El motivo de ello es claro: en los últimos años, las diversas resoluciones judiciales han permitido crear un nuevo mecanismo a través del derecho penal que no solo criminaliza la inmigración, sino que también permite controlar los flujos migratorios.

Además, al criminalizar a los inmigrantes que son rescatados en el mar Mediterráneo porque se han visto obligados a recurrir a esta vía irregular e insegura, ello también permite criminalizar a los agentes de la sociedad civil que participan en su rescate. El efecto de ello es una reducción de las acciones solidarias y, en consecuencia, del rescate de migrantes, lo que también permite frenar su llegada. Asimismo, Europa está tan centrada en construir herramientas para frenar la llegada de la inmigración, que deja al margen el análisis del “efecto empuje” que está provocando que miles de personas pongan en riesgo sus vidas cruzando el Mediterráneo.

⁸² (63) TS. Auto núm. 369/2023 de 14 abril.

⁸³ (44) AP de Almería. Sentencia núm. 314/2019, de 18 de septiembre.

⁸⁴ Corresponde a la sentencia núm. noventa y cuatro del anexo 3.

8. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

A la hora de realizar el análisis jurisprudencial, se han tenido en cuenta ciertas limitaciones. En primer lugar, como ya se ha mencionado, de la búsqueda realizada se obtuvieron un total de 687 resultados, de los cuales, a posteriori de establecer algunos criterios de selección, finalmente se analizaron cien sentencias. Estas sentencias no son todas las condenas y absoluciones que se han dictado desde 2018, ya que la base de datos Aranzadi no recoge todas las sentencias, sino aquellas que provienen de instancias judiciales superiores como las AP, TSJ o el TS. En consecuencia, todas las acciones juzgadas en instancias inferiores no tienden a aparecer en la base de datos, a menos que su jurisprudencia sea relevante.

Siendo conscientes de ello, y con el objetivo de trabajar otra línea de investigación presentada por Martínez-Escamilla (2019), se han recopilado el número total de sentencias finalmente dictadas, tanto condenatorias como absolutorias, junto con el número de procedimientos iniciados por el MF entre 2018 y el 2022⁸⁵ (Tabla 7) para así poder cuantificar la idea de la autora y comprobar cuántos casos de solidaridad han sido perseguidos, aunque finalmente hayan acabado en absolución o sobreseimiento, ya que el simple hecho de verse envuelto dentro de un procedimiento judicial, especialmente penal, ya genera perjuicios y graves consecuencias. Además, socialmente, esta persecución contribuye a criminalizar estas acciones y a las personas sobre las que recaen dichas acciones, los ciudadanos extranjeros. Esto se debe a que este tipo de prácticas judiciales construyen una narrativa en la que tanto quienes proporcionan dicha ayuda humanitaria como quienes la reciben, son percibidos como personas peligrosas de las que debemos protegernos. Adicionalmente, se refuerza la imagen del inmigrante como el “otro”, del que “nosotros”, los nacionales y ciudadanos miembros de la UE, debemos protegernos.

⁸⁵ No se han podido recopilar los datos de la Fiscalía General del Estado correspondientes al año 2023, ya que aún no están publicados.

(Tabla 7) **Datos de la Fiscalía General del Estado sobre procedimientos incoados y sentencias finalmente dictadas en atención a la aplicación del art. 318 bis del CP. Total Nacional.**

	2018	2019	2020	2021	2022
Procedimientos judiciales incoados	584	760	639	890	937
Sentencias dictadas	169	279	179	211	250

Fuente: elaboración propia a través de los datos ofrecidos por el Consejo General del Poder Judicial (s.f.).

De los datos obtenidos y expuestos en la tabla 7, se observa una amplia diferencia entre el número de procedimientos judiciales incoados y el número de sentencias que finalmente fueron dictadas. Esto revela que el MF ha incoado muchos procedimientos que finalmente han terminado archivados o sobreseídos por varios motivos, como por ejemplo por falta de material probatorio, o incluso por apreciar la excusa absolutoria de ayuda humanitaria. Si bien es cierto que no hay un análisis detallado de estos datos y, por ende, no podemos saber cuántas de estas acciones pretendían perseguir actuaciones de la sociedad civil, no puede descartarse esta posibilidad si nos acogemos a los resultados de la investigación de Martínez-Escamilla (2019) donde ella alegaba que la sociedad civil estaba siendo criminalizada por prestar ayuda humanitaria.

Al margen de ello, la diferencia entre el número de procedimientos incoados y las sentencias finalmente dictadas, debería ser tomado en consideración por el MF y revisar los criterios que utilizan a la hora incoar un procedimiento, ya que, pesar de no haber un veredicto, ser parte de un procedimiento judicial tiene consecuencias para el ciudadano involucrado en él. Asimismo, esta actuación contribuye a reforzar una narrativa donde se criminaliza a los ciudadanos extranjeros, así como a todas las personas que deciden prestarles ayuda humanitaria.

9. CONCLUSIONES

Para concluir, es importante recapitular los principales hallazgos obtenidos del análisis jurisprudencial y que han permitido poder apreciar cuál es la aplicación actual que los jueces y tribunales hacen del art. 318 bis del CP.

En primer lugar, y en atención a nuestro primer objetivo que era tratar de averiguar qué sujeto estaba siendo criminalizado a través la aplicación del art. 318 bis del CP, puede afirmarse que el artículo está siendo utilizado como un mecanismo que permite controlar los flujos migratorios y perseguir y criminalizar la inmigración, especialmente la irregular.

La primera figura criminalizada a través del art. 318 bis del CP, es la del inmigrante que, con la intención de lograr su propia inmigración, se encarga, ya sea de forma voluntaria o forzada, de pilotar o dirigir la embarcación en la que viajan el resto de los ciudadanos extranjeros. En concreto, el análisis jurisprudencial ha permitido evidenciar que los mismos inmigrantes que deben optar por vías inseguras para poder llegar a Europa, a su llegada, son condenados a penas de prisión por el simple hecho de conducir o dirigir la embarcación. Desde esta realidad, sería importante que los jueces y tribunales pudieran distinguir y no reunir en un mismo grupo las sentencias donde se ha probado una vinculación a alguna organización criminal dedicada al tráfico ilícito de inmigrantes, o bien la intención de obtener una ganancia económica de la travesía a costa de la situación de necesidad y vulnerabilidad del resto de ciudadanos extranjeros, de aquellas donde la única actuación ha consistido en conducir y/o dirigir la embarcación. Además, sería relevante atender al hecho de que pocas veces serán los miembros de una organización criminal los que se pondrán al mando de la embarcación y pondrán en riesgo sus vidas cruzando el Mediterráneo con la posibilidad de ser sentenciados a una pena privativa de libertad a su llegada a la UE. Ante esta situación, condenar a ciudadanos extranjeros que únicamente han conducido o dirigido la embarcación, puede significar que el objetivo sea controlar la inmigración y reducir los incentivos de aquellos que tengan la intención de llevar a cabo comportamientos similares. Asimismo, estas condenas permiten reducir la voluntad de acogida y de solidaridad de la sociedad civil debido a que se refuerza la dicotomía entre el “nosotros” ciudadanos europeos, y los “otros” ciudadanos extranjeros, incrementando los sentimientos de amenaza tanto real como simbólica que conducen a percibir al inmigrante, y especialmente a ciertos colectivos racializados, como sujetos peligrosos y delincuentes que desestabilizan al endogrupo.

En atención a las ocho sentencias que condenaron a una pena de prisión a familiares que habían asistido a sus parientes para facilitar su llegada a la Península, sería conveniente que la normativa europea incluyera también como excusa absolutoria aquellas conductas donde un familiar ayuda a un ciudadano extranjero a entrar y transitar en un territorio de la UE. Condenar las acciones que tienen como propósito lograr la reagrupación familiar que ha sido obstaculizada desde Europa, supone, no solo criminalizar la solidaridad y la inmigración, sino que simultáneamente impide a los inmigrantes poder reconstruir su tejido social en el país de acogida, ya que con este tipo de prácticas, parece que el objetivo sea evitar que las familias se aventuren a auxiliar a algún miembro de su familia que no puede llegar a Europa porque desde la misma, se han cerrado los canales de acceso legales y seguros.

Otro aspecto por destacar, es que el análisis no ha podido verificar las afirmaciones de Martínez-Escamilla (2019) y afirmar que el art. 318 bis del CP es un mecanismo que criminaliza las acciones solidarias que la sociedad civil proporciona en el Mediterráneo con el objetivo de asistir a los inmigrantes que quedan a la deriva debido a la política inactiva y antisolidaria de la UE. Ninguna de las sentencias analizadas ha juzgado una conducta protagonizada por alguna ONG o persona anónima. Sin embargo, tampoco ningún veredicto ha apreciado la excusa absolutoria de ayuda humanitaria, a pesar de que, en algunos casos, de los hechos probados podía apreciarse que se trataba de una situación donde la conducta de los condenados había logrado evitar más muertes de inmigrantes.

Llegados a este punto, podría alegarse que la raíz del problema es el marco normativo en el cual se encuadra el art. 318 bis del CP. Desde Europa, la falta de precisión a la hora de redactar la normativa en materia de inmigración ha dado lugar a que mientras algunos Estados sí aprecian la excusa absolutoria para casos de ayuda humanitaria, otros Estados no lo hacen. Por tanto, el primer paso debería ser el de elaborar una regulación que, además de ser aplicada por todos los Estados miembros, fuese más permisiva para poder apreciar diferentes comportamientos como actos de ayuda humanitaria, a la vez que se faciliten los procesos de entrada y tránsito en el territorio europeo. Conjuntamente, deberían revisarse qué bienes jurídicos se protegen. Hasta el momento puede alegarse que Europa ha protegido a los ciudadanos europeos en lugar de reivindicar y proteger el derecho a la vida. Asimismo, tampoco la UE puede seguir defendiendo que este artículo, junto con el resto de la normativa, busque proteger los derechos de los ciudadanos extranjeros cuando las condiciones de vida en sus países de origen no son humanas. Ante esta realidad, sería importante analizar cuál es el

efecto empujé que está provocando que las personas huyan de sus países de origen y se lancen a largas y duras travesías hacia Europa, en lugar de construir una política de obstaculización a través de vallas, cierres de puertos, e incluso condenas que recaen sobre personas que, o bien se han encargado de conducir o guiar el cayuco, o bien han ayudado a sus familiares a llegar a algún territorio de la UE.

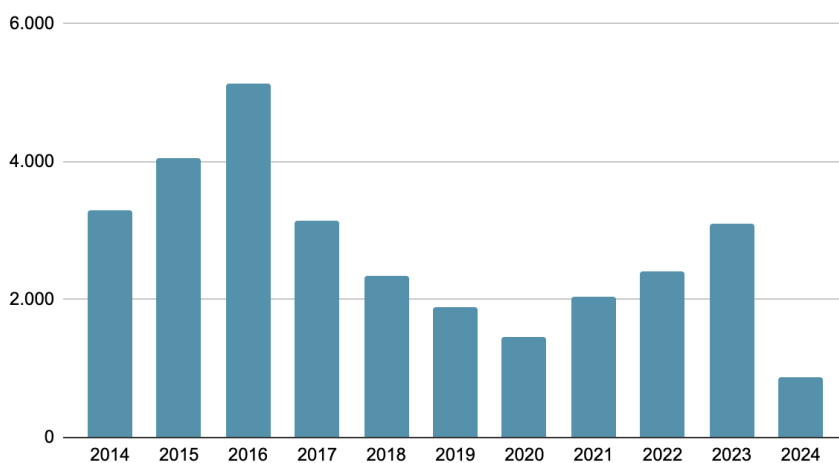
El problema es que el panorama actual no es una casualidad, sino que es fruto de una política antimigratoria premeditada donde no solo se ha consolidado una fortaleza, sino que también se ha establecido un acceso desigual al territorio europeo en función de a qué colectivo de inmigrantes pertenezca cada persona. En consecuencia, mientras para algunos es posible llegar a Europa, otros se enfrentan a un camino imposible o extremadamente complicado (GESDI, 2024). La necesidad de protegernos de los “otros” ha permitido crear instrumentos para frenar la llegada de la inmigración. Entre ellos, el art. 318 bis del CP criminaliza la solidaridad y ayuda humanitaria prestada por cualquier persona, desde el inmigrante que ayuda a los ciudadanos extranjeros a llegar a Europa, hasta un miembro de la sociedad civil que desde Europa les abre la puerta para que puedan entrar.

Para terminar, es imprescindible recordar que la crisis migratoria en el Mediterráneo no ha terminado. El domingo 26 de mayo de 2024, Helena Maleno publicó un post en sus redes sociales donde alertaba de la presencia de una patera que había salido de Argelia para dirigirse a las Baleares, y en la que viajaban veintiocho personas, entre ellas ocho mujeres y dos bebés. Ante esta realidad, si la UE decide mantener su fortaleza y no intervenir, como sociedad civil, debemos seguir luchando para que la nacionalidad no pueda influir en que las vidas y sueños de miles de personas queden sepultadas en el cementerio más grande del mundo, el mar Mediterráneo.

ANEXOS

1. Evolución de los datos sobre personas desaparecidas en el mar Mediterráneo.

Vidas desaparecidas en el Mar Mediterráneo



Fuente: Elaboración propia con los datos de International Organization for Migration. (s.f.).

2. Datos sobre el número de inmigrantes llegados a España por vía marítima durante el año 2023 y la comparativa respecto al año anterior (2022).

	Año 2022	Año 2023
Total de llegados a la Península y Baleares	12.995	15.435
Total de llegados a Canarias	15.682	39.919
Total de llegados a Ceuta	124	67
Total de llegados a Melilla	169	206
Total de llegados a España	28.930	55.618

Fuente: elaboración propia con los datos del Informe quincenal sobre Inmigración Irregular del Ministerio del Interior.

3. Tablas resumen del análisis jurisprudencial.

Código de colores

- **Condena.** • **Apreciación de que dicho comportamiento podría haberse calificado como un acto de ayuda humanitaria.**
- **Absolución.** • **Posible apreciación de una intención por parte los acusados para proporcionar algo más que una simple ayuda humanitaria, por ejemplo, querer enriquecerse con el transporte de los inmigrantes.**
- **Estimación parcial de los recursos.** • **Material probatorio practicado para, o bien condenar, o bien absolver.**
- **Transporte por vía terrestre.**
- **Transporte por vía marítima.**
- **Apreciación de la circunstancia de parentesco.**
- **Confesión o reconocimiento de los hechos por parte de los acusados.**

NUMERACIÓN PROPIA	SENTENCIAS	FALLO	ELEMENTOS RELEVANTES	RESUMEN EJECUTIVO
1	AP de Málaga. Sentencia núm. 75/2005 de 4 de octubre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 2 años para ambos.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Relación de parentesco apreciada como circunstancia modificativa de la responsabilidad penal.	Fueron identificados los acusados Lorenzo y su esposa Edume, quienes trataban de introducir en España a la menor Mariano, de nacionalidad marroquí, hermana de la citada acusada , careciendo dicha menor de la documentación necesaria para acceder a territorio español y llevándola oculta en el interior del maletero del vehículo.
2	AP de Cádiz. Sentencia núm. 320/2005 de 16 de noviembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 1 año y 6 meses.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Relación de parentesco apreciada como atenuante.	Se interceptó a los acusados Roberto y Rosa, accediendo al territorio nacional a través de un vehículo y llevando oculto en su interior a una persona que carecía de autorización de entrada. Diego, que iba oculto, era hermano de Rosa.
3	AP de Cádiz. Sentencia núm. 359/2005 de 19 diciembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 1 año y 6 meses.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física del extranjero debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Relación de parentesco apreciada como atenuante muy cualificada.	Ricardo transportaba dentro del maletero de su coche a su hermano , que carecía de documentación que habilitara su entrada o tránsito por España.

4	AP de Cádiz. Sentencia núm. 137/2007 de 20 de marzo.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 2 años.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Relación de parentesco. 3. No se aprecia circunstancia modificativa de la responsabilidad penal.	Leonardo y Eusebio fueron identificados por llevar dentro de su vehículo a su hermano, quien iba tapado con unas mantas y carecía de documentación para cruzar la frontera.
5	TS. Sentencia núm. 526/2007 de 6 de junio.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 2 años.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Relación de parentesco. 3. No se aprecia circunstancia modificativa de la responsabilidad penal.	Los acusados Claudio y José Ramón fueron identificados conduciendo el primero y el segundo hiendo de copiloto. Dentro el vehículo viajaba oculta la hermana de José Ramón junto con su hijo. Tanto ella como su hijo carecían de cualquier documentación que les habilitara para entrar o permanecer en territorio nacional.
6	TS. Sentencia núm. 1109/2007 de 19 de diciembre	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de un año.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Relación de parentesco apreciada como circunstancia atenuante. 3. Se aplica el párrafo 6 del art. 318 bis del CP.	Fueron detenidos José Carlos y Juan Carlos en el Puerto de Tarifa (Cádiz), al comprobarse que en el vehículo iba el hermano (que carecía de documentación para cruzar la frontera) del primer acusado tumbado en el asiento trasero y tapado con unas mantas y bolsos de viaje,
7	AP de Cádiz. Sentencia núm. 151/2008 de 15 de julio.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 1 año y 6 meses.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física del extranjero debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Relación de parentesco apreciada como atenuante muy cualificada.	Melisa llevaba en el maletero de su coche a su hermano, que carecía de documentación legal para la entrada y estancia en el país.
8	AP de Cádiz. Sentencia núm. 54/2015 de 5 de mayo.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión con una condena de 1 año.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Relación de parentesco apreciada como atenuante muy cualificada. 3. Conformidad.	Maribel llevaba dentro de su vehículo a su marido que carecía de documentación para entrar en España y que iba oculto bajo una manta.
9	AP de Cádiz. Sentencia núm. 16/2018 de	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física del extranjero debido a las	Dimas circulaba en un vehículo llevando consigo y oculto a Raimundo, ciudadano extranjero que carecía de la documentación que le permitía acceder al territorio español. A cambio, Dimas obtuvo una cantidad de dinero no determinada.

	15 de febrero.	Fallo: pena de prisión de 3 años.	condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Conformidad a cambio de la aplicación del subtipo atenuando del art. 318 bis 6 del CP. 4. Se aprecia que Dimas obtuvo una cantidad de dinero, pero en ningún momento se ha determinado qué cantidad. Dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria.	
10	AP de Málaga. Sentencia núm. 4/2020 de 3 de febrero.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: pena de prisión de 5 años y 6 meses.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física del extranjero debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. No queda probado que Bernabé pagara a Maximino una cantidad de dinero para cruzar la frontera 4. Dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria.	Maximino es condenado por llevar dentro de su vehículo a Bernabé, camuflado bajo el asiento trasero, y quien carecía de autorización. No queda probado que Bernabé pagara a Maximino una cantidad de dinero para cruzar la frontera. Es cierto que el artículo 318 bis del CP prevé el castigo de la conducta de ayuda para la entrada y tránsito, concurra o no ánimo de lucro. Pero, en atención a este caso, Maximino podría haber ayudado a Bernabé de forma solidaria a entrar en el país y su condena sería constitutiva de una criminalización de la solidaridad.
11	TS. Sentencia núm. 869/2021 de 12 de noviembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: pena de prisión de 10 meses.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. La declaración de uno de los extranjeros permite condenar al acusado.	Dentro de un vehículo conducido por un ciudadano español se hallaron dos inmigrantes indocumentados que pretendían ser introducidos de forma irregular en territorio español. La prueba consistió en la declaración de Valentina, una de las dos personas introducidas, que confirmó los hechos y reconoció a Cirilo como la persona que les había introducido en España en un doble fondo del vehículo.
12	TS. Auto núm. 466/2019 de 21 de marzo.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: pena de prisión de cinco años y seis meses.	1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La declaración de un único testigo protegido y de los agentes de la Guardia	La acusada Mariana accedió a Meilla desde Marruecos conduciendo un vehículo del cual horas más tarde salieron tres personas en ropa interior, descalzos y desorientados. Todos ellos eran nacidos en Mali y carecían de documentación para entrar en territorio español. La estructura original del vehículo había sido modificada para la creación de dos habitáculos, uno en el interior del salpicadero, otro bajo el asiento trasero.

13	AP de Málaga. Sentencia núm. 21/2021 de 30 de julio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años y 1 día para Ovidio como autor; y de 2 años para Elvira y Leopoldo por cómplices.</p>	<p>Civil que registraron el vehículo permiten condenar.</p> <p>1. Transporte en vehículo por vía terrestre.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. De la conversación previa entre los acusados, así como los actos preparatorios, puede apreciarse una voluntad de proporcionar algo más que ayuda humanitaria a los extranjeros.</p>	<p>El acusado Leopoldo conducía un vehículo, junto a Elvira, en el que viajaban camuflados Blas y Casimiro que carecían de documentación para la entrada, tránsito y residencia en territorio español. Por cómo estaban contruidos los habitáculos se afirma que los individuos no pudieron acceder a él sin ayuda de terceras personas. También se acusó a Ovidio, quien, además de ofrecerle un trabajo a Elvira, mantuvo una conversación con un tercero donde decía lo siguiente: “Qué grande es el coche!, te lo juro que está muy bien, vale para que le hagamos eso”. Días después Leopoldo y Elvira son interceptados por la policía con los dos inmigrantes dentro del vehículo. En atención a Elvira también se asegura su participación en los hechos por la conversación que tuvo con Ovidio donde él le ofrecía trabajo y porque por poca atención que hubiese prestado se hubiese percatado de la presencia de los individuos dentro del vehículo. Además, se cree que su presencia era para evitar sospechas.</p>
14	AP de Málaga. Sentencia núm. 21/2018 de 16 de octubre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 6 años.</p>	<p>1. Transporte en vehículo por vía terrestre.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Los dos inmigrantes pagaron 150 dirhams. Puede apreciarse cierta intención por parte del acusado de proporcionar algo más que ayuda humanitaria a los extranjeros.</p>	<p>José Pedro se disponía a acceder a Melilla desde Marruecos con dos personas ocultas en su interior que carecían de la documentación para acceder y residir en territorio español. Los dos inmigrantes pagaron 150 dirhams a la persona que les escondió dentro del vehículo a fin de ser introducidos clandestinamente en Melilla.</p>
15	TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 240/2020 de 22 de septiembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<p>1. Transporte en vehículo por vía terrestre.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que en ningún momento</p>	<p>El acusado Jesús Carlos, cuando se disponía a embarcar con su vehículo con destino a Almería, los agentes de la Guardia Civil descubrieron que en el interior de su vehículo había un habitáculo en el que viajaba oculto Baldomero quien carecía de autorización para la entrada y residencia legal en España. Contra la sentencia condenatoria de prisión de 5 años y 6 meses, la defensa interpuso un recurso alegando una vulneración de la presunción de inocencia. Pero se considera que la sala condenatoria ha analizado material</p>

			<p>queda probado que los extranjeros pagaran por poder ser trasportados.</p>	<p>probatorio suficiente para poder condenar. La defensa alega que el acusado desconocía la existencia de ese habitáculo, igual que Baldomero afirma que se introdujo en el vehículo solo. Pero, tanto la dificultad de acceso al habitáculo como los objetos que se habían dispuesto por encima, denotaban tanto la voluntad de clandestinidad como el conocimiento por parte del acusado.</p>
<p>16</p>	<p>AP de Sevilla. Sentencia núm. 299/2023 de 6 de junio.</p>	<p><i>Fallo:</i> dudas en la práctica de la prueba para condenador en aplicación del art. 318 bis del CP. Finalmente, queda en libertad provisional con designación de domicilio a efectos de notificación.</p>	<p>1. Transporte en vehículo por vía terrestre. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Se considera que las pruebas aportadas son insuficientes para poder condenar al acusado.</p>	<p>Un camión conducido por Isidro venía de Marruecos y tenía como destino final Francia, ocultado en el interior dos menores de nacionalidad marroquí sin documentación ni autorización para entrar y transitar por España. De las pruebas únicamente puede extraerse que los dos menores viajaban ocultos en el camión. En todo momento, el acusado, sorprendido ante la presencia de los menores, alega que desconocía que los menores estuviesen en el camión y que recibió el camión ya precintado.</p>
<p>17</p>	<p>AP de Cádiz. Sentencia núm. 46/2023 de 12 de mayo.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de 12 meses de multa a razón de 10€ diarios.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Se estipula tráfico porque presuntamente hay una cantidad económica, pero en ningún momento queda probada la cuantía. Consecuentemente, los únicos hechos probados son los respectivos a la conducción de la embarcación, lo que podría haber sido apreciado como un acto de ayuda humanitaria.</p>	<p>Secundino transportaba en una embarcación a cinco ciudadanos extranjeros que carecían de la documentación necesaria y actuó a cambio de una cantidad indeterminada de dinero. La defensa de Secundino interpuso recurso alegando que no había clandestinidad, ya que los pasajeros eran visibles. La clandestinidad ha sido marcada como necesario por parte del Supremo. Contraargumento: la clandestinidad solo será aplicable en controles de vehículos, no de embarcaciones.</p>
<p>18</p>	<p>AP de Alicante. Sentencia núm. 223/2023 de 5 de julio.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 2 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. El atestado policial y algunas fotografías permiten identificar a los dos acusados como patronos de la embarcación. 4. Se les acusa de pertenecer a la organización, pero no se aprecia ánimo de lucro y únicamente se tiene probado que</p>	<p>Se localizó una embarcación que había salido de Argelia y que iba integrada por 43 ocupantes. Los ocupantes del barco habían pagado entre 7.000€ y 8.000€ a una organización destinada al tráfico de seres humanos. Se acusó a Millán y Máximo de nacionalidad Argelina de pertenecer a dicha organización y de participar en ella en la última fase del traslado.</p>

			<p>condujeron la embarcación. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patronos.</p> <p>5. Conformidad.</p>	
<p>19</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 124/2023 de 11 de abril.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años y 6 meses.</p>	<p>condujeron la embarcación. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patronos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La testifical de un único testigo protegido, así como un video de una duración aproximada de cuarenta segundos donde se ve al acusado conduciendo la embarcación, es lo que permite condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patronos. 	<p>Se localizó una embarcación en la que viajaban 14 personas de origen magrebí, transportadas desde Argelia a cambio de un precio para ser introducidas ilegalmente en territorio nacional. Ruperto, acusado, se encargó de pilotar y controlar la embarcación durante todo el trayecto. Romeo, segundo acusado, era quien daba las indicaciones GPS a Ruperto. Los ocupantes de la embarcación habían pagado cantidades indeterminadas a personas que no han sido identificadas. También los dos acusados afirmaron que pagaron para poder viajar y que fueron otras personas que no estaban en la embarcación las que dieron las órdenes y obligaron a llevarla.</p>
<p>20</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 129/2020 de 5 de junio.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Los hechos probados permiten apreciar una organización entre los acusados para proceder a trasportar a los inmigrantes a cambio de una cantidad de dinero que, en este caso, sí se ha concretado. 4. Conformidad. Además, no se aprecia prueba en la sentencia. 	<p>Tres acusados, con la intención de enriquecerse ilícitamente, promovieron de forma directa la inmigración clandestina. Héctor se encargó de la captación de inmigrantes y, a cambio de dinero, organizaba junto con Justiniano y Millán todo lo necesario para efectuar el viaje desde las costas de Argelia hasta España en una embarcación tipo patera. Los 10 inmigrantes pagaron entre 1200 y 1500€ para el viaje.</p>

21	AP de Almería. Sentencia núm. 103/2023 de 27 de marzo.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años y 6 meses.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación de los acusados como patrones por parte de los testigos protegidos se considera prueba de cargo suficiente. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 5. La defensa solicita la absolución o subsidiariamente la aplicación del art. 318 bis punto 6 del CP conformándose con la calificación de los hechos. 	<p>En junio de 2022, Jesús Manuel y Jesús Miguel, ambos de nacionalidad Argentina y en situación administrativa irregular, se pusieron de acuerdo entre sí y con terceras personas no identificadas para traer a España de forma clandestina a un grupo de 15 inmigrantes. Jesús Manuel fue quien patroneó la embarcación y Jesús Miguel se encargó de orientar la embarcación con un GPS. Ambos manifestaron que pagaron una elevada cantidad para viajar. Los testigos identificaron a los acusados en el reportaje fotográfico. Además, las versiones de los acusados no se sostienen.</p>
22	AP de Almería. Sentencia núm. 219/2020 de 17 de septiembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 2 años.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 4. Simplemente, se interviene al acusado un teléfono. 5. La defensa pactó una conformidad. Tampoco se aprecia prueba. 	<p>Se localizó una embarcación patroneada por el acusado y en la que viajaban 16 inmigrantes indocumentados que carecían de autorización para la entrada en España. Todos pagaron por el viaje. En el momento de la detención se intervino al acusado un teléfono.</p>
23	AP de Almería. Sentencia núm. 143/2023 de 20 de abril.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años y 6 meses.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 	<p>Se localizó una embarcación en la que viajaban 15 inmigrantes indocumentados que se dirigían a las costas españolas de forma clandestina y eludiendo los controles. La embarcación iba patroneada por el acusado Cornelio. Los integrantes pagaron cantidades indeterminadas por el viaje a España a personas que no han podido ser identificadas y que se dedican a organizar viajes. Cornelio alegó</p>

			<p>3. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p> <p>4. La identificación como patrón por parte de tres testigos protegidos permite condenar. Los mismos alegaron que le pagaron a una tercera persona.</p>	<p>que él no patroneaba la embarcación y que pagó 4.000€ por el viaje. Reafirma que todos condujeron la patera, que no recibió dinero por pilotar la embarcación. Los testigos afirman que le pagaron a una persona diferente al acusado, pero que fue él en todo momento quien pilotó la embarcación.</p>
<p>24</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 147/2022 de 20 de abril.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 6 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación de un único testigo protegido permite condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 5. Reconocimiento de los hechos por parte de uno de los acusados con una declaración inculpatoria.</p>	<p>Se rescató una embarcación en la que viajaban 18 personas. Todos carecían de autorización para la entrada en territorio nacional. Habían sido transportadas a cambio de un precio por los acusados Olegario y Raimundo, ambos de nacionalidad Argelina y en situación irregular. Olegario recibió dinero de algunos inmigrantes por indicación de la persona que desde Argelia organizó la expedición. Los hechos se consideraron probados con la declaración del testigo protegido, quien pagó para el viaje a una tercera persona. Olegario admitió que condujo la embarcación y señaló al coacusado Raimundo como la persona que llevó el GPS. Admitió que no pagó por el viaje y que algunos inmigrantes le dieron dinero por indicación de una tercera persona. Raimundo negó toda intervención insistiendo en que era un inmigrante más que había pagado por venir a España. Sin embargo, tanto el testigo como el coacusado Olegario lo señalan como el responsable del GPS.</p>
<p>25</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 157/2022 de 25 de abril.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación por parte de dos testigos protegidos permiten condenar al acusado. 4. Posible ánimo de lucro, ya que fue interceptado con 1.150€ que se relacionaron con la actividad ilícita. 5. También podría considerarse que dicha cuantía económica era de él y que simplemente se encargó que conducir la</p>	<p>Bartolomé, junto con otras personas no identificadas, promovió la inmigración clandestina de personas argelinas que carecían de permiso para entrar. El acusado, a cambio de dinero, organizó todo el viaje y patroneó la embarcación en la que viajaban 13 personas. Al acusado se le interceptaron 1.150 euros que se relacionaron con la actividad delictiva. Para corroborar la actuación delictiva del acusado Bartolomé, se recurre al testimonio de dos testigos protegidos. Por otro lado, la defensa aporta dos videos, pero que no demuestran nada sobre una posible no participación del acusado.</p>

				<p>embarcación para poder asegurar su propia inmigración y ayudar al resto de los ocupantes a llegar a la Península.</p> <p>5. La defensa solicitó la absolución y alternativamente la aplicación del art. 318 bis punto 6 del CP conformándose con la calificación de los hechos.</p>	
26	AP de Almería. Sentencia núm. 168/2022 de 29 de abril.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Mientras que de la conducta de Horacio puede apreciarse una voluntad de proporcionar algo más que ayuda humanitaria a los extranjeros; de Gonzalo únicamente ha quedado probado que guiara la embarcación con un GPS. Por tanto, su conducta puede deberse tanto a un mandato que tuvo que asumir como a un simple acto de ayuda humanitaria para poder llegar a tierra.</p> <p>4. Horacio fue intervenido con dos móviles y 4.000 dinares.</p> <p>5. Reconocimiento de los hechos por parte de Horacio.</p>	<p>Los acusados Horacio y Gonzalo participaron en un viaje organizado con la finalidad de traer a 12 personas desde Orán hasta España. Horacio recibió 1.000€ por su acción y patroneó la embarcación durante todo el trayecto, al tiempo que Gonzalo le asistía con un GPS. Los ocupantes de la embarcación habían pagado cantidades indeterminadas por el viaje a España a personas no identificadas. Gonzalo y Horacio alegaron no conocerse antes. Horacio era quien llevaba la embarcación y Gonzalo el GPS. Cuando llegaron a la playa los demás se dieron a la fuga y ellos no les dio tiempo y los pillaron dentro del barco y les acusaron. Gonzalo afirma haber sido un pasajero más y no cobrar por trasladar a las personas. A Horacio, en cambio, le pagaron 1.000€ por el transporte.</p>	
27	AP de Almería. Sentencia núm. 173/2022 de 5 de mayo.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Reconocimiento de los hechos por parte del acusado.</p> <p>4. La identificación del acusado como patrón por parte de los testigos protegidos permiten condenar.</p>	<p>El acusado Victorino concertó, de común acuerdo con otros sujetos no identificados, el transporte clandestino de 15 personas que carecían de autorización para poder entrar a cambio de una contraprestación dineraria (entre 6000€ y 7000€). Victorino afirmó que él pilotaba la embarcación junto con un menor. Les pagaron 400 euros. Los testigos señalaron al acusado como el encargado de patronear y dirigir la embarcación.</p>	

			<p>5. El acusado afirma que le pagaron 400€, lo que podría denotar cierta intención más allá de simplemente querer ayudar al resto de pasajeros a llegar a tierra.</p>	
<p>28</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 216/2022 de 9 de junio.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años y 6 meses.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La testifical de los agentes de policía, identificando al acusado como patrón, permite condenarle. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>El acusado, Hugo patroneando una embarcación en la que transportaba a 12 inmigrantes con la intención de desembarcar de manera irregular en la costa española. Dos agentes de la Guardia Civil identificaron al acusado como la persona que patroneaba la embarcación. El acusado insistió en que viajaba como uno más y había pagado por ello.</p>
<p>29</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 274/2020 de 20 de octubre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años y 3 meses.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. A pesar de poner en duda la declaración de un único testigo protegido ante posibles beneficios para solicitar la residencia, se condena sobre esta única prueba. 4. Se afirma la concurrencia de ánimo de lucro, pero no se especifica ninguna cantidad monetaria. Lo único que se tiene probado es que fueron identificados como patrones.</p>	<p>Se localizó una embarcación en la cual viajaban 14 personas que habían sido transportadas a cambio de un precio y que carecían de autorización para poder entrar. El acusado Valentín era quien conducía la embarcación mientras Carlos Daniel la dirigía con el uso de un GPS. Los acusados se encargaron de la planificación del viaje y del gobierno de la embarcación a cambio de un precio que no ha sido determinado. Niegan los hechos y defienden que ellos también pagaron para el viaje. Un testigo reconoció a ambos acusados fotográficamente.</p>

<p>30</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 298/2020 de 5 de noviembre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años y 3 meses.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La testifical de la Guardia Civil, donde identifican a los acusados conduciendo la embarcación, permite condenarles. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Los acusados Gregorio y Francisco participaron en un viaje organizado con la finalidad de traer a personas desde las costas argelinas hasta España. Los acusados se hicieron cargo de la conducción y control de cada una de ellas, manejaban el GPS y ejercían las funciones de capitán de las embarcaciones. Los ocupantes de las embarcaciones habían pagado cantidades indeterminadas por el viaje a España a personas no identificadas. Francisco alegó que todos pilotaron un tiempo, y cuando llegó su turno llegó la policía. Además, afirma que él pagó por ir en la patera. Gregorio indicó que era otra persona quien llevaba la embarcación, no él. Además, alega no cobrar, sino pagar por poder viajar.</p>
<p>31</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 373/2022 de 17 de noviembre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Aunque el acusado niega los hechos, aduciendo que él también pagó por el viaje, se tiene por acreditada su participación mediante la declaración de los testigos protegidos. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>Se localizó una embarcación en la que viajaban 10 personas a cambio de precio para su introducción en España al margen de la Ley. La embarcación era pilotada por el acusado Hugo. El acusado alegó que no llevaba la patera, sino que pagó una cantidad igual que los demás. La patera la llevaban varias personas. Él no la cogió en ningún momento. Los testigos afirmaron que eran dos los que llevaban la embarcación. Pilotaba uno, el otro le ayudaba. Les dijeron lo que tenían que decir si eran localizados por la policía.</p>
<p>32</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 392/2022 de 30 de noviembre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Se condena por la testifical de los testigos protegidos. 4. Hay un video sobre las condiciones de la embarcación, pero no del acusado</p>	<p>El acusado indocumentado y en situación administrativa irregular, con la intención de enriquecerse ilícitamente y favorecer la entrada fuera de las vías legales en territorio español, patroneó la embarcación en la que viajaban 16 inmigrantes que habían pagado entre 1000 y 1400€. El acusado patroneó la embarcación durante todo el trayecto, valiéndose de un móvil que utilizaba a modo de GPS. El ánimo de lucro resulta acreditado, narrando los testigos protegidos que pagaron por su transporte. Los testigos reconocieron al acusado como la persona que llevó la embarcación. Dichas manifestaciones</p>

				<p>de los testigos protegidos se vieron corroboradas por las de los agentes. Un testigo aportó videos sobre las condiciones de la embarcación, no sobre el acusado patroneando la embarcación. Un testigo dijo que había pagado 1.500€, pero que no fue al acusado.</p>
33	AP de Almería. Sentencia núm. 3/2023 de 16 de enero.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 4 años.</p>	<p>Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p> <p>5. Se defiende que el acusado ejecutó dicha conducta para enriquecerse, pero no hay prueba de dicho enriquecimiento. Es más, un testigo afirma que pagó a una tercera persona, y no al acusado, para poder viajar.</p> <p>6. La defensa solicitó la absolución y subsidiariamente la atenuante del art. 318 bis 6 del CP, conformándose con la calificación de los hechos.</p>	<p>Se localizó una embarcación con 11 ocupantes inmigrantes indocumentados para entrar sin autorización en España. El acusado actuaba en connivencia con otras personas no identificadas, encargándose de la organización del viaje y cobro a los inmigrantes una cantidad aproximada de 3000€ por su traslado a las costas españolas.</p>
34	AP de Almería. Sentencia núm. 5/2023 de 16 de enero.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 3 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Posible participación en una organización dedicada al tráfico de inmigrantes. 4. Conformidad sin celebración del juicio oral.</p> <p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. De los hechos probados podría apreciarse una voluntad de proporcionar algo más que ayuda humanitaria a los extranjeros. En el momento de la detención se le intervino al acusado 650€. Aunque, también se afirma que actuó de esta forma solo con el fin de poder asegurar su llegada a España.</p>	<p>Personas no determinadas, entre ellas Rodolfo, promovieron de forma directa la inmigración clandestina a España. Así, a cambio de dinero, organizaron todo lo necesario para efectuar el viaje. El acusado, con la finalidad principal de procurar su propia inmigración y a cambio también de una cantidad económica, patroneó la embarcación durante todo el trayecto, valiéndose de un móvil que utilizaba a modo de GPS. El acusado fue quien cobró a los inmigrantes una cantidad de entre 3.000 y 4.500€. En el momento de la detención se le intervino al acusado 650€. El acusado negó los hechos alegando que todos condujeron. Pero su declaración presenta contradicciones debido a cambios en las diferentes versiones aportadas.</p>

35	AP de Almería. Sentencia núm. 129/2023 de 18 de abril.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años y 6 meses.	4. Las declaraciones de los testigos protegidos permiten identificar al acusado. Además, ninguno de ellos ha querido pedir ninguna regularización extraordinaria por el hecho de ser testigos protegidos.	Los acusados transportaron de forma clandestina a unas 18 personas que carecían de autorización para poder ingresar en España. El acusado Estanislao era el encargado de llevar la dirección de la embarcación, e Ismael el GPS y el repostaje. El testigo reconoció a los acusados como las personas que conducían la embarcación. En el mismo sentido, declaró otro testigo protegido. Se desconoce si alguno de los dos ha solicitado la regularización extraordinaria por declarar. El acusado D. Estanislao manifestó que no era uno de los conductores de la embarcación. Él reconocía a las personas que conducían, pero la policía no las entrevistó. Por su parte, el acusado D. Ismael, alegó que tanto el conductor de la patera como el que le ayudaba se dieron a la fuga. La Sala defiende que no puede considerarse que sean unos meros viajeros, ya que tenían conocimientos de la embarcación y se encontraban junto al timón del barco cuando los demás subieron a bordo.
36	AP de Almería. Sentencia núm. 196/2020 de 15 de julio.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años.	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La firmeza de las declaraciones de los testigos protegidos, identificando a los acusados como patrones, permiten condenar. <i>Se desconoce si alguno de los dos ha solicitado la regularización extraordinaria por declarar.</i> 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 5. La defensa solicitó la absolución, y subsidiariamente la atenuante del art. 318 bis 6 del CP, conformándose con la calificación de los hechos.	Se interceptó una embarcación que transportaba a 10 personas con la intención de conseguir la entrada en territorio español de forma irregular, y había sido organizada por personas no identificadas en convivencia con Sergio, que se encargó de patronear la patera durante todo el trayecto y de José Francisco que guio y dirigió con el uso de la brújula. Los inmigrantes habían pagado por el viaje cantidades que oscilaban en torno a los 1.600€. Los dos acusados y los tres testigos aportados por la defensa afirmaron que todos llevaron la embarcación. Las versiones de los dos acusados se modifican a lo largo del procedimiento, lo cual provoca que no sean claras. Además, en la vista aludieron que la persona encargada de organizar el viaje

			<p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>era un tal Hugo, que también estaba en la embarcación. Pero resulta sorprendente que algo tan relevante no fuera puesto de manifiesto de forma inmediata tras su detención. Frente a dichas manifestaciones, se contrapuso la coherente y creíble manifestación del testigo protegido. A ello se suma la identificación por parte de otro testigo. La postura de los tres testigos aportados por la defensa se torna absolutamente inverosímil por múltiples motivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aun admitiendo su postura, son coautores del delito en cuestión. 2. Sus nombres no aparecen en el atestado policial cuando se intercepta la embarcación 3. Los tres testigos eran amigos y conocidos. 4. La postura referida por estos testigos en el sentido de que todos conducían la embarcación no es creíble, pues es ilógico considerar que una embarcación en la que viajan diez personas se turnen tanto en la conducción como en la llevanza de la brújula. 5. No resulta creíble la acusación hacia Hugo, ya que de ser cierta se hubiese comentado con anterioridad.
<p>37</p>	<p>AP de Almería. Sentencia núm. 228/2022 de 10 de junio.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años y 6 meses.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. En el momento de la detención se intervinieron al acusado 250 euros, un teléfono móvil y un cargador. Firmeza en las declaraciones de los agentes de la Guardia Civil y falta de veracidad en la declaración del acusado. 4. Únicamente se tiene probado que fue identificado como patrón. 5. La defensa del acusado solicitó la libre absolución. Asimismo, se conformó con la calificación de los hechos, pero solicitando: <ol style="list-style-type: none"> a. Los hechos no son constitutivos del agravante del párrafo 3. 	<p>Se detectó una embarcación en la cual viajaban quince personas en situación irregular y que carecían de autorización de entrada. Todas habían sido transportadas a cambio de precio por el acusado Fructuoso en situación irregular con la intención de enriquecerse de forma ilícita. Cuando la patrullera de la Guardia Civil se aproximó a la embarcación para que detuviera su marcha, el acusado incrementó la velocidad entendiendo la huida, iniciándose una persecución. En la declaración testimonial, los agentes identificaron al acusado como el que patroneaba la embarcación. De las citadas declaraciones y del atestado se deduce claramente que el acusado era la persona que patroneaba la embarcación. El acusado afirmó que vino en una patera, pero que él no la llevaba, sino que había dos personas que la patroneaban, que pagó una cantidad y venía como un inmigrante cualquiera. No resulta creíble la versión del acusado.</p>

38	AP de Almería. Sentencia núm. 242/2020 de 22 de septiembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años para los tres acusados.</p>	<p>b. Concorre el subtipo atenuado del art. 318 bis 6 y solicita que se imponga la pena de 2 años de prisión.</p>	
	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La testifical de un solo testigo protegido, a pesar de que pueda tener cierto interés en declarar para así permanecer regularmente en España, y de los agentes de policía, permiten condenar a los acusados.</p> <p>4. El testigo protegido en todo momento defiende que entre los tres acusados había una coordinación que permitió poder tanto organizar previamente como después poder llevar a cabo la travesía.</p>	<p>Se interceptó una embarcación que transportaba a 35 personas extranjeras con la intención de conseguir la entrada de sus ocupantes en territorio español de forma irregular. El viaje fue organizado por personas no identificadas en connivencia con los tres acusados: Romeo se encargó de la organización previa del viaje, Nemesio, de patronear la embarcación, y Primitivo, ayudó al anterior intercambiándose para que pudiera descansar, encargándose del manejo de la brújula y el GPS. Los inmigrantes habían pagado por el viaje hasta 3500€. Mientras los acusados negaron ser organizadores o patrones de la embarcación, el testigo protegido les atribuía dicha labor. Los tres acusados negaron los hechos, y sostuvieron ser meros viajeros. La versión de los hechos otorgada por los acusados no resulta creíble. Además, se contrapuso la coherente y creíble manifestación del testigo protegido que mantuvo la misma narración de hechos, reconociendo en todo momento a los acusados. A la anterior prueba, se une la testifical de los agentes identificando a los tres acusados.</p>	<p>Los acusados Moisés y Urbano concertaron con otros sujetos no identificados, el transporte clandestino de varias personas, nueve en total, que habían de pagar a los organizadores del viaje, que quedaron en tierra, unos 6.000€ con el objeto de introducirlos de forma clandestina en territorio español. Ha quedado acreditado a través de agentes de la Guardia Civil, así como de dos viajeros de la embarcación, que han declarado en calidad de testigos protegidos, que los dos acusados conducían la embarcación. Aunque ambos acusados han insistido en que ellos eran otros ocupantes más de la embarcación, que era tripulada entre todos, estas afirmaciones exculporias, no coinciden con las declaraciones de los testigos que han reconocido que los acusados eran los que daban instrucciones a los viajeros y pilotaban y dirigían la embarcación.</p>	
39	AP de Almería. Sentencia núm. 254/2022 de 27 de junio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 1 año para los dos acusados.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La identificación por parte de dos testigos protegidos y de los agentes de la policía, permiten condenar.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Los acusados Moisés y Urbano concertaron con otros sujetos no identificados, el transporte clandestino de varias personas, nueve en total, que habían de pagar a los organizadores del viaje, que quedaron en tierra, unos 6.000€ con el objeto de introducirlos de forma clandestina en territorio español. Ha quedado acreditado a través de agentes de la Guardia Civil, así como de dos viajeros de la embarcación, que han declarado en calidad de testigos protegidos, que los dos acusados conducían la embarcación. Aunque ambos acusados han insistido en que ellos eran otros ocupantes más de la embarcación, que era tripulada entre todos, estas afirmaciones exculporias, no coinciden con las declaraciones de los testigos que han reconocido que los acusados eran los que daban instrucciones a los viajeros y pilotaban y dirigían la embarcación.</p>

40	AP de Almería. Sentencia núm. 301/2021 de 7 de octubre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años para los dos acusados.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación del agente de la Guardia Civil permite condenar a los acusados. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 	<p>Se detectó una embarcación que iba patroneada por los acusados Agapito y Arcadio y en la que viajaban seis inmigrantes que carecían de autorización de entrada en la Península. Los propios acusados afirmaron que, igual que el resto de los pasajeros, habían pagado para poder viajar y que venían como pasajeros. Frente a las declaraciones de los acusados, que se consideraron nada creíbles y además cambiantes, se contrapuso la versión del agente de la Guardia Civil que identificó a los dos acusados conduciendo la embarcación.</p>
41	AP de Cádiz. Sentencia núm. 12/2018 de 5 de febrero.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión 7 meses y 15 días. <i>Se suspende la pena a condición de no delinquir y no acceder a Ceuta durante 3 años.</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con moto de agua. 2. De los hechos probados podría apreciarse una voluntad de proporcionar algo más que ayuda humanitaria a los extranjeros, ya que se afirma que el extranjero pagó una cantidad de dinero. Pero no se ha podido determinar qué cantidad. 3. Conformidad. 4. No se practica prueba en el juicio oral. 	<p>El acusado pilotó una moto acuática desde Marruecos a Ceuta, llevando consigo a un ciudadano extranjero al que pretendía introducir en territorio nacional a pesar de que carecía de los requisitos necesarios para ello y que le pagó una cantidad de dinero indeterminada.</p>
42	AP de Cádiz. Sentencia núm. 313/2020 de 6 de octubre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión 4 años.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Algunos testigos protegidos y agentes de policía identifican al acusado como patrón. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 5. Reconocimiento de los hechos por parte del acusado. 	<p>Se interceptó una embarcación en la que viajaban 26 personas y que fue patroneada por el acusado Miguel, quien pretendía introducir en el territorio nacional a los inmigrantes de forma clandestina. Los hechos fueron reconocidos por el propio acusado, además de las testificales de los agentes intervinientes. También destacan los testimonios de la embarcación que identificaron al acusado.</p>

43	AP de Almería. Sentencia núm. 465/2022 de 23 de diciembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión 4 años.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La testifical de los agentes de la Guardia Civil y las imágenes que se captan desde el helicóptero permiten identificar al acusado como patrón. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 5. Libre absolución o, subsidiariamente, aplicación del subtipo atenuado aceptando la calificación de los hechos. 	Se localizó una embarcación de la cual desembarcaron 8 inmigrantes. El acusado una vez se percató del helicóptero de la Guardia Civil, pone rumbo mar adentro iniciándose una persecución. La embarcación se dirige a las costas españolas e iba patroneada por el acusado y por la persona menor de edad. El acusado actuaba en connivencia con otras personas no identificadas, encargándose de la organización del viaje y el traslado de los 8 inmigrantes. El acusado Federico en el acto de la vista se acogió a su legítimo derecho a no declarar, pero de las declaraciones de los agentes de la Guardia Civil estos identificaron desde el helicóptero en todo momento a la persona que patroneaba la patera. También hay un video grabado desde el helicóptero, en el que se aprecia al acusado patroneando la embarcación, y en compañía de un menor.
44	AP de Almería. Sentencia núm. 314/2019 de 18 de septiembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión 2 años y 6 meses.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación por parte de un único testigo protegido permite condenar a los acusados. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 	Fue interceptada una embarcación con 49 inmigrantes indocumentados que se dirigían a las costas españolas e iba patroneada por los acusados Hipólito y Raúl. Quien llevaba el motor era el acusado Raúl y el encargado de manejar la brújula el acusado Hipólito, actuando ambos de acuerdo y en connivencia con las personas organizadoras del viaje, que no estaban dentro la embarcación. Aunque los acusados niegan los hechos, aduciendo que ellos también pagaron para el viaje, y que carecían de conocimientos marítimos y de navegación; sin embargo, se podría tener por acreditada su participación en los hechos sobre la base de otras pruebas, en particular, la declaración preconstituída de un testigo protegido que reconoce a los acusados como las personas que tripulaban la patera.
45	AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2022 de 8 de marzo.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión 2 años y 6 meses.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 	Los acusados llevaron a cabo las labores oportunas para la captación y traslado de inmigrantes a la Península en embarcaciones, cobraban a cada inmigrante entre 2000 y 5000€ por los servicios. Los inmigrantes eran alojados en viviendas para después ser trasladados hasta la costa y así facilitar la carga de las embarcaciones. En los domicilios se encontró dinero, uno de los coches que utilizaban para

			<p>3. De los hechos probados puede apreciarse una organización dedicada al tráfico de inmigrantes y, por ende, una voluntad de proporcionar algo más que ayuda humanitaria a los extranjeros.</p> <p>4. Reconocimiento de los hechos por parte del acusado.</p>	<p>los traslados, libreta con anotaciones y factura de compra de dos motores, en la de Raúl se encontraban tres migrantes de nacionalidad marroquí no documentados en el momento de la entrada y registro que se practicó, al igual que en otras de las casas donde fueron hallados trajes de neopreno, chalecos salvavidas, un inflador que los acusados usaban para preparar las embarcaciones, un GPS y una hoja con anotaciones de los pagos y reparto de dinero entre ellos. A raíz de las diligencias practicadas se pudo saber que con anterioridad a los hechos descritos los acusados habían organizado numerosos transportes similares que fueron interceptados por la Guardia civil. No se ha acreditado la intervención en los hechos de Eduardo. La prueba queda reducida a la corroboración de los hechos reconocidos por los acusados. Se trata de declaraciones autoinculpatorias que han sido corroboradas por las declaraciones de los testigos. En el caso de Eduardo hay falta de pruebas para considerar su participación en los hechos.</p>
<p>46</p>	<p>AP de Cádiz. Sentencia núm. 22/2022 de 17 de marzo.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. También se condena por un delito de contrabando.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión 6 años y 6 meses.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La identificación por parte de agentes de la policía permite condenarles.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. La sentencia afirma que cobraron una cantidad de dinero pero que no ha podido ser determinada.</p>	<p>Los investigados Álvaro y Alexis, gobernaban la embarcación con ánimo de obtener un ilícito beneficio, para dirigirse a una zona donde les esperaban 53 personas que pretendían acceder a la Península careciendo de permiso o licencia que les habilitara para residir o permanecer legalmente en España a cambio de una cantidad de dinero que no ha sido determinada. Una vez consiguieron que parte de estas personas subieran a bordo de la embarcación, se separan de la costa al percatarse de la presencia de la patrullera de la Guardia Civil. Los agentes reconocieron a Alexis en la embarcación por su altura y características físicas. Fue el último en bajarse a tierra y ser detenido. Respecto del acusado Álvaro, aunque no pudo ser identificado en la embarcación, sí fue posteriormente detenido en el lugar de los hechos, siendo, juntamente con Alexis, los únicos españoles que se encontraban en el lugar.</p>
<p>47</p>	<p>AP de Cádiz. Sentencia núm. 115/2021 de 15 de diciembre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión 2 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p>	<p>Carlos Antonio fue interceptado llevando consigo en una embarcación a doce personas extranjeras a las que pretendía introducir en territorio nacional a pesar de que carecían de los requisitos necesarios para ello y a cambio de una cantidad de dinero indeterminada. Carlos Antonio manifestó que había pilotado la embarcación, pero sin poner en riesgo la vida de las personas.</p>

			<p>3. No podemos apreciar hasta qué punto la conducta del acusado sea la de simplemente ayudar a al resto de ocupantes de la embarcación, o la de enriquecerse, ya que se habla de una supuesta cantidad de dinero que le fue abonada, pero ningún momento se precisa qué cantidad.</p> <p>4. Reconocimiento de los hechos por parte del acusado.</p>	
<p>48</p>	<p>AP de las Islas Baleares. Sentencia núm. 363/2022 de 19 de septiembre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión 4 años.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Falta de coherencia en la declaración del acusado.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>Alejandro, en situación irregular, navegaba a los mandos de una pequeña embarcación tipo "patera" con un total de diecisiete pasajeros en su misma situación administrativa, adentrándose en las costas españolas sin cumplir los requisitos. La valoración lógica y racional del contenido probatorio permite inferir con certeza que era el acusado el que patroneaba la embarcación con la ayuda de otra persona en paradero desconocido. Así lo consideramos pese a la actitud defensiva del acusado cuando negó haber conducido. Nada convincente, si se toma en consideración que no prestó declaración en sede policial por haberse acogido a su derecho a no declarar. De otra parte, debemos precisar que el hecho de que el acusado quisiera instalarse en España, como manifestó durante su declaración, ello no diluye su responsabilidad.</p>
<p>49</p>	<p>AP de Las Palmas. Sentencia núm. 245/2020 de 30 de octubre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión 5 años, además de 3 años por un delito de homicidio imprudente.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La solidez en las declaraciones de los testigos protegidos y de los policías, así como la falta de coherencia en la declaración del acusado, permiten condenarle.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>El acusado Edelmiro, conducía la patera trasladando a un grupo de unas treinta personas que habían pagado 1.000€. El viaje se organizó de manera clandestina, ya que los ocupantes carecían de la documentación requerida para habilitar su entrada. El acusado documentó la embarcación desde su salida hasta su llegada, siendo sustituido de manera ocasional por otros ocupantes que no han sido identificados. La valoración de la prueba se sustenta sobre las observaciones de los policías que testificaron y acudieron a la zona donde llegó la embarcación. Por otro lado, los testigos protegidos coinciden prácticamente al relatar los hechos. Todo lo que explicaron da una imagen clara de cómo fue ese viaje, de la penuria padecida y del grave riesgo que asumieron al hacerlo. Los testigos se mantuvieron firmes en la identificación, no apreciándose fisuras ni contradicciones. En cambio, el acusado prestó una declaración</p>

50	AP de Las Palmas. Sentencia núm. 249/2020 de 9 de noviembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión 4 años para los dos acusados.	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación por parte de dos testigos protegidos permite condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.	exculpatoria. Ciertamente fue ayudado ocasionalmente por otros ocupantes de origen magrebí como él, si bien éstos no han sido identificados. Se localizó una embarcación tipo patera en la que viajaban al menos 35 inmigrantes en su interior, habiendo fallecido uno de ellos durante el trayecto por causas desconocidas. La referida embarcación fue patroneada en todo momento por los acusados Pedro Jesús y Adrián, quienes habían sido encargados para ello por personas desconocidas que cobraron el dinero del viaje al resto de los ocupantes del cayuco, utilizando un GPS y manejando el timón. La defensa cuestionó la validez de la prueba testifical. La prueba se fundamenta sobre el testimonio de dos testigos protegidos. Los testigos han mantenido una versión prácticamente idéntica de los hechos.
51	AP de Las Palmas. Sentencia núm. 324/2021 de 18 de octubre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión 3 años, 11 meses y 29 días, además de 2 años y 6 meses por el delito de homicidio.	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Solidez en la declaración de los testigos protegidos y de la policía. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 5. Reconocimiento de los hechos por parte del acusado.	Zarpó desde Marruecos una embarcación tipo patera con 28 personas a bordo. La patera estaba patroneada por los acusados Onésimo y Plácido, además de una tercera persona de identidad ignorada que falleció tras ser rescatada. Los citados patrones acusados se turnaban en las labores de dirección y pilotaje de la embarcación a sabiendas de que contravenían las normas sobre la entrada de extranjeros en España. Los patrones acusados dirigieron la embarcación para poder ellos mismos llegar a Europa y ganarse la vida. Y también para evitar que las demás personas murieran. Los hechos se consideraron probados con la declaración de cuatro testigos que identifican a los dos acusados. Además, los testimonios de los policías y los testigos protegidos aparecen corroborados por las manifestaciones de los acusados, ya que admiten que ellos eran quienes llevaban la patera, encargándose de su pilotaje y de distribuir la comida y el agua durante el trayecto.
52	AP de Las Palmas. Sentencia núm.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> pena de prisión	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.	Los acusados, Laureano, Luciano y Mauricio, todos en situación irregular en España, fueron interceptados a bordo de una embarcación de madera y tamaño reducido. Los acusados patroneaban la embarcación en la que, a cambio de dinero, viajaban diecisiete personas con la finalidad de introducirlos de forma

	24/2019 de 12 de julio.	de 4 años, además de 3 años y 6 meses por el delito del art. 368 del CP.	<p>3. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patronos.</p> <p>4. Puede suscitar dudas su actuación por el hecho de que trasportaban drogas en la embarcación.</p> <p>5. Tres testigos protegidos identificaron a los acusados. Ello permitió condenarles.</p>	<p>irregular en territorio nacional. Patroneaban la embarcación ayudándose para ello de un dispositivo de GPS. Adicionalmente, fueron acusados del transporte de drogas. Se contó con la declaración de tres de los ocupantes de la embarcación, quienes identificaron a los acusados. Los otros dos testigos declararon en prueba preconstituida. Uno de ellos dijo que tenía miedo a declarar debido a las amenazas de los patronos. A pesar de ello, decidieron colaborar ante el ofrecimiento de poder regularizar su situación en España. Finalmente, el tercer testigo protegido manifestó que la embarcación la manejaban dos personas y un tercero les ayudaba. Los tres acusados mantuvieron versiones similares de lo sucedido, niegan su propia intervención e identifican cada uno de ellos a otro o a los otros dos acusados como los patronos de la embarcación.</p>
53	AP de Las Palmas. Sentencia núm. 128/2022 de 5 de abril.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 7 años, además de 4 años por un delito de homicidio imprudente.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Elementos que permiten condenar:</p> <p>a. Declaración de los agentes de policía.</p> <p>b. Información que se extrae del teléfono del acusado y que permite corroborar la existencia de una organización dedicada al transporte de inmigrantes.</p>	<p>Se interceptó una embarcación preparada por una organización de personas que tenían como objetivo facilitar la llegada de personas desde el continente africano a las islas canarias mediante cayucos a sabiendas del incumplimiento de las normas de entrada de extranjeros en España, así como del riesgo y el peligro para la vida y la salud de las personas migrantes que conlleva dicho medio de transporte. Se identifica al acusado Fructuoso como la persona encargada de organizar la salida de los cayucos hasta Canaria. Además, es la persona que da las directrices al patrón del cayuco que resultó ser menor de edad y que se identifica como "Porfirio", comunicándose ambos por teléfono móvil. En la organización también figuraría otra persona, Teodosio, a quienes los inmigrantes también entregaban el dinero. Las declaraciones de los agentes que en un principio se trataban de meras sospechas se han objetivado, ya que en el momento de su detención se identifica un teléfono. Del teléfono se extrae información y conversaciones donde hablan de la travesía. Todo ello permite identificar al acusado como uno de los organizadores del transporte, siendo absolutamente irrelevantes las fotografías aportadas por la defensa, pues nada prueban sobre la posible actividad mercantil que se dice realizar.</p>

54	AP de Málaga. Sentencia núm. 7/2019 de 14 enero.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 6 años.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Los agentes identificaron a los acusados como los patrones de la embarcación. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 	<p>Se avisó una embarcación ocupada por un numeroso grupo de inmigrantes de origen subsahariano que se dirigía hacia la costa de Melilla proveniente de Marruecos. Todos los miembros carecían, así como el propio patrón de la embarcación, de documentación legal para ello. Cuando los agentes de la Guardia Civil realizaron las correspondientes maniobras de aproximación, varios miembros de la embarcación decidieron pincharla, lo cual provocó que se empezara a hundir cayendo varios inmigrantes al agua. Las testificales de los agentes de policía no pudieron identificar a quién rajó la embarcación, pero sí claramente a quién la patroneaba.</p>
55	AP de Málaga. Sentencia núm. 28/2018 de 16 de noviembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 5 años.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Las identificaciones por parte de los agentes de policía permitieron condenar al acusado. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 5. Conformidad apreciando la aplicación del art. 318 bis 1, y subsidiariamente el subtipo atenuado. 	<p>Se avisó una embarcación ocupada por un numeroso grupo de personas. Se dirigía hacia la costa proveniente de Marruecos. Seguidamente, se procedió a la interceptación de la embarcación con el propósito de prestarle ayuda. La embarcación iba patroneada por el acusado y además se encontraban aproximadamente 33 personas más en el interior, careciendo todos ellos de documentación legal y de autorización para acceder y residir en territorio español y comunitario. El acusado patroneó la embarcación en todo momento, sin que se observara cambios en el pilotaje. Los hechos se consideran acreditados por la declaración de los agentes de la Guardia Civil. El acusado alegó que intentaba atravesar la frontera y que, al igual que el resto, pagó un dinero a la organización. También asumió el pilotaje de la embarcación, pero sin asumir las tareas de jefe de la maniobra.</p>
56	AP de Murcia. Sentencia núm. 130/2019 de 30 de abril.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP y atenuante por confesión.</p> <p><i>Fallo:</i> pena de prisión de 6 meses.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Abundante prueba documental recogida a partir de la declaración de un único testigo protegido. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada 	<p>Cayetano trasladó a 11 personas desde las costas de Argelia hasta las costas españolas, en una embarcación tipo "patera", donde tenía la misión de impartir las instrucciones necesarias a las personas que viajaban en la embarcación. Los hechos quedan acreditados tras la celebración del juicio, tanto en relación con los hechos objetos de acusación, como con la participación del acusado en los mismos. Dicha convicción se alcanza por el propio reconocimiento de hechos realizados por parte del propio acusado, además de la declaración prestada por el testigo protegido.</p>

57	AP Murcia. Sentencia núm. 4/2020 de 14 de enero.	<p>como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p> <p>5. Reconocimiento de los hechos por parte del acusado.</p>	<p>Los acusados Lucio y Melchor asumieron la dirección y control de la embarcación con el objeto de transportar a otras 16 personas. El acusado Lucio se encargó de manejar la embarcación, mientras que el también acusado Melchor le ayudaba y coordinaba las maniobras con un dispositivo GPS y una brújula. Cuando la embarcación se quedó sin combustible, los ocupantes quisieron pedir auxilio a pesar de la negativa de los acusados. En cuanto a la participación de los acusados como tripulantes de la embarcación, resulta probado la participación de ambos acusados. El acusado Lucio, en su declaración, asumió que manejó la embarcación cuando el anterior piloto se había lanzado al agua, lo que resulta inverosímil y contradictorio con la declaración del otro acusado. Además, en el vídeo recogido por un miembro de la embarcación se observa cómo el acusado Lucio llevaba la embarcación. Melchor también asume que posiblemente era Lucio quien llevaba la embarcación, a lo que se suma la declaración del testigo protegido que mantenía el reconocimiento de Lucio y Melchor como los tripulantes de la embarcación neumática, en la cual Lucio manejaba la embarcación y Melchor el GPS y la brújula. Otro testigo protegido identificó a los acusados.</p>
58	AP Murcia. Sentencia núm. 6/2020 de 17 de enero.	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La identificación por parte de un único testigo protegido, así como un video donde se observa al acusado llevando la embarcación, son los elementos de prueba que permiten condenar junto con la confesión de los hechos.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Carlos Jesús, en situación de estancia irregular en España, con la intención de enriquecerse ilícitamente, promovía de forma directa la inmigración clandestina de personas desde Argelia con destino a España, efectuando la entrada en territorio español de forma irregular. El acusado se encargó de preparar todo lo necesario para el viaje con destino a España, recibiendo de algunos de los inmigrantes 1.000€. En todo momento el acusado fue quien dirigió la expedición. El tribunal considera que los testigos ofrecen datos que avalan plenamente los hechos de la acusación y que se declaran probados. Además, identifican a Carlos Jesús como el que dirigía o patroneaba la patera. En lo sustancial, el acusado reconoce los hechos, pero también afirma que pagó para poder viajar.</p>

		<p>de AP Murcia. Sentencia núm. 16/2020 de 28 de enero.</p>		<p>4. Las declaraciones de los testigos protegidos, así como la confesión por parte del acusado, permiten condenar.</p> <p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación de un único testigo protegido, permite condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Los acusados Benito y Carlos, en situación irregular en España, trasportaron a un grupo de 16 personas que carecían de permiso de entrada y tránsito. Benito se encargó de manejar la embarcación, mientras que Carlos le ayudaba con el GPS. También retiraron a los ocupantes los teléfonos móviles. Los hechos resultan probados por la declaración de un solo testigo protegido, que declaró que Benito era el piloto y Carlos era quien dirigía la embarcación.</p>
<p>60</p>	<p>de AP Almería. Sentencia núm. 188/2023 de 16 de mayo.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: pena de prisión de 5 años.</p>		<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación por parte de dos testigos protegidos y de agentes de policía, permiten condenar al acusado. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>El acusado se encargó del transporte clandestino de varias personas que pagaron entre 3.000€ y 5.000€ con el objeto de entrar en territorio español y todo ello a sabiendas de que lo hacían de forma clandestina y sin autorización de entrada. Finalmente, la embarcación fue interceptada con 10 personas a bordo, incluido el acusado, siendo este el encargado de llevar la dirección de la embarcación y el GPS. La prueba practicada se fundamentó sobre la declaración preconstituida de dos testigos protegidos, siendo las declaraciones coherentes, coincidentes entre sí y creíbles. Ambos testigos reconocieron al acusado como la persona que conducía la embarcación. Además, en apoyo de estas declaraciones, se sumó la declaración del agente de Policía Nacional. Además, la declaración del acusado se consideró contradictoria y confusa, ya que en un momento dijo que no condujo la patera y en otro afirmó que sí la condujo igual que los otros integrantes.</p>
<p>61</p>	<p>de TS. Auto núm. 143/2022 de 27 de enero.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p>		<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p>	<p>La defensa del acusado Eulalio, interpone un recurso ante la sentencia dictada por la AP de Almería el 28 de enero de 2021 por vulneración de la presunción de inocencia y error en la valoración de la prueba. Error en la valoración de la prueba: el Tribunal Superior de Justicia estimó que ninguna vulneración de los derechos</p>

		<p><i>Fallo: no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</i></p>	<p>3. Fue condenado mediante la testifical de los agentes de policía y su propia declaración. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón de la embarcación.</p>	<p>constitucionales del condenado se habría producido. Señaló que la Sala a quo valoró racionalmente la prueba practicada. Indicó que se contó con prueba de cargo válida y apta, constituida, esencialmente, por la testifical de los agentes de policía y la propia declaración del acusado, para concluir razonadamente la responsabilidad criminal del recurrente bajo unos argumentos plenamente compartidos.</p>
<p>62</p>	<p>TS. Auto núm. 311/2021 de 8 de abril.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo: no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</i></p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Las intervenciones telefónicas que acreditan la existencia de una organización, así como las declaraciones de los agentes de policía, permitieron condenar a los acusados. 4. En atención al material probatorio podría apreciarse la existencia de una organización dedicada al tráfico de los inmigrantes, y de la cual formarían parte los acusados.</p>	<p>Los tres acusados, Santiago, Roque y Segundo, frente a la sentencia de la AP de Cádiz que les condenaba a 5 años de prisión por un delito del art. 318 bis del CP, interpusieron un recurso. Dicho recurso fue desestimado en apelación. Frente a dicha desestimación, Roque y Segundo volvieron a interponer un recurso. La sentencia concluyó que cada uno de los acusados tenía atribuida una función específica y determinada relacionada con la introducción de ciudadanos no comunitarios que carecían de documentación para acceder a territorio nacional. Para alcanzar esta conclusión, la Audiencia Provincial tuvo en cuenta las intervenciones telefónicas que acreditan la existencia de una organización entre los tres acusados, las declaraciones de agentes de la Guardia Civil que nunca tuvieron duda de que se trataba de una organización y la declaración de los acusados en el juicio oral, donde reconocen haber hablado entre ellos apercera asegurar la llegada de los inmigrantes. El Tribunal Superior de Justicia entendió que existía una organización integrada por, al menos, los tres acusados cuya finalidad era adquirir embarcaciones tipo pateras y reclutar inmigrantes que, a cambio de 2.500 euros, serían trasladados a las costas españolas para entrar de forma clandestina.</p>
<p>63</p>	<p>TS. Auto núm. 369/2023 de 14-abril.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo: no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</i></p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La declaración de los agentes de policía, junto con la interceptación al acusado de 250€, un teléfono móvil y un cargador,</p>	<p>El recurrente alega que se ha vulnerado la presunción de inocencia y ha habido un error en la valoración de la prueba. La defensa del acusado considera que la prueba practicada "es precaria", que el juzgado pudo practicar otras diligencias de pruebas y no lo hizo, y que el vacío probatorio no puede suplirse con argumentos que resten valor a las pruebas no practicadas. Hechos probados: se detectó una embarcación a bordo de la cual viajaban quince personas que habían sido transportadas, a cambio de precio, por el acusado Edmundo en situación irregular. Cuando la patrullera de la Guardia Civil se</p>

			<p>constituyeron prueba suficiente para condenarle.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>aproximó a la embarcación para que detuviera su marcha, el acusado incrementó la velocidad iniciándose una persecución. En el momento de la detención se intervinieron al acusado 250 euros, un teléfono móvil y un cargador, procedentes de la actividad ilícita que venía desempeñando. El TSJ descartó cualquier posible vulneración de derechos fundamentales y señaló que la declaración prestada por los agentes de la Guardia Civil constituía prueba de cargo suficiente y permitía afirmar que el recurrente era el patrón de la embarcación y no un inmigrante irregular más.</p>
<p>64</p>	<p>TS. Auto núm. 723/2020 de 15 de octubre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Los acusados consideraron que la prueba practicada era insuficiente. Precisamente, uno de ellos denunciaba que no podía ser condenado sobre la identificación de un solo testigo protegido.</p> <p>Los hechos fueron probados mediante la declaración de los inmigrantes que se encontraban en ella.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Cayetano denuncia la irregularidad que supuso la existencia de dos listas con doce testigos protegidos, en las que se indica que seis son menores de edad, cuando fueron cuatro los menores hallados en el cayuco. Afirma que era un mero tripulante de la embarcación que seguía las órdenes del jefe o patrón del barco como lo hacían los demás inmigrantes, habiendo manipulado el GPS en alguna ocasión, pero sin que fuera el patrón del barco. Celestino manifiesta que era un pasajero más y que no se ha desarrollado una mínima actividad probatoria de cargo capaz de desvirtuar el principio de presunción de inocencia. Denuncia que solo se basó su condena en la declaración de uno de los testigos protegidos. Constantino alega un error en la apreciación de la prueba. Los tres recurrentes alegan la insuficiencia de la prueba practicada para imputarles el delito. Hechos probados: se detectó una embarcación tipo patera en la que viajaban al menos 99 personas la cual había sido patroneada por los acusados Cayetano, Clemente y Constantino utilizando un GPS que llevaba Cayetano y patroneando la embarcación Clemente y Constantino, quienes se alternaban en el timón.</p>
<p>65</p>	<p>TS. Sentencia núm. 637/2021 de 15 de julio.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Las declaraciones de los testigos protegidos identificando a los acusados como los patrones, ha constituido el material probatorio para poder condenarles.</p>	<p>Se localizó una embarcación en la que viajaban 55 personas que habían sido transportadas desde Marruecos, a cambio de 2.000€, para su introducción en España al margen de la ley, por los acusados Hermenegildo y Horacio, ambos en situación irregular, los cuales actuaron en todo momento de manera concertada y de común acuerdo en la organización del viaje. En primera instancia, la AP de Almería condenó a los dos acusados. Contra esta sentencia se interpuso recurso de apelación por parte de Hermenegildo. Se desestimó. Por ello, se interpuso recurso de casación por parte de los</p>

			<p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>dos condenados. Recurso formulado por Hermenegildo. Considera que no concurren los requisitos necesarios para considerar prueba de cargo suficiente la declaración de los testigos protegidos. Frente a ello, se defiende que la prueba testifical reúne todas las garantías. Ambos testigos han reconocido a los dos condenados como los que organizaron el viaje y que Hermenegildo era quien pilotaba y Horacio quien llevaba la brújula para guiar la embarcación. Recurso formulado por Horacio. Defiende que los elementos de prueba no son suficientes. Pero de nuevo se defiende que las declaraciones de los demás miembros de la embarcación han sido suficientes.</p>
<p>66</p>	<p>TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 716/2021 de 23 de septiembre.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Únicamente se recurrió a la identificación de un único integrante de la embarcación para condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Fue interceptada una embarcación que transportaba a 10 personas de nacionalidad Marroquí, que había partido con destino a España desde la costa de Marruecos con la intención de conseguir la entrada en territorio español de forma irregular, y había sido organizada por personas no identificadas en connivencia con Daniel, que se encargó de patronar la patera durante todo el trayecto y de Cosme que guio y dirigió al anterior mediante el uso de la brújula. Los inmigrantes habían pagado en torno a los 1.600€ por facilitarles el acceso a territorio español. El tribunal de instancia apreció las pruebas con inmediatez y valoró los distintos testimonios de forma correcta. La prueba se fundamentó sobre el testimonio de un solo integrante de la embarcación.</p>
<p>67</p>	<p>TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 11/2018 de 1 de febrero.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> no se admite el recurso de la defensa. Se mantiene la condena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Únicamente se recurrió a la identificación de un único testigo protegido para condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Se localizó una patera neumática en la cual viajaban 15 personas, todas ellas mayores de edad, nacionales de Argelia, que habían sido transportadas desde dicho país, a cambio de precio para su introducción en España al margen de la Ley, por los acusados Constancio, Evelio y Eusebio, todos en situación irregular, los cuales actuaron en todo momento de manera concertada y de común acuerdo en la organización del viaje. Los hechos se condenaron en primera instancia con una pena de 4 años y 6 meses. Ante ello, los condenados interpusieron recurso. Los tres acusados defienden la nulidad de la testifical preconstituida del testigo por vulneración del principio de contradicción y seguridad jurídica. Pero se defiende la validez de la prueba, ya que cumple con los requisitos de validez. Los tres alegan un error en la apreciación de las pruebas. En este caso, la</p>

68	TSSJ de Andalucía. Sentencia núm. 58/2021 de 9 de marzo.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se estima parcialmente el recurso de la defensa. La condena se reduce a dos años y 6 meses en aplicación del subtipo atenuado del art. 318 bis 6 del CP.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. El material probatorio simplemente pudo afirmar que habían conducido la embarcación. Ante ello, el Tribunal alegó que no se requiere que sean los organizadores del viaje. Lo esencial es que deben facilitar y ayudar en la entrada.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>culpabilidad se sustenta sobre la declaración de un único testigo protegido. Después del visionado de la prueba, a pesar de ser mínima, es suficiente para concluir la culpabilidad.</p> <p>Fue interceptada una embarcación que transportaba a 10 personas de nacionalidad Marroquí, que había partido con destino a España desde la costa de Marruecos con la intención de conseguir la entrada en territorio español de forma irregular, y había sido organizada por personas no identificadas en connivencia con Adrián, que se encargó de patronear la patera durante todo el trayecto y de Aquilino que guio y dirigió al anterior mediante el uso de la brújula. Los inmigrantes habían pagado por el viaje cantidades que oscilaban en torno a los 1.600€. El recurso de la defensa denuncia un error en la apreciación de la prueba que conduce a la conclusión de que los acusados eran patrón y ayudante de navegación. La principal línea de defensa de los acusados es que todos los ocupantes se turnaban en el manejo del timón y la brújula. Esta alegación es tan frecuente como poco verosímil. La defensa tampoco es capaz de proporcionar datos o elementos para probar su inocencia.</p>
69	TSSJ de Andalucía. Sentencia núm. 112/2022 de 27 de abril.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se estima parcialmente el recurso de la defensa. Se aplica el punto 6 del art. 318 bis del CP reduciendo la pena de prisión a 2 años y 6 meses.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. El tribunal ha efectuado un juicio comparativo de credibilidad entre el testimonio inculpatario del agente policial y la versión exculpatoria del acusado.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>Pilotaba una embarcación Argimiro, en la cual viajaban nueve personas, todas ellas nacionales de Argelia, que habían sido transportadas desde dicho país, a cambio de un precio para su introducción en España al margen de la Ley. Las vidas e integridad física de los viajeros que el acusado pretendía desembarcar en nuestro país se pusieron en concreto peligro. Ante la sentencia condenatoria de 6 años de prisión, se interpuso recurso de apelación. En el recurso se establece que ha habido un fallo a la hora de apreciar la prueba. La defensa no suministra elementos para cuestionar la prueba.</p>
70	TSSJ de Andalucía. Sentencia	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a</p>	<p>Se detectó una embarcación procedente de Argelia y tripulada por el acusado que se dirigía hacia Almería con un número indeterminado de inmigrantes irregulares. Una vez tocó tierra, los inmigrantes</p>

	núm. 125/2022 de 10 de mayo.	<p><i>Fallo:</i> se estima parcialmente el recurso de la defensa y se reduce la pena a un año de prisión.</p>	<p>las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. El testimonio inculpatorio del comandante de la aeronave, corroborado con el testimonio de algún compañero, permiten condenar al acusado.</p> <p>4. El hecho de que el acusado emprendiera su vuelta después de dejar a los inmigrantes en la costa, genera ciertas dudas a la hora de valorar si su conducta era constitutiva de una simple actuación de ayuda humanitaria, o tenía otras intenciones.</p>	<p>desembarcaron y el acusado emprendió el viaje de vuelta y fue perseguido por las embarcaciones policiales hasta ser finalmente interceptado. El acusado alega un error por parte del tribunal en la apreciación de la prueba. Pero se defiende que el recurso del acusado no puede prosperar en vista del análisis de la prueba practicada sin que la defensa proporcione datos o elementos que puedan insinuar una valoración arbitraria de la prueba. Se considera que el tribunal ha realizado una valoración correcta. A saber: a) el avión de vigilancia marítima avistó la embarcación, b) siguiendo esas indicaciones, la Guardia Civil intercepta la barca, c) poco tiempo después, otros agentes detienen en tierra a cuatro ciudadanos extranjeros, carentes de documentación. En esas condiciones, no puede dudarse de la prueba. Además, no existe ni se proporciona una hipótesis alternativa exculpatoria.</p>
71	TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 194/2021 de 8 de julio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se desestima el recurso de la defensa. Se mantiene la sentencia condenatoria.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. No se pudo corroborar si las personas que estaban en la embarcación se encontraban en situación irregular o no. Se da por probado, ya que nadie haría un viaje así teniendo autorización de entrada.</p> <p>4. La testifical del agente de la Guardia Civil que interceptó la embarcación permite condenar al acusado.</p> <p>5. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>Se detectó una embarcación en la cual viajaban 15 personas, que carecían de autorización para poder entrar en la Península. Todas habían pagado un precio para su introducción en España al margen de la Ley, por el acusado Abilio en situación irregular actuando en todo momento con pleno conocimiento de estar obrando contra lo establecido en la legislación española en materia de inmigración, y con la intención de enriquecerse de forma ilícita. El acusado, en el momento en el que se percató de la presencia de la patrulla de la Guardia Civil, intentó escapar. En el recurso de apelación, el acusado defiende una valoración errónea de la prueba. Es cierto que el atestado no aporta una relación nominal de quienes trataban de llegar a nuestras costas a bordo de la patera. Realmente no sabemos si eran indocumentados o no. Simplemente, se da por sabido, ya que reiteradamente las personas que entran de forma clandestina en España con embarcaciones carecen con frecuencia de documentación u otro medio identificativo. El acusado admitió que trataba de introducir a esas personas de forma clandestina, pero también niega haber organizado el viaje. La prueba practicada consiste en la declaración testifical del agente, el cual tomó parte en el seguimiento e interceptación de la patera.</p>

72	TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 231/2021 de 29 de septiembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La testifical de los agentes de la Guardia Civil que interceptaron la embarcación, permitió condenar, a pesar de que algunos pasajeros de la embarcación declararon de forma contraria. El motivo por el cual la sala cuestiona la credibilidad de los pasajeros es que, de alguna manera, partícipes del delito, podrían tener razones para no declarar en su contra. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 5. No se aprecia el subtipo atenuado al no poder confirmar si el acusado era también migrante. 	<p>Se avisó una embarcación con varios ocupantes procedentes de Marruecos. Cuando llegaron a la altura de la embarcación neumática le dieron el alto al patrón, pero este hizo caso omiso, continuando su trayectoria. Después de algunos forcejeos, finalmente la embarcación consiguió llegar a tierra. El motivo principal del recurso de la defensa es una crítica al hecho que la sentencia de instancia dé por acreditado que era el acusado quien patroneaba la embarcación que transportaba a los inmigrantes mediante la declaración testifical de la Guardia Civil a pesar de que dicha circunstancia fue negada por los ocupantes de la embarcación que declararon en la fase de instrucción como prueba preconstituída. Pero la contundencia del testimonio de los agentes de la Guardia Civil no deja lugar a dudas de que en el momento de la intercepción el acusado se encontraba a los mandos de la embarcación. Y ese testimonio no puede ser contrarrestado por las declaraciones en sentido negativo de los pasajeros.</p>
73	TSJ de Andalucía. Sentencia núm. 303/2021 de 2 de diciembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La sala cuestionó que el único objetivo del acusado fuese llegar a la costa, y que por ello asumió el control de la embarcación. Por ello, alega que: <ol style="list-style-type: none"> a. En primer lugar la embarcación no era una simple patera, sino que pertenece a ese grupo de embarcaciones más sofisticadas y denominadas “pateras-taxi”. b. No era la primera vez que había sido interceptado por las fuerzas de seguridad intentando llegar a España. 	<p>El acusado Severiano, con la finalidad de enriquecerse, organizó desde Orán, Argelia, hasta las costas españolas un viaje en una embarcación tipo patera con la finalidad de introducir a 11 personas fuera de las vías legales en territorio español. Se alega en el escrito de recurso que no consta que los pasajeros no fuesen ciudadanos de la UE, ya que no figura entre otros datos su nacionalidad. Además, no hay prueba de que el acusado obró con ánimo de lucro. En cuanto a lo primero, aunque no se sepa la nacionalidad de los ocupantes, se considera impensable que pudiera tratarse de ciudadanos de la Unión Europea viajando en esas condiciones. Respecto del ánimo de lucro, se trata de un elemento que agrava la conducta. Tampoco se estimó la aplicación del subtipo atenuante del apartado 6 del art. 318 bis del CP. La aplicabilidad del apartado 6 es predicable cuando el acusado es un inmigrante más que ha asumido la conducción de la patera en sentido estricto o una barca de desecho, sino que se</p>

			<p>Sobre la base de ello, no podemos saber con exactitud cuál era la intención del acusado con su actuación.</p>	<p>considera una buena embarcación perteneciente a un rango de naves de cierta envergadura conocidas como "pateras-taxi" que se utilizan para llevar a cabo reiteradas travesías dedicadas a la inmigración ilegal con retorno al punto de origen. Este dato viene reforzado por el hecho de que, según se ha constatado por las huellas del acusado mediante el sistema SAID (Sistema Automático de Identificación Dactilar), el mismo ha sido interceptado por las fuerzas de seguridad en España en varias ocasiones. De manera que no se sostiene la versión que trata de presentarlo como un ciudadano que había abandonado su país aspirando a acceder al nuestro.</p>
<p>74</p>	<p>TSJ de las Islas Canarias. Sentencia núm. 18/2019 de 8 de abril.</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. <i>Fallo:</i> se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación de los acusados por parte de los testigos protegidos y de los agentes de policía permiten condenarlos. Además, la sala tampoco otorgó credibilidad a las declaraciones exculpatorias. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Se interceptó una embarcación tipo patera en la que viajaban al menos 91 personas, siendo al menos dos de ellas menores de edad. Dicha embarcación había sido patronada por los acusados Eutimio, Faustino, Lázaro y Hugo, valiéndose para ello de dos dispositivos GPS y las coordenadas del destino y quienes habían sido encargados para ello por personas desconocidas que cobraron el dinero del viaje al resto de los ocupantes del cayuco para efectuar esta labor. Los cuatro recurrentes consideran que ha sido violado su derecho a la presunción de inocencia, así como se ha producido un error en la valoración de la prueba, lo que ha comportado la aplicación indebida del art. 318 bis del CP. El Tribunal no observa ninguna irregularidad en la obtención de la prueba testifical de los testigos protegidos. La Audiencia funda su convicción y conclusión condenatoria en la mencionada prueba testifical preconstituída, en el reconocimiento de los acusados por los testigos y en las manifestaciones de los agentes de policía. La Sala también se pronunció sobre las declaraciones exculpatorias de los acusados, quienes negaron los hechos, así como su participación en ellos. La Audiencia no otorgó credibilidad porque, además de haber sido reconocidos por los testigos protegidos, todos declararon, excepto Hugo, que no habían pagado nada por el viaje y que habían logrado colarse en el cayuco. Por último, ha de señalarse que no se ha declarado ni apreciado en la sentencia la existencia de ánimo de lucro.</p>
<p>75</p>	<p>TSJ de las Islas Canarias, Las</p>	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a</p>	<p>Los acusados, Juan Alberto, Juan María y Jesús María, los tres en situación irregular en España, fueron interceptados cuando intentaban alcanzar la costa a bordo de una embarcación de madera</p>

	<p>Palmas. Sentencia núm. 6/2020 de 24 de enero.</p>	<p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<p>las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación por parte de tres testigos protegidos permitieron condenar a los tres acusados. De la testifical de los agentes de la Guardia Civil no se puede extraer prueba, ya que no pudieron ver la cara del de la persona que lanzaba bultos al agua debido a que era de noche. 4. Hay dos elementos que dificultan poder apreciar si la conducta de los acusados tenía como simple objetivo proporcionar ayuda humanitaria, o bien, tenían otra intención. a. Dentro de la embarcación también trasportaban droga, la cual había sido cargada por uno de los acusados. b. Un testigo identificaba a uno de los acusados como la persona a quien había pagado para poder realizar el viaje. Por tanto, hay dudas a la hora de determinar la verdadera intención de los acusados a la hora de conducir y dirigir la embarcación.</p>	<p>y tamaño reducido, que los acusados patroneaban y en la que transportaban desde Marruecos y a cambio de dinero, a 17 personas, entre las que había menores de edad, con la finalidad de introducirlos de forma irregular en territorio nacional. Los acusados patroneaban la embarcación ayudándose de un dispositivo de GPS, careciendo la embarcación de cualquier sistema de seguridad. También trasportaban droga, con lo cual se le sumó un delito de tráfico ilícito de estupefacientes. En el recurso, los acusados alegan un error en la valoración de la prueba, además de una vulneración de la presunción de inocencia, e impugnan las declaraciones de los tres testigos que les identificaron. También se defienden alegando que inicialmente la Guardia Civil encaminó sus sospechas hacia otro integrante, un tal Prudencio, que portaba un listado de los integrantes de la embarcación y sus números de teléfonos móviles, y que solo cuando tres de los inmigrantes identificaron en rueda de fotografías al apelante, desviaron su atención. Añade el apelante que la rueda de reconocimiento fotográfico no cumplió con el requisito de que se ofrecieran a los testigos un conjunto de personas que guardan semejanza en cuanto a las características físicas. Para condenar a los tres acusados, se contó con la declaración de tres testigos protegidos que eran ocupantes de la embarcación y que identificaron a los acusados. Uno de los testigos explicó que no recordaba la cantidad exacta que había pagado para viajar, pero que se lo había pagado a Jesús María, lo ratificó tanto el reconocimiento fotográfico como el reconocimiento en rueda, donde identificó a los tres acusados. Identificando a Juan María como la persona que había cargado la droga en la embarcación, si bien todos habían ayudado por orden de ellos, y Jesús María como el patrón, mientras que Juan Alberto dirigía el motor de la embarcación. El segundo testigo explicó que cuatro personas llevaban la embarcación e identificó a los tres acusados en la rueda de reconocimiento. Finalmente, el tercer testigo manifestó que pagó el viaje a otra persona distinta de los acusados. Las declaraciones de dichos testigos deben ser valoradas junto a los reconocimientos que los mismos hicieron de los patrones de la embarcación. Por parte, tres agentes de la Guardia Civil declararon. Dos de ellos interceptaron la patera y observaron a uno tirando bultos al agua, pero que no le había visto la cara porque era de noche, y que identificaron a Prudencio porque dos o tres personas lo señalaron</p>
--	----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

76	TSJ Murcia. Sentencia núm. 20/2022 de 13 de junio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. El atestado de la Guardia Civil y la prueba testifical de los mismos en el plenario, acreditan la comisión del hecho delictivo por parte de los acusados.</p> <p>4. Que los acusados fueran interceptados después de dejar a los inmigrantes en la costa y con una “supuesta intención de volver a Argelia” dificultar poder determinar cuál era su intención a la hora de conducir la embarcación.</p>	<p>como el patrón. Finalmente, Juan María protestó al inadmitirse la declaración testifical de su esposa. No se consideró pertinente, ya que además de ser su esposa, no viajaba en la embarcación ni consta que estuviera durante el embarque.</p>
77	TS. Sentencia núm. 164/2023 de 8 de marzo.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La identificación de los acusados por dos testigos protegidos, permite condenarles.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que</p>	<p>Los acusados, Luis Andrés y Luis Francisco ambos en situación irregular en España, de común acuerdo y con la intención de obtener un enriquecimiento patrimonial ilícito, promovieron de forma directa la inmigración clandestina de personas desde Argelia con destino a España, efectuando la entrada en territorio español de forma irregular. Ambos se encargaron de organizar y preparar el viaje en origen, así como de dirigir la embarcación desde las costas de Argelia hasta España. En la embarcación viajaban otras 10 personas. Una vez hecho el desembarque, los acusados continuaron a bordo de la embarcación, con intención de regresar a Argelia, pero fueron sorprendidos por la Guardia Civil. Ante la imposibilidad de huir por vía marítima, encallaron la embarcación e iniciaron la marcha a pie, siendo detenidos posteriormente. El atestado de la Guardia Civil y la prueba testifical acreditan el hecho delictivo, ya que, avisados por un pescador de la presencia de la embarcación, después fue interceptada. Luis Andrés defiende que él no patroneaba la embarcación, sino que era un pasajero más a quien no le dio tiempo a desembarcar. Invoca en apoyo de su versión las declaraciones de los dos acusados y del hermano del recurrente, Sr. Evelio, así como el tenor de los videos aportados por el propio recurrente, donde solo se ve pilotando la embarcación al otro acusado, unido al dato de que era este el que llevaba el teléfono móvil.</p> <p>Se interceptó una embarcación con 13 inmigrantes argelinos indocumentados que se dirigían a las costas españolas, careciendo de autorización de entrada y tránsito. La embarcación iba patroneada por el acusado Joaquín y con la colaboración del también acusado Gerónimo. Los ocupantes habían pagado entre dos mil y cinco mil euros por el traslado. En primera instancia, la Audiencia les condenó a 4 años y 2 meses. Apelaron la sentencia y fue parcialmente estimada, reduciendo la pena a cuatro años. Consecuentemente, impusieron recurso de casación por una lesión de la presunción de inocencia e indebida aplicación del precepto atenuante del punto 6</p>

78	TSJ de las Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 60/2022 de 29 de junio.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.	únicamente fueron identificados como patrones.	del art. 318 bis del CP. Fueron condenados mediante la testifical de dos testigos protegidos. Finalmente, no hubo lugar al recurso de casación, por lo que se mantuvo la condena.
79	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 324/2022 de 21 de diciembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación de un policía mediante un video grabado por un miembro de la embarcación permite condenar al acusado. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.	El acusado Leonardo, en situación irregular, llevó a cabo el traslado de 24 inmigrantes desde Marruecos hasta Lanzarote. En primera instancia, Leonardo fue condenado por conducir dicha embarcación. Ante la sentencia interpuso recurso de apelación. Alega que se ha producido un error en la apreciación de la prueba, y que únicamente le identificó como patrón un policía a través de un video grabado por uno de los inmigrantes que estaba en la embarcación. El Tribunal se defiende alegando que dicha identificación ya es suficiente para acreditar su condición de patrón.
79	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 324/2022 de 21 de diciembre.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación por parte de un único policía, así como la interceptación al acusado de un teléfono móvil y un cargador, supuestamente relacionados con la actividad ilícita que venía desempeñando, fueron considerados material probatorio suficiente para condenar. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.	Se detectó una embarcación en la que viajaban 15 personas que iban a ser introducidas en España careciendo de autorización. Dicha embarcación era patroneada por el acusado Luis Francisco, indocumentado y en situación irregular. Cuando la Guardia Civil iba a interceptar la embarcación, el acusado incrementó la velocidad y se inició una persecución. Al acusado 250 euros, un teléfono móvil y un cargador, procedentes de la actividad ilícita que venía desempeñando. El acusado fue condenado a la pena de cinco años y seis meses por el delito del art. 318 bis del CP, siendo absuelto del delito de resistencia a la autoridad. Ante la condena se interpuso apelación por error en la valoración de la prueba, infracción de la presunción de inocencia, aplicación indebida del art. 318 bis punto 3 del CP, inaplicación del art. 318 bis punto 6 del CP y falta de motivación para la imposición de las penas. La defensa alega que, de los tres agentes de la Guardia Civil, solo uno reconoce al acusado como el patrón, aunque no recuerda cómo iba vestido y tampoco se hace un reconocimiento fotográfico o en rueda. Por tanto, el tribunal condena a través de la declaración de los tres testigos cuando realmente solo uno de ellos reconoce al acusado. Aparte no se solicitó la declaración de ningún miembro de la patera, ni por parte del tribunal ni de la defensa.

80	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 255/2023 de 13 de julio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Desde un helicóptero, agentes de la Guardia Civil identificaron al acusado como patrón de la embarcación. También aportaron un vídeo donde se identifica al acusado. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 	<p>Se localizó una embarcación en la que viajaban ocho inmigrantes que carecían de autorización de entrada. La embarcación iba patroneada por el acusado Damaso junto a un menor de edad que le ayudaba en la navegación. Fue condenado a la pena de 4 años de prisión. Contra dicha sentencia interpuso recurso de apelación. En el juicio ratificaron los hechos los agentes de la Guardia Civil que se encontraban en un helicóptero desde donde vieron que dicha embarcación trasportaba un grupo de personas. Asimismo, el acusado fue visto y grabado desde el aire patroneando la embarcación.</p>
81	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 80/2023 de 9 de marzo.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La identificación como patrón por parte de varios testigos protegidos, cuya declaración fue grabada y se reprodujo en el plenario, permiten condenar al acusado. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 5. Por lo que respecta a la muerte de los menores, el acusado alegó que fue responsabilidad de los padres por ponerles en peligro. Finalmente, se le condenó también por ello. 	<p>El acusado, movido por un ánimo de ilícito beneficio, concertó en connivencia con otros sujetos no identificados, el transporte clandestino de varias personas a cambio de una contraprestación dineraria con el objeto de entrar en territorio español y todo ello a sabiendas de que lo hacían de forma clandestina. Al menos siete personas perdieron la vida por caer al mar debido a las malas condiciones de la embarcación y la travesía. Finalmente, se interceptó la embarcación con un total de 25 personas. Por los hechos, el acusado fue condenado a la pena de 5 años y 11 meses por el delito del art. 318 bis del CP y a la pena de 4 años por un delito de homicidio imprudente. Contra la sentencia, el acusado interpuso un recurso. El acusado fue condenando a partir de la testifical de testigos protegidos grabada como prueba preconstituída. Fue condenado también por el delito de homicidio imprudente debido a la responsabilidad que se derivó de la dinámica de los hechos al poner en peligro la vida de los ocupantes.</p>

82	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 274/2022 de 8 de noviembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. El acusado fue condenado mediante la siguiente prueba: uno de los inmigrantes de la embarcación únicamente pudo ver cómo el patrón de la embarcación llevaba un neopreno. Cuando la embarcación fue interceptada, los agentes de policía vieron como alguien saltaba al mar. En comisaría el único que iba mojado era el individuo que llevaba el neopreno. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón. 	<p>Se condenó a Isaac por pilotar una embarcación en la que viajaban 13 personas que carecían de autorización de entrada en la Península. Cuando la embarcación se aproximó a la costa, el acusado que llevaba un neopreno se arrojó al mar, abandonando a todos los ocupantes. Por los hechos, el acusado fue condenado a la pena de prisión de 6 años. Contra la sentencia se interpuso un recurso, ya que en todo momento el acusado negaba los hechos que finalmente fueron probados mediante la testifical del agente de la Guardia Civil que estuvo en la costa cuando llegaron, y también con el testigo Luis Manuel, que viajaba en la embarcación. En la declaración, Luis Manuel dijo que no pudo ver los rasgos faciales de la persona que guiaba la nave debido a que era de noche y tenía el rostro tapado, aunque sí se percató de que tenía el pelo corto un poco rapado "como todos los marroquíes", y llevaba un traje negro de los que se usan para nadar y un teléfono móvil en el que miraba la hora. El agente que interceptó la embarcación en la costa únicamente identificó a Isaac con un neopreno y los agentes de comisaría alegaron que era el único que llevaba la ropa mojada.</p>
83	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 305/2022 de 1 de diciembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso del Ministerio Fiscal, donde se solicitaba un agravante de la pena, y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. El acusado fue condenado por conducir la embarcación. Fue apreciado el subtipo atenuado, lo cual fue considerado como impropcedente por parte del MF. Finalmente, el Tribunal alegó que si concurría el subtipo atenuado por dos motivos: <ol style="list-style-type: none"> 1. El inmigrante trataba de alcanzar su propia inmigración. 2. No hay prueba de que perteneciera a ninguna organización. <p>Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>Se detectó una en la cual viajaban cinco personas, nacionales de Argelia, que habían sido transportadas desde este último país, a cambio de precio, para su introducción en España al margen de la Ley, por el acusado Luis Alberto, también en situación irregular. Fue condenado a la pena de prisión de dos años y seis meses. Contra la sentencia, el MF interpuso recurso por considerar inaplicable el subtipo atenuado del párrafo 6 del art. El TSJ desestima el recurso.</p> <p>Entre los argumentos que proporciona alegan que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Considera el tribunal que resulta perfectamente plausible que en esta ocasión también procurará su propia inmigración, asumiendo idéntico riesgo que los demás integrantes de la embarcación. 2. No aparece acreditada pertenencia o contacto con organización dedicada a la inmigración ilegal.

84	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 293/2022 de 23 de noviembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Los acusados fueron condenados por: <ol style="list-style-type: none"> a. El testimonio inculpatario de los agentes de policía. b. La intercepción a los acusados de: un reloj con brújula, dos linternas, dos teléfonos móviles y 650 euros en billetes de 50. Ello fue vinculado directamente con la actividad ilícita. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 	<p>Felicitimo y Fausto; movidos por un ánimo de ilícito beneficio, concertaron de común acuerdo el transporte clandestino de varias personas a cambio de una contraprestación dineraria, con el objeto de entrar en territorio español y todo ello a sabiendas de que lo hacían de forma clandestina y por un puesto fronterizo no habilitado para ello. En la embarcación viajaban 12 personas. A los acusados se les intervinieron: un reloj con brújula, dos linternas, dos teléfonos móviles y 650 euros en billetes de 50, todo ello afecto a la ilícita actividad. Fueron condenados a la pena de prisión de 4 años y 6 meses. La defensa de ambos interpuso recurso. A pesar de la versión exculpatoria de ambos acusados, fueron condenados a partir del testimonio inculpatario de los testigos policiales. De nuevo, la sala otorga mayor credibilidad a las testificales de los agentes de policía.</p>
85	TSJ de Islas Canarias, Las Palmas. Sentencia núm. 52/2022 de 17 de junio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo: se desestima el recurso de la defensa y se mantiene la pena.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La prueba practicada fue contradictoria: mientras que los agentes de seguridad del Estado identificaron a los acusados, los trabajadores de Cruz Roja que interceptaron la embarcación no los identificaron. A pesar de ello, fueron condenados. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones. 	<p>Los acusados José Luis y Victorio, en convivencia con los organizadores del viaje, aceptaron hacerse cargo del manejo y control de una embarcación con origen en las costas senegalesas y con destino a Tenerife. Con esta acción favorecieron, en una arriesgada travesía, la inmigración clandestina de unas 82 personas, 18 de ellos menores de edad. A cada uno de los pasajeros se les había cobrado unos 400€ por su transporte. Contra la referida sentencia se interpuso en tiempo y forma recurso de apelación por las representaciones procesales de los condenados don Victorio y don José Luis, recursos que fueron impugnados por el Ministerio Fiscal. Posteriormente, también interpusieron recurso de casación ante el Supremo y también fue desestimado, ya que se considera que la Sala ha practicado prueba suficiente para poder condenarles.</p>

86	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 231/2022 de 29 de septiembre.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se estiman parcialmente los recursos:</p> <p>1. Serafín es absuelto a la autoridad, manteniendo la condena de prisión de 6 años.</p> <p>2. Secundino se reduce la pena a 4 años y 6 meses de prisión.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. La defensa aportó material probatorio para defender la inocencia de los acusados. Finalmente, dicha prueba no fue aceptada y fueron condenados a través la declaración de dos agentes de policía.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.</p>	<p>Los acusados promovieron la inmigración clandestina de personas a través de una embarcación tipo patera en la cual viajaban 11 migrantes, pagando 80 millones de dinares argelinos. Los acusados Serafín y Secundino se tumaron el timón y repostaje. Cuando fueron interceptados por la policía, Serafín aceleró la marcha de la embarcación, embistiendo a los agentes. Fueron condenados a seis años de prisión cada uno. Además, Serafín sufrió más pena por un delito de atentado contra la autoridad. Contra las sentencias, ambos acusados interpusieron recurso. Las defensas se fundamentaron en que ambos eran unos migrantes más que viajaban en la embarcación. Para demostrarlo aportaron varias conversaciones telefónicas. Finalmente, no se dieron por probadas dichas pruebas aportadas por las defensas. Tampoco se otorgó validez a la declaración del testigo protegido. Fueron finalmente condenados gracias a la declaración de dos funcionarios policiales.</p>
87	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 200/2022 de 20 de julio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se estima parcialmente el recurso y se reduce la pena de seis a cinco años de prisión.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Contra la versión exculpatoria del acusado, a la cual no se le otorgó credibilidad, se impuso la declaración de los agentes de policía que identificaron al acusado como patrón.</p> <p>4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.</p>	<p>Jacinto participó en un viaje organizado con la finalidad de traer a 15 personas inmigrantes desde las costas argelinas hasta España. Al ser sorprendidos por la Guardia Civil, el acusado hizo caso omiso a las señales de alto, hasta que finalmente detuvo su marcha. Los ocupantes de las embarcaciones habían pagado cantidades indeterminadas por el viaje a España a personas no identificadas. El acusado se encargó de llevar la embarcación y por ello fue condenado a 6 años de prisión. Contra la sentencia, la defensa interpuso recurso por un error en la valoración de la prueba. Finalmente, se considera correcto el juicio comparativo de credibilidad entre el testimonio inculpatario de los testigos policiales y la versión exculpatoria del acusado, que niega haber patroneado la barca en ningún momento.</p>
88	TSJ de Andalucía, Granada. Sentencia núm. 183/2022 de 6 de julio.	<p>Condena por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p><i>Fallo:</i> se estima parcialmente el recurso y se reduce la pena a cuatro años</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Contra la versión exculpatoria del acusado, a la cual no se le otorgó</p>	<p>Se interceptó una embarcación con 13 inmigrantes indocumentados que se dirigían a las costas españolas y que iba conducida por el acusado Bienvenido junto con la ayuda de Casiano. Los inmigrantes habrían pagado entre 2.000 y 5.000€ por el viaje. Por los hechos, fueron condenados a la pena de prisión de 4 años y 2 meses. La defensa interpuso recurso. Finalmente, el tribunal considera que se ha efectuado un juicio comparativo de credibilidad entre el</p>

		de prisión. La reducción es simplemente de 2 meses.	credibilidad, se impuso la declaración de los testigos protegidos que iban en la embarcación. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fueron identificados como patrones.	testimonio inculpatario de los testigos protegidos y la versión exculpatoria de los acusados, que niegan haber patroneado la barca en ningún momento; y como resultado de ese análisis ha llegado a la conclusión de la autoría de los apelantes mediante una apreciación probatoria perfectamente razonable, concreta y suficientemente motivada. Además, la defensa no suministra elementos que puedan cuestionar la práctica de la prueba.
89	AP de Almería. Sentencia núm. 84/2023 de 22 de marzo.	Condena por aplicación del art. 318 bis del CP. Absuelto del delito de desobediencia y resistencia a la autoridad. Fallo: pena de prisión de 5 años.	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La testifical de los agentes de la Guardia Civil y de dos testigos protegidos identificando al acusado como el que tripulaba la embarcación, son suficientes para condenarle. 4. Aun habiendo conducido la embarcación, dicha conducta podría haber sido apreciada como un acto de ayuda humanitaria, ya que únicamente fue identificado como patrón.	Se detectó u a embarcación cuando se dirigía a la costa de Almería en la que viajaban 13 personas que carecían de autorización de entrada y tránsito. La embarcación era tripulada por Horacio, en situación irregular, y colaboraba con él un menor de edad. El acusado cuando vio que iba a ser alcanzado por la Guardia Civil incrementó la velocidad para huir, indicándose así una persecución. Se recurrió a la testifical del agente de la Guardia Civil que intervino en la persecución e identificó al acusado, quien patroneó la embarcación durante toda la persecución. El acusado se defendió diciendo que era un pasajero más y que pagó 4000€ para poder viajar. Tampoco llevó la embarcación, sino que lo hizo una tercera persona que no pudo identificar por llevar el rostro cubierto por un pasamontañas. Pero la defensa del acusado no concuerda con la testifical de la Guardia Civil. Dos testigos protegidos identificaron también al acusado como el sujeto que tripulaba la embarcación.
90	AP de Cádiz. Sentencia núm. 58/2019 de 28 de junio.	Condena y absolución por aplicación del art. 318 bis del CP. Fallo: Severino es condenado a la pena de prisión de 9 meses y 5 días. Sixto es absuelto .	1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Los testigos identificaron a ambos acusados como los patrones de la embarcación. Asimismo, se aportan vídeos, pero no se observa que el acusado Sixto estuviese al mando. 4. Posible ánimo de lucro por parte de Severino, ya que este alegó que transportaba a los extranjeros a cambio de una	Dos acusados, Sixto y Severino, fueron interceptados tripulando una embarcación en la que se encontraban nueve ciudadanos extranjeros indocumentados a los que pretendían introducir ilegalmente en el territorio nacional a cambio de una cantidad de dinero no determinada. La defensa de Severino afirmó que el sujeto accedió a ese traslado por circunstancias familiares. En cambio, Sixto no realizó alegación alguna. Sixto carecía de requisitos para acceder a la Península. Sobre ello, se le absuelve porque se considera que su único objetivo era llegar a la Península.

91	AP de Málaga. Sentencia núm. 23/2021 de 14 de octubre.	<p>Condena y absolución por aplicación del art. 318 bis del CP.</p> <p>Fallo:</p> <p>Los acusados Aurelio y Arturo son absueltos.</p> <p>Armando es condenado a la pena de prisión de 5 años.</p>	<p>remuneración económica por circunstancias familiares.</p> <p>5. Sixto fue absuelto por considerar que su única intención era llegar a la Península.</p>	
<p>Se interceptó una embarcación en la que viajaban nueve migrantes de nacionalidad Marroquí. La embarcación había sido comprada por Arturo. Armando, primo de este, había actuado con el propósito de introducir ilegalmente en el territorio nacional a migrantes, actuando con otras personas no identificadas. Armando contacta con Aurelio para que pusiera la embarcación a su nombre a cambio de una cantidad de dinero. No se ha recibido declaración a los migrantes como prueba preconstituída al no haber podido ser localizados. Por tanto, la investigación se centra en tratar de enlazar la titularidad de la embarcación con el propio transporte de migrantes. Armando se ocupa de la venta y Aurelio accede a que se ponga a su nombre a cambio de un precio (2.700€). El hecho de "vender" la embarcación" no supone, por sí sola, una conducta delictiva del art. 318 bis. De la declaración policial de Encarnación, trabajadora de la gestoría, se desprende que la persona que hizo las gestiones en la gestoría y que habló con ella fue Armando. Aurelio podría ser cómplice del delito al acceder a poner a su nombre la embarcación con el propósito de dificultar el descubrimiento del verdadero titular a cambio de una importante cantidad de dinero por ello. Lo que ocurre y lo que debe dar lugar a la absolución, es que el delito contra el derecho de los ciudadanos extranjeros se comete el 23 de noviembre, poco después de las 09:00 horas, y el contrato se firma con posterioridad. Armando es la persona que en todo momento se ha encargado de las gestiones de la supuesta venta. Por otro lado, se extraen de su teléfono una serie de fotografías en las que el acusado, exhibe la tenencia de importantes cantidades de dinero cuyo origen no puede explicarse. La imagen es enviada el mismo día de la interceptación de la embarcación con los migrantes, sin que el acusado de una explicación convincente sobre el origen del dinero.</p>				

92	AP de Almería. Sentencia núm. 118/2023 de 31 de marzo.	<i>Fallo:</i> Se absuelve al acusado Jorge de un delito del art. 318 bis del CP.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Los testigos protegidos declararon que el acusado era quien conducía la embarcación. También un testigo aportó un vídeo donde se observa al acusado patroneando la embarcación. Por el contrario, en algunas fotografías no se ve al acusado conduciendo. 4. Las contradicciones entre las testificales y las imágenes, impiden poder condenar al acusado. 	Se interceptó a seis inmigrantes en una embarcación que pretendían acceder sin la documentación pertinente a la Península. Todos pagaron una cantidad de dinero a una tercera persona que no estaba en la embarcación. Un testigo aportó un vídeo donde salía el acusado conduciendo la embarcación. El mismo afirmó que se turnaba con otros ocupantes para conducirla. Por el contrario, otros dos testigos protegidos alegaron que tan solo pilotó la embarcación el acusado. En algunas de las fotografías y vídeos que se aportaron se veía al acusado patronear la embarcación y en otras no.
93	AP de Cádiz. Sentencia núm. 17/2021 de 8 de febrero.	<i>Fallo:</i> Se absuelve los acusados Raúl y Prudencio de un delito del art. 318 bis del CP.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Las declaraciones de dos testigos se consideraron demasiado escuetas como para poder sustentar la base de la condena. 4. Absolución por falta de material probatorio, ya que únicamente se tiene probada la propiedad de la embarcación. 	Se localizó una embarcación con 17 personas en su interior, todas ellas ciudadanas extranjeras carentes de documentación para entrar y permanecer en territorio nacional. Se acusó a Raúl de jefe de la organización, cobrando directamente el dinero convenido a los inmigrantes, así como ejerciendo su dirección, siendo asistido por Plácido, en situación de busca y captura. Por otro lado, el acusado José Pablo hacía labores de captación de inmigrantes y el acusado Prudencio facilitó la embarcación en la que trasladar a los inmigrantes. La causa se inició contra Raúl, Prudencio y José Pablo. En atención a Raúl, se dictó absolución por no poder corroborar los hechos. Por último, y en cuanto a Prudencio, en los hechos probados se afirma que Prudencio era el propietario de la embarcación. Pero finalmente se le absuelve, ya que únicamente se tiene probado que era el propietario de la embarcación. Por último, las declaraciones de los dos testigos fueron sumamente escuetas.
94	AP de Cádiz. Sentencia núm. 85/2020 de 26 de octubre.	<i>Fallo:</i> Se absuelve a los acusados Secundino y Serafín de un delito del art. 318 bis del CP.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 	Secundino viajaba en una embarcación en compañía de otras seis personas extranjeras que carecían de los requisitos para acceder al territorio nacional. Serafín, segundo acusado, había adquirido la embarcación sin que se haya podido determinar si llegó a tener conocimiento de que iba a ser utilizada por personas ajenas. El MF alegó que los acusados se reunieron a fin de trasladar ilegalmente a

			<p>3. Tres testigos, miembros de la Guardia Civil, identificaron al acusado como patrón al momento de interceptar la embarcación.</p> <p>4. A pesar de tener probada la responsabilidad de Secundino como patrón, se considera que dicha actuación escapa de la infracción penal.</p>	<p>las personas extranjeras. Finalmente, escapa de la infracción penal, incluso que se tenga por probado que Secundino asumiera la responsabilidad de patronear la embarcación desde el primer instante.</p>
<p>95</p>	<p>AP de Granada. Sentencia núm. 259/2020 de 22 de septiembre.</p>	<p><i>Fallo:</i> Se absuelve a los acusados David, Germán y Martín de un delito del art. 318 bis del CP.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. Los acusados negaron los hechos. Incluso aportaron pruebas sobre las circunstancias del viaje, alegando que también pagaron para poder viajar. Los funcionarios no pudieron identificar a ninguno de los acusados. Solo un testigo protegido los identificó.</p> <p>4. Se considera prueba insuficiente la declaración de un único testigo protegido, por ello el fallo fue absolutorio.</p>	<p>Se localizó una embarcación ocupada por noventa personas de origen subsahariano que carecían de autorización de entrada y tránsito. Entre los ocupantes se encontraban David, Germán, Martín y Belarmino, encargándose David de organizar y dar órdenes, Germán de Pilotar la embarcación y Martín de controlar la brújula. Los acusados negaron los hechos y afirmaron que forman parte del grupo. Incluso aportaron detalles sobre las circunstancias del viaje, incluido el pago previo para poder viajar, así como la dureza de la travesía. Ningún funcionario público de los que participaron en el rescate e intervención ha declarado haber visto a los acusados manejar el motor de la embarcación. Solo un testigo, de los noventa, ha reconocido a los acusados.</p>
<p>96</p>	<p>AP de Las Palmas. Sentencia núm. 59/2022 de 2 de marzo.</p>	<p><i>Fallo:</i> Se absuelve a al acusado José Luís de un delito del art. 318 bis del CP.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación.</p> <p>2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía.</p> <p>3. El acusado admitió que en algunos momentos de la travesía condujo la embarcación. Los agentes también identificaron al acusado como patrón.</p> <p>4. Finalmente, fue absuelto porque se consideró que la prueba era insuficiente para poder condenar.</p>	<p>El acusado Jesús Luís en situación irregular, viajaba en compañía de otros inmigrantes en una embarcación que llegó a las costas de Lanzarote. No ha resultado probado que el encausado patroneara la mencionada embarcación, ni que concertara con el resto de los ocupantes el viaje, ni que recibiera cantidad alguna de dinero por ello. La principal prueba de cargo fue una grabación llevada a cabo durante la travesía. En ella se observa a un varón llevando el timón de la embarcación en dos momentos distintos de la travesía. Fueron los agentes quienes procedieron a la inicial identificación del encausado, al comprobar, tras el visionado del vídeo, que coincidía con una de las personas. Junto a dicha prueba, se contó igualmente con la declaración del encausado, quien admitió que patroneara la embarcación en algunos momentos intercambiándose con otros ocupantes.</p>

97	AP de Murcia. Sentencia núm. 89/2023 de 2 de mayo.	<i>Fallo:</i> Se absuelve a al acusado Mariano, menor de edad, de un delito del art. 318 bis del CP.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. No queda probado que el acusado pilotara la embarcación y que colaborara en la organización. 	El menor, Marino, se encontraba en el interior de una embarcación integrada por 12 migrantes, careciendo de autorización. No ha quedado probado que Mariano fuera el patrón o piloto de la embarcación, ni que se prestara a colaborar con el organizador del viaje o con el piloto. Las pruebas que se practican son principalmente fotografías y vídeos para identificar si Marino es el piloto de la embarcación o no. No existe seguridad alguna de que Marino fuera el piloto. Además, puede ocurrir que el acusado hubiere aceptado hacerse pasar por el responsable de la nave bajo el engaño de que poco o nada le iba a ocurrir a él aquí por ser menor de edad.
98	AP de Santa Cruz de Tenerife. Sentencia núm. 133/2023 de 24 de mayo.	<i>Fallo:</i> Se absuelve a los tres acusados de un delito del art. 318 bis del CP.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Tres testigos protegidos identificaron a los acusados. También se aportaron fotografías y vídeos para poder identificarlos. 4. Las pruebas aportadas fueron consideradas insuficientes para poder condenarles. 	Los acusados, Luis Pedro, Victorio I y Victorio II, fueron interceptados en una embarcación de pequeñas dimensiones junto a 69 personas sin autorización de entrada en territorio nacional. No puede negarse la existencia de alguna prueba, aunque no es de suficiente entidad para poder establecer la autoría de los hechos. La única prueba son las declaraciones de tres testigos. Pero las declaraciones ofrecen un material probatorio insuficiente. Tampoco hay fotografías o imágenes para poder identificarlos.
99	TSJ Andalucía. Sentencia núm. 81/2023 de 15 de marzo.	<i>Fallo:</i> Se absuelve al acusado de un delito del art. 318 bis del CP.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. La prueba se sustentó sobre la declaración de algunos testigos protegidos. 4. En primer instancia, el acusado fue condenado. La defensa interpuso un recurso por considerar que la prueba no había sido valorada correctamente. Finalmente, el acusado fue absuelto por considerar que la prueba practicada era insuficiente. 	En primera instancia se condena al acusado Segundo a una pena de prisión de 5 años y 6 meses de prisión. Contra dicha sentencia se interpone recurso por parte de la defensa. La embarcación se dirigía a las costas españolas patroneada por una persona que no ha podido ser identificada y con un grupo de inmigrantes irregulares que había abonado a los organizadores del viaje una cantidad aproximada de 5.000€. En el recurso, la defensa defiende que los hechos probados no son correctos, ya que niegan que Segundo fuera quien patroneaba la patera, ya que afirma que viajaba como un inmigrante irregular más con el objetivo de entrar en territorio español. Además, la identificación se realizó sin rueda de reconocimiento, estando esposado y con el rostro parcialmente cubierto con una mascarilla. Aparte, los testigos dijeron haber visto una cicatriz en el ojo, cicatriz que no se observa en las fotografías del reconocimiento por la escasa

				<p>calidad de estas, y que tampoco tienen el acusado en el juicio. El acusado manifestó que todos los ocupantes de la patera, incluido él, se tumaron para conducirla.</p>
<p>100</p>	<p>AP de Cádiz. Sentencia núm. 52/2020 de 20 de julio.</p>	<p><i>Fallo:</i> Se absuelve al acusado de un delito del art. 318 bis del CP.</p>	<p>1. Transporte marítimo con embarcación. 2. Agravante por riesgo para la vida e integridad física de los extranjeros debido a las condiciones en las que tuvo lugar la travesía. 3. Falta de material probatorio para poder vincular al acusado con el hecho delictivo.</p>	<p>Llegó a la costa una embarcación con 17 personas, todas ellas ciudadanos extranjeros carentes de documentación para permanecer en territorio nacional, con grave riesgo para su vida. Todos habían pagado a una organización, en torno a los 2.000€. La organización estaría formada por una pluralidad de personas con funciones perfectamente delimitadas donde el acusado Millán sería el jefe de la organización, cobrando directamente el dinero convenido a los inmigrantes, así como ejerciendo su dirección, siendo asistido por Remigio, Juan Carlos y Romeo quien facilitó la embarcación. Contra la acusación de Millán, el acusado alega que no hay prueba que permita afirmar su participación. Finalmente, se determina que de las pruebas no se puede vincular al acusado con dicha travesía ni con la organización.</p>

BIBLIOGRAFÍA

- Aas, K. F. (2011). "Crimmigrant" bodies and bona fide travelers: Surveillance, citizenship and global governance. *Theoretical criminology*, 15(3), 331-346.
<http://doi.org/10.1177/1362480610396643>
- Álvarez, P. G. (2023). El tenor literal del artículo 318 bis CP y su contribución a una mayor vulnerabilización de los extranjeros. Propuesta reinterpretaiva. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, 25. <http://criminnet.ugr.es/recpc/25/recpc25-16.pdf>
- Brandariz, J. A., Dufraix, R., y Quinteros, D. (2018). La expulsión judicial en el sistema penal chileno: ¿Hacia un modelo de Crimmigration?. *Política Criminal: Revista Electrónica Semestral de Políticas Públicas en Materias Penales*, (26), 3. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33992018000200739>
- Esteban de la Rosa, G. (2023). *Gobernanza multinivel de los movimientos migratorios: retos y perspectivas desde el derecho*. Dykinson.
- Fernández-Bessa, C. (2021). *Los Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE): una introducción desde las Ciencias Penales*. (pp. 30-48). Iustel.
- Ferstman, C. (2019). Using criminal law to restrict the work of NGOs supporting refugees and other migrants in Council of Europe Member States. *Expert Council on NGO Law*. <https://rm.coe.int/expert-council-conf-exp-2019-1-criminal-law-ngo-restrictions-migati/on/1680996969>
- González-Páramo, A. (2021). Frontex, la cara oscura de la Unión Europea. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, (155), 67-78. https://www.fuhem.es/papeles_articulo/frontex-la-cara-oscura-de-la-union-europea/
- Guia, M. J. (2012). Crimigración securitización y criminalización de los migrantes en el sistema penal. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 2012, 16: 591-613. <http://hdl.handle.net/2183/12016>
- Izuzquiza, S. J. (2015). Mare Nostrum, Mare mortuorum. *Razón y Fe*, 272(1402-1401), 5-10. <https://revistas.comillas.edu/index.php/razonyfe/article/view/9706>

- Janer, J. D. T. (2020). Migrant search and rescue operations in the Mediterranean by humanitarian organizations: migrant smuggling or humanitarian assistance? *Paix & Sec.Int'l*, 8, 381. https://doi.org/10.25267/Paix_secur_int.2020.i8.12
- Marcu, S. (2007). España y la geopolítica de la inmigración en los albores del siglo XXI. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 40 (1), 31-51. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1162>
- Martínez-Escamilla, M. (2008). ¿Puede utilizarse el derecho penal en la lucha contra la inmigración irregular?. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. ISSN 1695-0194. <http://criminet.ugr.es/recpc/10/recpc10-06.pdf>
- Martínez-Escamilla, M. (2019). La criminalización de la solidaridad. *Crítica penal y poder: una publicación del Observatorio del Sistema Penal y los Derechos Humanos*, Núm. 18, p. 8-18. <https://raco.cat/index.php/CPyP/article/view/363292>
- Mbembe, A. (2011). *Necropolítica*. Ed. Melusina.
- Muñoz-Ruiz, J. (2016). La ayuda humanitaria: ¿una excusa absolutoria o una causa de justificación? *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 18(8), 1-27. <http://criminet.ugr.es/recpc/18/recpc18-08.pdf>
- Nanclares, J. M. P., y Corres, M. U. (2008). *Tratado de Lisboa. La salida a la crisis constitucional*. Madrid: IUSTEL.
- Oroza, R. B., y Puente, Y. M. (2017). La crisis migratoria en el Mediterráneo y la Unión Europea: principales políticas y medidas antiinmigrantes. *Revista Novedades en población*, 13(26), 1-9. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1817-40782017000200001&ng=es&tlng=es
- Penchaszadeh, A. P., y Sferco, S. I. (2019). Solidaridad y fraternidad. Una nueva clave ético-política para las migraciones. *REMHU Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, 27(55), 149-164. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880005510>

- Penchaszadeh, A. P., y Sferco, S. I. (2020). Reflexiones filosófico-políticas en torno a la criminalización de las prácticas de solidaridad hacia migrantes y refugiados en la actualidad. El caso de Carola Rackete (2019). *Historia y sociedad*, (39), 213-240. <https://doi.org/10.15446/hys.n39.82846>
- Pereyra, S. E. S. (2021). *La Unión Europea en la política exterior de España hacia Ecuador: incidencias en el tratamiento político de la migración ecuatoriana (2996-2004)*. Centro de Estudios Avanzados de la Universidad Nacional de Córdoba. <https://doi.org/10.2307/j.ctv31vqpg9>
- Ramírez, F. A., y Peralta, E. D. (2018). Control de fronteras y derechos humanos en el Mediterráneo. *Deusto Journal of Human Rights*, (3), 13-47. <http://dx.doi.org/10.18543/djhr-3-2018pp13-47>
- Rayo, A. O. (2012). El Espacio Schengen y la reinstauración de los controles en las fronteras interiores de los Estados miembros de la Unión Europea. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, (15), 44-84. <https://raco.cat/index.php/REAF/article/view/252672>
- Rodríguez-Camejo, R. (2021). Migración, seguridad y falta de solidaridad en la Unión Europea. *Revista Internacional de Estudios Migratorios (RIEM)*, 11(1), 81-109. [https://doi.org/10.25115/riem.v11i\(1\).3520](https://doi.org/10.25115/riem.v11i(1).3520)
- Rozas, F. (2004). El espacio de libertad, seguridad y justicia consolidado por la Constitución Europea. *Revista Jurídica Española: La Ley*. <https://www.researchgate.net/publication/39160335>
- Ruíz-Benedicto, A. (2019). Construir la «Europa fortaleza»: militarizar las fronteras, securitizar la migración. *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, 145, 85-94. https://www.fuhem.es/papeles_articulo/construir-la-europa-fortaleza-militarizar-las-fronteras-securitizar-la-migracion/
- Stephan, W. G., Renfro, C. L., Esses, V. M., Stephan, C. W., y Martin, T. (2005). The effects of feeling threatened on attitudes toward immigrants. *International Journal of Intercultural Relations*, 29(1), 1-19. <https://doi.org/10.1016/j.ijintrel.2005.04.011>

- Stumpf, J. (2006). The crimmigration crisis: Immigrants, crime, and sovereign power. *American University Law Review*, 56, 367. <http://digitalcommons.wcl.american.edu/aulr>
- Torres, E. E. (2008). La Comunidad Europea del Carbón y del Acero. Un exitoso y aún inacabado experimento institucional. *Anuario mexicano de derecho internacional*, 8, 713-742. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-4654200800010021&lng=es&tlng=es
- Varona, D., Kemp, S., y Benítez, O. (2022). La conformidad en España: Predictores e impacto en la penalidad. *InDret: revista para el análisis del derecho*, 2022, núm. 1.22, p. 307-336. <https://doi.org/10.31009/InDret.2022.i1.07>
- Veas, J. E. (2019). El ánimo de lucro en el delito de tráfico de migrantes. *Revista de la Facultad de Derecho*, (46), e20194602-e20194602. <https://revista.fder.edu.uy/index.php/rfd/article/view/644>
- Vermeulen G. (2018). *The securitisation of migration during the refugee crisis: The role of the EU institutes*. [Master thesis, Leiden Univeristy] <https://hdl.handle.net/1887/57775>

WEBGRAFÍA

Acción contra el hambre (s.f.). *¿Cómo es la ayuda humanitaria en España?*

<https://www.accioncontraelhambre.org/es/ayuda-humanitaria-esp%C3%B1a>

Agencia de la ONU para los Refugiados (2022, junio). *No hay fin a la vista.*

<https://storymaps.arcgis.com/stories/39175914a06c4b51b1685399d87ab1c9>

Águeda, P. (2024, mayo). Instrucción policial para identificar mafiosos y terroristas en una patera: lugar donde se sientan y tipo de cicatrices. *elDiario.es*.

[https://www.eldiario.es/politica/instruccion-policial-identificar-mafiosos-terroristas-pta-lgar-sientan-tipo-cicatrices_1_11332399.html](https://www.eldiario.es/politica/instruccion-policial-identificar-mafiosos-terroristas-pter-a-lgar-sientan-tipo-cicatrices_1_11332399.html)

Amnistía Internacional (2020, marzo). *La solidaridad a juicio: en Europa se criminaliza a quien ayuda a las personas refugiadas y migrantes.*

<https://www.amnesty.org/es/latest/campaigns/2020/03/free-to-help-2/>

Borrego, D. A. (2024, abril). *Pateras, testigos protegidos y teléfonos móviles. Apuntes para la defensa de personas investigadas como patrones de pateras cuando buscaban su propia migración (art.318 bis CP).* Blog OCSPI.

<https://www.dropbox.com/scl/fi/dopc1osnhqt628xx16iwt/TESTIGOS-PROTEGIDO-Y-TEL-FONOS-M-VILES.pdf?rlkey=9k51cbsb5tc0lof1mqqfavklh&e=2&dl=0>

Ca-minando Fronteras (2023). *Monitoreo Derecho a la Vida, año 2023.*

<https://caminandofronteras.org/>

Centro de Investigación en Política Criminal. (2018). *“Crimigración”: la criminalización de los inmigrantes, políticas de selectividad y re victimización.*

<https://politicacriminal.uexternado.edu.co/crimigracion-la-criminalizacion-de-los-inigrantes-politicas-de-selectividad-y-re-victimizacion/>

Consejo Europeo (2024, abril). *Salvar vidas en el mar y luchar contra el tráfico ilícito de migrantes.*

<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-migration-policy/saving-lives-sea/>

Consejo General del Poder Judicial (s.f.). *Memoria Anual. Fiscalía general del Estado*.
<https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Temas/Estadistica-Judicial/Estadistica-por-temas/Datos-penales--civiles-y-laborales/Delitos-y-condenas/Actividad-del-Ministerio-Fiscal/>

De La Guardia Civil, D. G. (s. f.). *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE)*.
<https://www.guardiacivil.es/es/prensa/especiales/sive/introduccion.html>

EUR-Lex (s.f.). *El Espacio Schengen*.
<https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/the-schengen-area.html>

European Union Agency for Fundamental Rights (2023) *Search and rescue operations in the Mediterranean and fundamental rights*.
<https://fra.europa.eu/en/publication/2023/2023-update-ngo-ships-sar-activities?page2#read-online>

FRONTEX (2023, diciembre). *Irregular border crossings into EU so far this year highest since 2016*.
<https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/irregular-border-crossings-into-eu-so-far-this-year-highest-since-2016-hZ9xWZ?etrans=es>

Grup d'Estudis sobre els Drets dels Immigrants, GESDI (2024, marzo). *El camí impossible: anàlisi dels obstacles a la mobilitat internacional cap a Espanya i la Unió Europea*.
https://projectes.quepo.org/storage/4487/Informe-Obstacle-a-la-mobilitat-internacional_cat.pdf

Ilies, M. (2009, septiembre). *La política de la Comunidad Europea sobre inmigración irregular: medidas para combatir la inmigración irregular en todas sus fases*. Real Instituto el Cano.
<https://www.realinstitutoelcano.org/documento-de-trabajo/la-politica-de-la-comunidad-europea-sobre-inmigracion-irregular-medidas-para-combatir-la-inmigracion-irregular-en-todas-sus-fases/>

International Organization for Migration (2021). *Missing Migrants Project*.
<https://missingmigrants.iom.int/es/region/el-mediterraneo>

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (s.f.). *Atención Humanitaria*.
<https://www.inclusion.gob.es/web/migraciones/atencion-humanitaria>

Ministerio del Interior (2023). *Informe quincenal sobre inmigración irregular*.
https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2023/24_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2023.pdf

Open Arms (2024). <https://www.openarms.es/es>

Parlamento Europeo (2017, julio). *La lucha contra la inmigración irregular: mejorar la gestión de las fronteras de la UE*. Última actualización marzo 2024.
<https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20170627STO78419/la-lucha-contrala-inmigracion-irregular>

Unión Europea (s.f.). *Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex)*.
https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/frontex_es

Verne. (11 de junio de 2018). Un poema para los que se preguntan quién pone a sus hijos en una patera. *El País*.
https://verne.elpais.com/verne/2018/06/11/articulo/1528707601_507178.html

NORMATIVA

Circular 5/2011, de 2 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de extranjería e inmigración.
https://www.boe.es/buscar/abrir_fiscalia.php?id=FIS-C-2011-00005.pdf

Comisión Europea (2006), COM (2006) 402 final.

Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, n. 311, de 29 de diciembre de 1978.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (1982).
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A21998A0623%2801%29>

Directiva 2002/90/CE, del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, destinada a definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia de irregulares.
<https://www.boe.es/doue/2002/328/L00017-00018.pdf>

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 281, de 24/11/1995). <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

Ley Orgánica 11/2003, de 29 de septiembre, de medidas concretas en materia de seguridad ciudadana, violencia doméstica e integración social de los extranjeros (BOE núm. 234, de 20 de septiembre de 2003). <https://www.boe.es/eli/es/lo/2003/09/29/11>

Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas (BOE núm. 278, de 20 de noviembre de 2007). <https://www.boe.es/eli/es/lo/2007/11/19/13>

Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 152, de 23 de junio de 2010).
<https://www.boe.es/eli/es/lo/2010/06/22/5>

Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015).
<https://www.boe.es/eli/es/lo/2015/03/30/1>

Real Decreto 1150/2021, de 28 de diciembre, por el que se aprueba la Estrategia de Seguridad Nacional 2021 (BOE núm. 314, de 31 de diciembre de 2021).
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-21884

Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE núm. 260, de 17/09/188).
[https://www.boe.es/eli/es/rd/1882/09/14/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/rd/1882/09/14/(1)/con)