

LA GUARDIA CIVIL Y EL CONTROL DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL HACIA CANARIAS

INTRODUCCIÓN

La inmigración es un tema que ha entrado de lleno en la sociedad española, de candente actualidad, está presente en la vida cotidiana del país, palpitante en los medios de comunicación social y es debate permanente en las instituciones europeas; motivos todos, que justifican por sí solos las razones que me han guiado para la elaboración del presente trabajo. España debe articular mecanismos políticos y operativos para que el control de las fronteras exteriores frente a la inmigración ilegal sea un objetivo común para todos los países que forman parte de la Unión Europea (UE). No basado en actuaciones particulares, sino en la acción coordinada entre los países de la Unión imbricada dentro de una única política migratoria. Un fuerte control en los puntos fronterizos no es suficiente, debe ir acompañado de políticas comunes de los países receptores y de mayores inversiones en los países emisores que ofrezcan a sus habitantes la posibilidad de disfrutar de un nivel de vida suficiente para no tener que emigrar.

Los nuevos sistemas de control implantados en España y la saturación de algunos puntos tradicionales de salida clandestina de inmigrantes, han dado lugar a la búsqueda de nuevas rutas. Una de estas rutas, y la más importante actualmente, es la de Canarias. Las islas "Afortunadas" están recibiendo, sin estar preparadas ni contar con los medios suficientes para solucionar este grave problema, toda la inmigración que deja de llegar por el Estrecho de Gibraltar. Aunque muchos inmigrantes no suelen llegar a su deseado destino final porque son devueltos a sus países, esto no les impide que lo vuelvan a intentar mientras haya mafias que les empujen a cruzar las fronteras de forma ilegal. Peor es el caso de aquellos que intentan llegar al continente europeo y mueren en el camino.

La Guardia Civil, como Cuerpo policial, mantiene un interés evidente por este tema, tanto en lo relativo al análisis del nuevo fenómeno social de la inmigración, como en lo referido al despliegue logístico y de personal para afrontar con éxito el problema; sin olvidar la aplicación de las nuevas tecnologías y el cometido competencial específico del Cuerpo en este ámbito. En las actuales circunstancias, el asunto, a la vez que representa un reto logístico-operativo enorme para el conjunto de la Institución, es de un interés crucial para el Cuerpo. Exponente de la confianza depositada por el Estado en la capacidad de la Guardia Civil para afrontar situaciones hasta ahora desconocidas y, por tanto, difíciles de lidiar, lo manifiesta el hecho de que el 10 de octubre de 2006, el Gobierno nombró a un general de división de la Guardia Civil para coordinar todas las actuaciones operativas relacionadas con la inmigración ilegal en y hacia las Islas Canarias, incluidas las que desarrollan las Fuerzas Armadas. No hay que olvidar que una de las principales competencias de la Guardia Civil, a través de la Jefatura Fiscal y de Fronteras, consiste en la vigilancia de costas y fronteras; la lucha contra la inmigración ilegal; la seguridad de puertos y aeropuertos; la vigilancia del mar territorial; el resguardo fiscal del Estado y la lucha contra el contrabando y otros tráficó ilícitos. Por añadidura, la experiencia adquirida por la Guardia Civil en el uso de la última tecnología para la vigilancia fronteriza, como

el sistema SIVE, suficientemente conocido y con una eficacia probada, así como la dirección que ha ejercido el Cuerpo del Centro de Fronteras Marítimas Occidental de la Unión Europea avalan la importancia que para el Instituto tiene este ámbito.

El punto básico que ayuda a percibir y comprender el problema radica en la situación política, social y económica de los países periféricos emisores de emigrantes que, pese a las duras condiciones que deben sufrir los inmigrantes para arribar a su destino, explica que el flujo no cese; por el contrario, se incrementa por nuevas vías de acceso que han variado las rutas tradicionales de llegada. Una de las razones, aunque no la única, hay que buscarla en el éxito del sistema SIVE que ha alterado la ruta de las pateras desde África hacia Europa. Otra, la situación creada a partir de los asaltos masivos a las vallas del perímetro fronterizo de Ceuta y Melilla en el verano de 2005. Desde esos momentos, comenzó a fraguarse una nueva vía de salida del continente africano con destino a Canarias, que, de ser un destino poco frecuentado a finales de los años noventa, se ha convertido desde el año 2002, en la principal zona geográfica nacional receptora de embarcaciones, dejando atrás al Estrecho. También un cambio en los métodos utilizados por los traficantes: empleo de barcos chatarra de gran tonelaje procedentes de distintos puertos del África Occidental, fletados por organizaciones delictivas que, generalmente, debido a su estado se ven obligados a realizar una última escala en puertos de Senegal, Cabo Verde o Mauritania, relativamente cercanos a Canarias. A esto hay que añadir la avalancha de cayucos, así como la utilización de pesqueros o buques con la finalidad de transportar inmigrantes ilegales a territorio de la Unión Europea.

Es necesario, pues, anticiparse y prevenir este riesgo antes de que se convierta en una amenaza cierta para los principales actores implicados. Para ello ha de partirse necesariamente del conocimiento de la situación geopolítica de la zona emisora de inmigrantes. La realidad de los países “Periféricos” exportadores de emigrantes a los países ricos del “Centro”; la desigualdad “Norte-Sur”; la explosión demográfica de aquéllos; la ausencia de expectativas vitales de sus habitantes; la depauperación social, política y económica de estos países unida a la globalización económica, nos ayudarán a determinar los medios y el método que optimicen los resultados esperados. El concurso de las instituciones europeas se hace imprescindible, su plena consciencia, la asunción de que el fenómeno al que nos enfrentamos nos atañe a todos por igual. Las fronteras exteriores marítimas por donde penetra la inmigración ilegal son, al fin y al cabo, fronteras de la propia Unión Europea.

La Guardia Civil y el Control de la Frontera Exterior Europea

La ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado otorga a la Guardia Civil la competencia en la custodia de vías de comunicación terrestres, costas, fronteras, puertos, aeropuertos, y centros e instalaciones que por su interés lo requieran¹. El Real Decreto 1571/2007, de 30 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior organiza dentro de la estructura orgánica de la Dirección General de la Guardia Civil la Jefatura Fiscal y de Fronteras, a la que atribuye organizar y gestionar el resguardo fiscal del Estado, las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando, el narcotráfico y demás tráfico ilícitos, la custodia y vigilancia de las costas, fronteras, puertos, aeropuertos y mar territorial y, en este ámbito, el control de la inmigración

¹ Artículo 12.1.B.d. de la LO 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

irregular. Corresponde, pues, a la Guardia Civil el control de la inmigración irregular en su ámbito de competencia de la custodia y vigilancia de costas, fronteras, puertos, aeropuertos y mar territorial. Su actuación consistirá en conducirlos con la mayor brevedad posible a la correspondiente comisaría del Cuerpo Nacional de Policía.

La Guardia Civil, ante la importante misión que tiene encomendada de custodia y vigilancia de nuestras costas y fronteras, no ha quedado al margen del proceso que se ha desarrollado en la Unión Europea para la gestión integrada de las fronteras exteriores de sus Estados miembros. En este ámbito, la Guardia Civil es un referente importante para muchos cuerpos policiales europeos. El Cuerpo ha tomado la iniciativa y ha desarrollado proyectos tan importantes como el SIVE, por todos conocido y altamente valorado. El sistema, dado su enorme coste y complejidad, se ha implantado por fases. Se encuentra desplegado por toda la costa Sur de Andalucía y se pretende que antes de finalizar el año 2008 esté instalado en la provincia de Murcia y en el archipiélago canario. Los resultados de la implantación del SIVE han sido muy reveladores en cuanto se refiere a la drástica disminución del número de inmigrantes de origen marroquí interceptados en las provincias donde el sistema está instalado y operativo. Al mismo tiempo se ha observado un desplazamiento significativo hacia otras costas donde aún el sistema no es operativo. No obstante, debido a la existencia de acuerdo de devolución con Marruecos, la totalidad de los marroquíes interceptados son devueltos a su país, razón por la cual buscan otros lugares de desembarco. El número de inmigrantes subsaharianos no ha descendido tan significativamente. Con la mayoría de los países de origen de los subsaharianos no existen convenios de devolución. A los inmigrantes oriundos de estos países no les preocupa ser interceptados en el mar, más bien al contrario, buscan y encuentran la salvación, en la mayoría de los casos, cuando son avistados por las embarcaciones de salvamento de la Guardia Civil o de Salvamento Marítimo.

Para afrontar el problema del control de la Frontera Exterior de la Unión Europea, la Guardia Civil se ha reorganizado y ha constituido la Jefatura Fiscal y Fronteras, que engloba el Servicio de Costas y Fronteras, también de nueva creación; el Servicio Fiscal y el Servicio Marítimo creado en 1991². El Servicio Marítimo de la Guardia Civil es el órgano fundamental en la prevención y lucha contra los tráficos ilícitos y la Unidad que la Institución destina a ejercer las actuaciones de Policía integral en el mar. A comienzos del año 2000 contaba con 18 Servicios Marítimos Provinciales desplegados a lo largo de los más de 8.000 kilómetros de costa del litoral español; 53 embarcaciones de distinto tipo, todas ellas de eslora inferior a 20 metros y una plantilla constituida por 802 personas³. La Dirección General del Cuerpo, consciente de la necesidad de adaptarse a las exigencias comunitarias, puso en marcha una serie de medidas encaminadas a potenciar el Servicio Marítimo que permitieran aumentar la efectividad de la respuesta operativa. Para dotar de los mejores medios a las distintas Unidades Marítimas se han llevado a cabo estudios sobre diversos tipos de embarcaciones con el fin de verificar sus cualidades y analizar su adaptabilidad a las diversas y cambiantes situaciones de navegación, tipo de mar y modalidad y circunstancias del Servicio.

El incremento de medios para que las necesidades operativas queden cubiertas es ya una realidad; y gracias al esfuerzo de la Guardia Civil, SIVE, antiguo Plan Nacional Sobre

² Real Decreto 246/1991, de creación del Servicio Marítimo.

³ Fuente: Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Drogas, Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación y la colaboración de la Comunidad Autónoma de Canarias, hoy día es posible ver culminado el despliegue del Servicio Marítimo en todo el litoral español, con una Unidad en cada provincia. Sin las adecuadas embarcaciones, hoy es imposible controlar las aguas territoriales de un país sin actuar en aguas internacionales. Las redes criminales del narcotráfico y de la inmigración irregular que llegan a España transitan por estas aguas, de ahí la necesidad de intervenir, a veces, a cientos de millas náuticas de nuestras costas. La experiencia acumulada en la intervención en aguas de Senegal y Mauritania⁴ ha aconsejado la adquisición de embarcaciones de altura, con capacidad y autonomía de navegación para desempeñar con garantías las misiones policiales que la lucha contra la delincuencia actual exige. El Servicio Marítimo cuenta, desde finales del 2007, con dos barcos oceánicos de navegación de altura (más de 30 m de eslora), 16 patrulleras de altura (30 m de eslora), 44 patrulleras medias (17-18 m de eslora), 11 patrulleras ligeras (12-15 m de eslora) y 43 embarcaciones semirrígidas (8-12 m de eslora)⁵.

Iniciativas en el Marco de la Unión Europea

Refuerzo de la Gestión de las Fronteras Marítimas Meridionales de la Unión Europea

Desde el Programa de Tampere de 1999⁶, la gestión de las fronteras exteriores ha sido una de las piedras angulares del establecimiento progresivo de la Unión Europea como un espacio de libertad, seguridad y justicia. La Comunicación de la Comisión "Hacia una gestión integrada de las fronteras exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea"⁷ estableció prioridades para el desarrollo de la gestión integrada de las fronteras exteriores, centrándose en un cuerpo común de legislación, en la cooperación operativa entre los Estados miembros y en la solidaridad entre los Estados miembros y la Comunidad. Los objetivos de la Comunicación de 2002 se han alcanzado ampliamente con la entrada en vigor del Código de fronteras Schengen, la creación de la Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea (FRONTEX), y la próxima adopción del Fondo para las fronteras exteriores que entrará en vigor en 2007.

El Programa de La Haya de 2004⁸ basado en el programa de Tampere, trazó el desarrollo de una "segunda generación" de medidas diseñadas para consolidar la gestión de las fronteras exteriores en general. En 2005, el Consejo Europeo adoptó un enfoque global respecto de la migración, incluida la gestión de las fronteras exteriores marítimas meridionales. El refuerzo de la gestión de las fronteras exteriores marítimas meridionales es esencial para

⁴ Las patrulleras de menos de 30 m de eslora, con las que trabaja la Guardia Civil, no reúnen las condiciones maríneas más idóneas para patrullar las aguas del Atlántico entre Canarias, Cabo Verde, Senegal y Mauritania. Por esta razón desde fines de 2007, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil cuenta con los buques oceánicos "Britania" y "Río Miño" que operan en aguas del Atlántico entre Senegal y Cabo Verde.

⁵ Fuente: Jefatura Fiscal y de Fronteras.

⁶ Comisión de las Comunidades Europeas. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia: balance del programa de Tampere y futuras orientaciones. COM(2004) 401 final, Bruselas, 2.6.2004.

http://ec.europa.eu/justice_home/doc_centre/intro/docs/com_2004_401_es.pdf

⁷ Comisión de las Comunidades Europeas. COM/2002/0233 final. Bruselas, 7.5.2002

<http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l33205.htm>

⁸ Comisión de las Comunidades Europeas. Programa de La Haya: Diez prioridades para los próximos cinco años. Una asociación para la renovación europea en el ámbito de la libertad, la seguridad y la justicia. COM (2005) 184 final, Bruselas, 10.5.2005. Vid. <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l16002.htm>

continuar con el desarrollo de un modelo europeo de gestión integrada de las fronteras, especialmente tras la nueva situación surgida en los últimos dos años, en la que la presión de la migración ilegal en los Estados miembros de la Unión Europea situados en la región mediterránea y atlántica ha alcanzado un nivel sin precedentes. Esta presión constantemente creciente de la migración procedente del África subsahariana significa que la Unión Europea se enfrenta a un desafío importante: por una parte, existe una clara necesidad de cooperar con los países de tránsito africanos y de Oriente Medio para tratar el problema de los emigrantes ilegales; y por otra parte, los niveles requeridos de cooperación operativa y política con estos países no pueden crearse de golpe, aunque se están construyendo paulatinamente sobre la base del diálogo y la cooperación en cuestiones de migración en el marco de los acuerdos euromediterráneos de asociación y los planes de acción de la política europea de vecindad (PEV).

En otro orden, el control de las fronteras marítimas, requeriría que la Unión Europea adoptara un enfoque doble estableciendo un conjunto de medidas complementarias que pudieran aplicarse por separado, como serían primeramente, el establecimiento de medidas operativas destinadas a luchar contra la inmigración ilegal, proteger a los refugiados y reforzar el control y la vigilancia de la frontera exterior marítima. En último término, la consolidación de las relaciones existentes y la cooperación práctica ya establecida con los terceros países, y proseguir y reforzar el diálogo y la cooperación con los terceros países respecto de estas medidas operativas en el contexto de los acuerdos de asociación y de los planes de acción de la PEV, así como en el contexto del Acuerdo de Cotonou.

Maximización de la Capacidad de FRONTEX

El análisis de riesgo es esencial para la cooperación operativa en las fronteras exteriores, y constituye una de las tareas fundamentales de FRONTEX. Para garantizar una gestión coherente de las fronteras exteriores en situaciones normales, y también para prevenir y gestionar situaciones críticas de forma más eficiente, la Agencia debería tener acceso a todas las fuentes de información pertinente con el fin de elaborar análisis de riesgo tanto específicos como generales. Actualmente, FRONTEX no tiene acceso directo a la información recogida en el marco de las redes de funcionarios de enlace⁹ de inmigración de los Estados miembros¹⁰.

Para facilitar el intercambio de información entre todos los actores pertinentes, la Comisión también ha concluido un memorando de acuerdo con FRONTEX para concederle acceso a ICONet¹¹, permitiendo así a la Agencia proporcionar y recoger información de la red segura de información y coordinación para los servicios de gestión de la migración de los

⁹ España, y específicamente la Guardia Civil, ya dispone de Oficiales de Enlace en varios países africanos afectados por el fenómeno migratorio, desplegados a raíz del comienzo del Proyecto SEA HORSE.

¹⁰ La Comisión propuso modificar el Reglamento (CE) n° 377/2004, sobre la creación de una red de funcionarios de enlace de inmigración, para que Frontex pueda acceder a la información que éstos reúnan y participar en las reuniones que se organicen. COM (2005) 184 final, Bruselas, 10.5.2005.

¹¹ La Comisión instó al reforzamiento de la cooperación operativa y al intercambio de información en todos los ámbitos y, para ello, consideró útil la creación de una plataforma de intercambio de información basada en tecnologías Internet modernas y fiables, denominada ICONet, así como la creación de una red de funcionarios de enlace responsables de la inmigración. Dictamen del Comité de las Regiones sobre la *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo con vistas al Consejo Europeo de Tesalónica relativa al desarrollo de una política común en materia de inmigración ilegal, trata de seres humanos, fronteras exteriores y retorno de residentes ilegales*. Diario Oficial de la Unión Europea C 23/33. 27.1.2004

Estados miembros¹². El objetivo de ICONet es facilitar el intercambio de información sobre la migración irregular, la entrada y la inmigración ilegales y el retorno de residentes ilegales. Esto debería contribuir sustancialmente a un flujo más efectivo de información y cooperación operativa entre los Estados miembros y FRONTEX. Cuando los Estados miembros de la región se encontrasen con una situación crítica tal como la afluencia masiva de inmigrantes ilegales, la capacidad de la futura red de patrullas costeras debería reforzarse para afrontar la situación. Esto podría hacerse en el marco de la propuesta de la Comisión para la creación de equipos de intervención rápida en las fronteras¹³. Con este fin, la Agencia debería establecer en su sede las instalaciones necesarias para la coordinación en tiempo real entre los Estados miembros, incluidas las comunicaciones con los centros regionales de mando propuestos en las fronteras exteriores marítimas meridionales, la Comisión y los organismos pertinentes de la Unión Europea y la Comunidad.

Un aspecto esencial son las operaciones conjuntas, donde FRONTEX debe estudiar la viabilidad de realizar operaciones de control y vigilancia continuas en las fronteras exteriores marítimas meridionales, en especial durante el período que va desde la primavera hasta finales de otoño. Se intentaría cubrir la temporada en la que la mayoría de los inmigrantes ilegales intentan llegar en barco a la Unión Europea desde África. Aparte de interceptar más barcos con inmigrantes ilegales a bordo y de contribuir a salvar vidas en alta mar, las actividades operativas continuas también actuarían como elemento de disuasión, disminuyendo la presión en las fronteras exteriores. Para ello deberían tenerse en cuenta los riesgos relacionados con el redireccionamiento de los flujos y la transferencia de la presión migratoria a otros Estados miembros o terceros países que no estén preparados para hacerles frente. La experiencia pone de manifiesto que la presión constante de la inmigración ilegal genera un efecto de desplazamiento a lo largo de las fronteras exteriores: en cuanto se cierra una ruta de inmigración ilegal, las redes de contrabando intentan abrir nuevas rutas o utilizar otros métodos y técnicas. Por tanto, también es necesario intensificar los controles y la vigilancia en otras partes de las fronteras exteriores de la Unión. El trabajo de los funcionarios de enlace de inmigración es vital para proporcionar información actualizada sobre rutas de inmigración a los Estados miembros, la Comisión y FRONTEX.

Nuevas Herramientas para la Gestión Integrada de Fronteras. Red de Patrulleras Costeras

En el nuevo escenario FRONTEX puede desempeñar un papel crucial a la hora de proporcionar asistencia técnica dirigida a consolidar la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores, sabiendo que la responsabilidad del control y la vigilancia de las fronteras exteriores corresponde a los Estados miembros. En el estudio de viabilidad titulado "MEDSEA"¹⁴, presentado por FRONTEX el 14 de julio de 2006 como parte de la aplicación del

¹² Decisión 2005/267/CE (DO L 83 de 1.4.2005).

¹³ COM(2006) 401 final, de 19 de julio de 2006.

¹⁴ La Comisión propuso crear una red de patrullas costeras permanentes en la frontera exterior marítima meridional, sugerida en el estudio de viabilidad titulado «MEDSEA», presentado por Frontex el 14 de julio de 2006. También, confiar la gestión de la red a Frontex y la posibilidad de establecer varios centros de mando regionales en la frontera exterior marítima meridional. Estos centros (cada uno de los cuales cubriría una zona particular: Canarias, Mediterráneo Occidental, Mediterráneo Central y Mediterráneo Oriental) servirían principalmente para organizar las patrullas diarias, pero podrían también intervenir en la realización de operaciones marítimas conjuntas. Por último la Comisión invitaba a Frontex a estudiar la posibilidad de crear una oficina especializada para la frontera marítima de cada una de las regiones, encargada de administrar estos centros de mando. Comunicación de la Comisión: Refuerzo de la gestión de las fronteras marítimas meridionales de la Unión Europea [COM (2006) 733 final].

enfoque global respecto de la migración, se recogía la necesidad de una red de patrullas costeras permanente para las fronteras exteriores marítimas meridionales. Esta red de patrullas tendría un valor real añadido, al permitir a los Estados miembros coordinar sus regímenes de patrulla, poner en común sus activos civiles y militares e intercambiar información estratégica y táctica en tiempo real. La red de patrullas sería creada y gestionada por FRONTEX junto con los Estados miembros de la región. Esto podría considerarse un posible precursor de un servicio europeo global de guardacostas. FRONTEX, en el mismo estudio MEDSEA recomendó a los Estados miembros que organizaran y adecuaran sus servicios internamente de la forma más eficiente, estudiando la posibilidad de crear centros nacionales de coordinación¹⁵ con el fin de reforzar la cooperación entre las instituciones nacionales y europeas. Para mejorar aún más la vigilancia de las fronteras exteriores marítimas meridionales, FRONTEX, en las recomendaciones de su estudio de viabilidad "BORTEC" pretende crear un sistema europeo común de vigilancia de las fronteras (EUROSUR) con varios centros regionales de mando en las fronteras exteriores marítimas meridionales, aprovisionadas en cuanto a personal y equipo por los Estados miembros y coordinadas por FRONTEX. Las fronteras exteriores marítimas meridionales se dividirían en varias zonas de patrulla que cubrirían las Islas Canarias y las zonas occidentales, central y oriental del Mar Mediterráneo. Estas zonas estarían patrulladas por los Estados miembros bajo la coordinación del centro regional de mando. La Agencia también apuntaría hacia la creación de una rama especializada para las fronteras marítimas en la región, para gestionar estos centros de mando. La estructura regional central se utilizaría principalmente para las patrullas diarias, pero también podría desempeñar un papel en la realización de las operaciones marítimas conjuntas gestionadas por FRONTEX. En su caso, se invitaría a los terceros países vecinos de la región a participar en la red de patrullas¹⁶. En esta línea de actuación y compromiso en la lucha contra el fenómeno de la inmigración ilegal, FRONTEX ha desarrollado y participado en la Operación HERA I, de identificación de personas. A la vez, a partir de 2006, la Agencia Europea desplegó la Operación HERA II, consistente en un operativo de medios marítimos y aéreos en las costas africanas de los países de origen de los inmigrantes. Estas medidas de FRONTEX se complementaron con las adoptadas por España, a través de los Proyectos ATLANTIS y SEA HORSE.

En cuanto a las Operaciones de la Guardia Civil en el Marco de la Unión Europea, han sido numerosas las iniciativas, cofinanciadas por programas comunitarios, llevadas a cabo por la Guardia Civil en el marco de la Unión Europea, para el control de la inmigración irregular. Entre éstas citaremos: Organización de operaciones conjuntas: ULISES I (febrero de 2002); ULISES II (mayo 2003) y GUANARTEME (enero 2005). Participación en operaciones conjuntas: RIO I, II, III y IV (2002-2003); TRITON (marzo 2003); NEPTUNO (septiembre 2003); NEPTUNO II (octubre 2004). Proyecto de operaciones conjuntas: ALHAMBRA (mayo 2005) y ALGECIRAS (verano 2005). Proyectos ATLANTIS (2005-2006), CABO BLANCO (2007) SEA HORSE (2005-2008). Todas estas operaciones conjuntas conllevan la participación de varios países, la conjunción de medios terrestres, marítimos y aéreos. La experiencia adquirida supone un significativo avance en la consecución de los objetivos que la Unión Europea se ha propuesto para la lucha contra la inmigración ilegal en las fronteras marítimas. La Guardia Civil ha liderado la organización de seminarios internacionales sobre inmigración para Policías de

¹⁵ España ya creó el Centro de Coordinación Regional de Canarias en octubre de 2006.

¹⁶ España se ha anticipado a esta previsión. Desde 2006 se están desarrollando patrullas conjuntas con funcionarios policiales de países africanos dentro de los proyectos que la Guardia Civil ha implementado en zona del Atlántico Sur, entre Canarias y las costas del África Occidental.

países de dentro y fuera de la Unión Europea: Valencia (2002); Mérida (2003); Alicante (2005); Marbella (2005). En el mismo sentido, el Cuerpo ha participado activamente en la confección de Manuales Europeos: Manual Comunitario para la Detección de Dobles Fondos y Espacios Ocultos en Vehículos y Contenedores (proyecto TROYA); Manual Europeo para el Control de Pasajeros en base al de la Guardia Civil (2002).

Oficiales de Enlace

El Consejo Europeo de Bruselas, de 16 de diciembre de 2005¹⁷, en el marco de un enfoque global del fenómeno de la migración en África y el Mediterráneo, aprobó una serie de medidas entre las que figuraba el establecimiento de redes regionales de funcionarios de enlace de inmigración. Dentro del esfuerzo que la Guardia Civil está desarrollando en el campo de la inmigración irregular hay que señalar el despliegue de Oficiales de Enlace del Cuerpo en los países africanos desde donde parten centenares de inmigrantes hacia Canarias. Con misiones de colaboración, ayuda y asistencia dentro del marco de los proyectos que lidera la Guardia Civil¹⁸ en la actualidad hay desplegados Oficiales de Enlace de la Guardia Civil en Marruecos, Argelia, Mauritania, Senegal y Cabo Verde. En relación con esta línea de actuación, el 6 de julio de 2006 el Director General de la Policía inauguró en Las Palmas de Gran Canaria la Primera Reunión de Oficiales de Enlace de Inmigración de los Estados miembros de la UE¹⁹ en África Occidental (Marruecos, Argelia, Níger, Nigeria, Mauritania, Malí, Senegal, y Ghana). En este encuentro participaron agentes de las Policías de Francia, España, Portugal, Italia, Países Bajos, Reino Unido, Bélgica, Austria, Alemania y delegaciones de la Comisión Europea, Agencia Europea de Fronteras y EUROPOL.

Patrullas Conjuntas Hispano-Marroquíes

En el mes de Julio de 2004 se inició, en el marco establecido por el Grupo de Trabajo Permanente Hispano-Marroquí sobre Inmigración y dentro del Convenio de Colaboración entre la Gendarmería Real Marroquí y la Guardia Civil, la realización de patrullas marítimas conjuntas. Después de la experiencia adquirida y por los aspectos positivos que estas patrullas representan en cuanto a convivencia, intercambio de experiencias y obtención de información, se optó por potenciarlas, aumentar el número de sus componentes, ampliar su duración a una semana al mes, extender su zona de actuación tanto al Atlántico como al Mediterráneo y diversificar la modalidad, además de marítimas, a terrestres y aéreas. La experiencia altamente positiva ha servido de base para extenderla a otros países. Las patrullas conjuntas con la Gendarmería de Mauritania y con la Policía del Senegal han sido el ejemplo inmediato.

El Programa ARGO de la Unión Europea

ARGO²⁰ es un programa de actuación de la Comisión Europea para la cooperación administrativa de la Unión Europea en el ámbito de las políticas de asilo, visado, inmigración y

¹⁷ CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Bruselas, 15 de julio de 2005 (19.07) (OR. fr) 10255/1/05 REV 1

¹⁸ Dentro de los Proyectos Sea Horse, Atlantis y Cabo Blanco.

¹⁹ Ministerio del Interior. http://www.mir.es/DGRIS/Notas_Prensa/Policia/2006/np070501.htm

²⁰ En la mitología griega, Argo era el nombre de la nave en que Jasón y sus compañeros argonautas navegaron desde Yolco en busca del vellocino de oro. El Argo fue construido por Argos y fue bautizado así en su honor. Jasón y su tripulación se llamaban a sí mismos argonautas, por el barco.

fronteras exteriores que ha reemplazado en parte al programa Odysseus²¹. El programa ARGO nació por Decisión del Consejo, de 13 de junio de 2002, por la que se adoptaba un programa de acción relativo a la cooperación administrativa en los ámbitos de fronteras exteriores, visados, asilo e inmigración. La Decisión tenía por objeto crear un nuevo programa de cooperación administrativa en los ámbitos de las fronteras exteriores, los visados, el asilo y la inmigración ya que el presupuesto del programa Odysseus fue utilizado hasta el 2001. El programa ARGO abarcaría el período comprendido desde el 1 de enero de 2002 al 31 de diciembre del 2006, con los objetivos principales de favorecer la cooperación entre las Administraciones nacionales competentes en la aplicación de la legislación comunitaria garantizando la consideración de la dimensión comunitaria de las acciones; favorecer una aplicación uniforme del Derecho comunitario y fomentar la transparencia de las acciones nacionales y la eficacia de la actividad de las Administraciones nacionales.

El programa ARGO puede financiar proyectos nacionales en el ámbito de las fronteras exteriores, con el fin de compensar ciertos fallos estructurales constatados en puntos estratégicos de cruce de fronteras. ARGO puede financiar hasta un 60% del coste de la acción y excepcionalmente hasta un 80%. La intervención del programa excluye cualquier otra financiación con cargo a otro programa financiado por el presupuesto comunitario. La Comisión es el órgano responsable, en asociación con los Estados miembros, de la aplicación del programa ARGO. Para este fin, la Comisión elabora un programa anual y evalúa y selecciona las acciones propuestas.

En el campo de la lucha contra la inmigración ilegal, la Guardia Civil, ha solicitado y obtenido la cofinanciación por ARGO de importantes proyectos europeos en los que ha participado o que ha liderado. En los últimos cuatro años han sido varios los Proyectos financiados con fondos europeos, principalmente con cargo al programa ARGO, aunque también han sido subvencionados en menor medida por los programas AGIS²² y AENEAS²³. La Guardia Civil ha obtenido del programa ARGO la subvención de los proyectos *GUANARTEME I y II (2005)*; operación conjunta de vigilancia y control marítimo entre las costas de Lanzarote y Fuerteventura y Marruecos. Participaron junto a medios materiales y humanos de la Guardia Civil, la Armada española, la Armada portuguesa, CNP, Ejército del Aire. Colaboraron como

²¹ El Programa Odysseus se estableció por acción común 98/244/JAI, de 19 de marzo de 1998, adoptada por el Consejo sobre la base del artículo K.3 del Tratado de la Unión Europea, por la que se establecía un programa de formación, de intercambios y de cooperación en el ámbito de las políticas de asilo, inmigración y cruce de las fronteras exteriores (programa Odysseus, 1998-2002) [Diario Oficial L 99 de 31.03.1998]. Toma su nombre de Odiseo en griego o Ulises en latín, héroe legendario de la Ilíada y la Odisea, ambas historias atribuidas a Homero. Rey de Ítaca, caracterizado por su astucia, a él se le ocurrió la idea del caballo de Troya. La Odisea narra su vuelta a casa después de haber luchado en la guerra de Troya. Durante diez años vagó por las costas del Mediterráneo conociendo mil aventuras. En la Odisea es el protagonista, convertido en el prototipo de hombre de mar, con la astucia como característica más acusada.

²² El programa marco AGIS, adoptado por la Comisión Europea el 22 de julio de 2002, promueve la cooperación policial, aduanera y judicial en materia penal y apoya contribuir al desarrollo de la política europea en este campo. Este programa proporciona la ayuda financiera a proyectos destinados a mejorar las cualificaciones de los profesionales, la cooperación entre las diversas autoridades y organismos responsables de la lucha y prevención de la delincuencia transfronteriza, así como la protección de los derechos de las víctimas y la prevención de la criminalidad. Toma su nombre de Agis, rey de Esparta del siglo V a.C.

²³ Programa temático de la Comisión Europea de cooperación con terceros países en materia de migración y asilo. El objetivo del programa temático es financiar proyectos destinados a respaldar las iniciativas de terceros países para mejorar la gestión de los flujos migratorios. El objetivo global del programa temático consiste en brindar apoyo a terceros países con el fin de ayudarles a garantizar una gestión mejor de los flujos migratorios. Toma su nombre de Eneas, uno de los héroes de la Guerra de Troya. Cantado por Homero en La Ilíada y por Virgilio en La Eneida, de la que es el personaje central.

observadores Alemania, Chipre, Italia, Francia y Grecia; además de contar con el apoyo de EUROPOL. *MAGALLANES (2005)*; operación de control de puertos organizada por la Guardia Civil y el CNP. *ALGECIRAS (2005)*; operación de colaboración entre la Guardia Civil y diferentes Policías de la Unión Europea en el Paso del Estrecho. Participaron funcionarios policiales de Alemania, Holanda, Francia, Bélgica, Gran Bretaña. *ALBORÁN (2005)*. La Guardia Civil organizó en Marbella el “I Curso Internacional sobre Inmigración Ilegal”, con la participación de más de una veintena de Cuerpos policiales europeos. *ALHAMBRA I y II (2005)*; operación conjunta de vigilancia y control de la inmigración irregular en aguas del Mediterráneo entre el estrecho de Gibraltar y Almería. Liderada por la Guardia Civil, contó con la participación de Italia, Portugal y Marruecos. Alemania y Grecia actuaron como observadores. *ATLANTIS (2006)*; operación de patrullas marítimas conjuntas entre la Guardia Civil y la Gendarmería mauritana, en aguas esencialmente mauritanas. *PUERTA DE ÁFRICA (2006)*; colaboración entre la Guardia Civil y diferentes Policías de la Unión Europea en los puertos de Algeciras y Almería durante la Operación Paso del Estrecho. Participaron funcionarios policiales de España, Alemania, Holanda, Francia, Bélgica, Gran Bretaña.

El programa AGIS de la Comisión Europea ha financiado iniciativas de la Guardia Civil en el ámbito del control de la inmigración ilegal. La Guardia Civil ha obtenido de AGIS la subvención de los proyectos: *TROYA (2004)*. Elaboración por la Guardia Civil del manual de dobles fondos para difusión entre las Policías de la Unión Europea. *EUROPA (2005)*. Cooperación entre los Servicios Marítimos de la Unión. *TARTESSOS (2006)*. Operación conjunta de vigilancia aduanera. *ÍCARO (2006)*. La Guardia Civil organizó en Segovia el “Curso Internacional de Seguridad Aeroportuaria”, con la asistencia de una veintena de cuerpos policiales europeos.

El programa AENEAS financia con 2 millones de euros, los proyectos SEA HORSE y SEA HORSE-NETWORK, liderados por la Guardia Civil, en los que actualmente trabaja para establecer un marco de colaboración internacional entre diversos actores internacionales: FRONTEX, Policías de Marruecos, Mauritania, Senegal, Cabo Verde y Portugal. Con estos proyectos se pretende la implementación de patrullas conjuntas, cursos de formación, redes seguras de enlace para intercambiar información sobre el tráfico de inmigrantes ilegales por vía marítima, despliegue de oficiales de enlace en los países involucrados y fundamentalmente la implicación de las autoridades de los países africanos afectados.

Áreas de Actuación

El éxito y la eficacia del SIVE junto con a los acuerdos diplomáticos con Marruecos han propiciado un cambio sustancial en las rutas de la inmigración ilegal. Desde 2005, la ruta atlántica desde el África Occidental hasta Canarias se ha erigido como la mayor vía de penetración de inmigración ilegal sustituyendo a la vía del Estrecho de Gibraltar. La penetración por la vía atlántica se lleva a cabo con cayucos, pero también en numerosas ocasiones se sirve de barcos chatarra fletados por organizaciones criminales con complicidades en los puertos africanos de partida. Es por tanto crucial centrar los esfuerzos diplomáticos, logísticos y operativos en este área. Cualquier esfuerzo en esta dirección redundará en la disminución de la presión migratoria hacia Canarias y, por tanto, hacia la UE. En este sentido, se están llevando

a cabo programas de asistencia a la región del Magreb y del África Occidental para combatir la inmigración ilegal.

Tras desatarse la llamada “crisis de los cayucos”, la política española en materia de inmigración, desplegó su actividad diplomática para lograr compromisos con los países de origen de los inmigrantes subsaharianos, el denominado “Plan África”. El Plan África se tradujo en la ampliación del número de Oficinas Consulares. Se desplazaron diez diplomáticos españoles a Gambia, Cabo Verde, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Níger y Malí. El Plan también contempla la apertura de nuevas embajadas de Cabo Verde, Malí y Sudán, y el refuerzo de las Agregadurías de Interior en Ghana, Nigeria y Senegal. El conjunto de medidas adoptadas por el Gobierno español se recogen en el Plan Integral de Seguridad para Canarias, aprobado por el Consejo de Ministros, con vigencia entre los años 2006 y 2008. El Plan aprobado el 26.05.2006 se estructura en ocho objetivos y para cada uno de ellos se desarrollan medidas concretas, con compromisos de actuación, presupuestos y plazos de ejecución. Entre los objetivos se cuenta con mejorar y reforzar el control y la vigilancia de las costas y del mar territorial. Completar el despliegue del Servicio Integral de Vigilancia Exterior (SIVE) a todo el Archipiélago. Adquisición de dos nuevas embarcaciones oceánicas para el servicio marítimo y vehículos y equipo para vigilancia desde tierra. Desdoblamiento del Servicio Marítimo provincial de Las Palmas con un incremento de ochenta efectivos, más otros cincuenta dedicados a la vigilancia terrestre. Otro de los objetivos es combatir la inmigración irregular y garantizar la atención humanitaria y la acogida de inmigrantes, reforzando la atención a los menores extranjeros no acompañados. También contempla el establecimiento y coordinación de la Red Regional de Oficiales de Enlace de la Unión Europea y el impulso de las actuaciones y proyectos conjuntos Europa-África. En último término, se pondrá en marcha y se asegurará el mantenimiento de la operación de control marítimo en origen y asistencia en Canarias, instada por España y ejecutada con la colaboración europea a través de FRONTEX, estableciendo un dispositivo militar de vigilancia.

Marruecos. Desde el año 2006 prosigue la colaboración hispano-marroquí en materia de inmigración mediante constantes actuaciones en asentamientos de inmigrantes subsaharianos en Marruecos, el desarrollo de operaciones contra las redes de tráfico de personas y las repatriaciones de inmigrantes subsaharianos llevadas a cabo por Marruecos. En el terreno político, Marruecos se ha comprometido con España a estudiar un nuevo convenio de readmisión de inmigrantes de terceros países²⁴ y en las VII y VIII reuniones del Grupo Permanente de Trabajo Hispano-Marroquí se alcanzaron acuerdos sobre readmisión de menores inmigrantes no acompañados, la construcción de centros de menores en Marruecos, gestión de flujos migratorios y lucha contra la inmigración clandestina.

Senegal. A partir de mayo de 2006, con el alto número de inmigrantes naturales de Senegal llegados a Canarias y el desplazamiento de los puntos de salida de embarcaciones a las costas senegalesas, el Gobierno español inició los contactos con el Gobierno de Senegal

²⁴ En julio de 2006 se celebró en Rabat la Conferencia Ministerial Euroafricana sobre Inmigración y Desarrollo. Esta Conferencia organizada por España y Marruecos reunió a 30 países europeos y 27 africanos. Entre los acuerdos más significativos alcanzados cabe señalar el compromiso de todos los países africanos de suscribir acuerdos de readmisión de inmigrantes irregulares, a cambio del compromiso europeo de ayudas al desarrollo en África. También se acordó que el Gobierno español financiara a Marruecos el refuerzo de equipos y medios técnicos para el control de sus fronteras para el control de la inmigración ilegal.

para obtener acuerdos de repatriación de inmigrantes²⁵ y de patrullaje conjunto con las fuerzas policiales de ese país. En agosto de 2006, el Ministro del Interior español realizó una gira por Mauritania y Senegal para abordar temas de cooperación de España con ambos países sobre inmigración irregular. Fundamentalmente, se concretó un acuerdo con Senegal para que ese país colaborara en el patrullaje conjunto en el marco de la Operación HERA II, de FRONTEX, de vigilancia de las costas africanas desde el mar. Ese mismo mes de agosto, tras el acuerdo obtenido por la delegación encabezada por el Ministro del Interior para el patrullaje conjunto, el Director General de la Policía y la Guardia Civil viajó a Senegal. España aportó para este cometido dos patrulleras y un helicóptero de la Guardia Civil. El 24 de agosto de 2006 se firmó, entre los Gobiernos de los Reinos de España y Senegal, Memorando sobre las condiciones de puesta en funcionamiento de patrullas conjuntas en el marco de la lucha contra la emigración clandestina por vía marítima a través de la aplicación del programa FRONTEX de vigilancia de las aguas territoriales senegalesas, que amplió el periodo de vigencia de las operaciones seis meses más, a partir de enero de 2007. Como resultado de este acuerdo, la Guardia Civil envió a aguas senegalesas a dos patrulleras, la "Río Ara" y la "Río Cabriel", con toda su dotación de tripulantes a bordo; a un Oficial de Enlace del Cuerpo con residencia en Dakar y a un grupo de Observadores. El compromiso y esfuerzo de colaboración realizado por España en este campo ha quedado patente con la donación, a título gratuito, al Gobierno de Senegal de dos patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Desde finales de agosto hasta finales de diciembre de 2006, se llevaron a cabo dentro del Proyecto GORÉE, patrullas mixtas en aguas de Senegal. Observadores de la Guardia Civil se embarcaron en patrulleras de Senegal, al tiempo que efectivos policiales de Senegal participaron junto a la tripulación de las patrulleras "Río Cabriel" y "Río Ara" en patrullas mixtas en aguas senegalesas. El despliegue de Guardia Civil en Senegal continúa durante el año 2007 con patrullas mixtas hispano-senegalesa en las patrulleras de la Guardia Civil ya mencionadas. Desde fines de 2007 opera en aguas senegalesas el barco oceánico de la Guardia Civil "Río Miño", junto con dos patrulleras Medias y dos ligeras de Senegal, un helicóptero del CNP, dos patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y un avión de Italia.

Cabo Verde. El 7 de marzo de 2007 se firmó, entre los Gobiernos de los Reinos de España y la Republica de Cabo Verde, Memorando sobre las condiciones de puesta en marcha de la vigilancia conjunta de los espacios marítimos bajo jurisdicción o soberanía de la Republica de Cabo Verde. El Ministerio de Interior español acordó llevar a cabo medidas efectivas encaminadas a paliar la grave crisis humanitaria originada por la llegada masiva de inmigrantes a las costas españolas en condiciones precarias y con riesgo de muerte. Otra finalidad era el combatir a las mafias de inmigración ilegal que transportan personas desde las costas africanas. Con estos objetivos, desde junio a octubre de 2007, efectivos de la Guardia Civil participaron a bordo del buque SERTOSA 17 fletado por el Ministerio del Interior en operaciones en aguas atlánticas de Cabo Verde. El buque realizó la singladura desde el puerto de Las Palmas de Gran

²⁵ En octubre de 2006, los ministros de Justicia de España y Senegal firmaron en Dakar una serie de Acuerdos para la Lucha Contra la Inmigración Ilegal, en los que se establecía la obligatoriedad de la identificación y readmisión de inmigrantes irregulares. Al mismo tiempo se establecieron compromisos concretos para facilitar la inmigración legal y favorecer el retorno voluntario. El Presidente del Gobierno español inició el 4 de diciembre de 2006 una visita oficial de dos días a Senegal en la que agradeció al Presidente del país africano la readmisión de los más de 4.800 senegaleses llegados irregularmente a Canarias durante los últimos meses de 2006. Durante la misma visita se firmó un Acuerdo de Repatriación de Menores. Véase afrol News, 04.12.2006. <http://www.afrol.com/es/articulos/23110>.

Canaria hasta aguas de Cabo Verde donde se llevó a cabo la operación. En consonancia con lo actuado en Senegal, y dentro del marco de actuación previsto en el proyecto SEA HORSE, desde mayo de 2007 un Oficial de la Guardia Civil actúa como Oficial de Enlace ante las autoridades de Cabo Verde. Desde finales de 2007 opera en aguas de Cabo Verde el buque oceánico de la Guardia Civil Britania-I junto con un avión del Ejército del Aire.

Mauritania. En el marco del Proyecto “Atlantis”, entre el 15 de mayo de 2006 y el 17 de agosto de 2006, la patrullera de la Guardia Civil “Río Duero” realizó en aguas mauritanas patrullas marítimas con personal de la Gendarmería de Mauritania a bordo de esta embarcación del Cuerpo. Ese mismo mes de mayo, se desplaza a Nuadibú un Oficial de enlace de la Guardia Civil ante las autoridades mauritanas. También, en un alarde logístico-operativo, en junio de 2006 la Guardia Civil desplazó a un helicóptero con su tripulación a aguas mauritanas. El helicóptero, con base en Nuadibú, tenía como misiones la de colaborar en el control de la inmigración irregular hacia Canarias, el soporte a las Unidades navales encargadas de la interceptación de las embarcaciones con inmigrantes y el apoyo a las patrullas con las fuerzas policiales de Mauritania. Aunque no propiamente dentro del Proyecto Atlantis, a mediados de 2006 personal del Cuerpo se desplazó a Mauritania para hacer entrega de cuatro patrulleras de la Guardia Civil donadas por la Institución a la Gendarmería de Mauritania. En junio de 2006, las autoridades mauritanas reafirmaron su compromiso de readmitir a inmigrantes irregulares, tanto del propio país, como de los países vecinos que hubieran utilizado sus costas como punto de salida hacia España. A finales de junio se había materializado la devolución de más de 350 inmigrantes a Mauritania.

El Ministerio de Asuntos Exteriores de España ha dirigido el Proyecto de Mecanismos de Reacción Rápida (MRR) en Mauritania, con el objeto de ayudar a ese país a combatir la inmigración ilegal. Dentro del proyecto se contempla la posibilidad de subvencionar a Mauritania durante 6 meses los gastos de mantenimiento y combustible de las 4 patrulleras donadas por Guardia Civil a ese país, siempre y cuando se realicen patrullas mixtas entre Guardia Civil y Gendarmería de Mauritania. A finales de septiembre de 2006 la Dirección General de la Guardia Civil autorizó la ejecución del proyecto MRR consistente en la realización patrullas marítimas conjuntas con Mauritania a bordo de las cuatro patrulleras donadas por Guardia Civil a Gendarmería de Mauritania. Para tal fin, durante el último trimestre de 2006 y el primer trimestre de 2007, doce agentes de la Guardia Civil participaron en el Proyecto en calidad de asesores e instructores del personal de Gendarmería mauritana. Los efectivos del Cuerpo realizaron patrullas mixtas a bordo de las 4 patrulleras donadas por la Guardia Civil a la Gendarmería de Mauritania. Desde mediados de agosto hasta finales de diciembre de 2006, la patrullera “Río Duero” realizó en aguas de Mauritania, dentro del proyecto Cabo Blanco, patrullas mixtas marítimas con personal de la Gendarmería de ese país. Estas patrullas han continuado durante 2007. Efectivos de la Guardia Civil a bordo del buque PETREL de Vigilancia Aduanera, llevó a cabo entre junio y octubre de 2006, patrullas mixtas en aguas de Mauritania. Desde finales de 2007 operan en aguas mauritanas la patrullera “Río Duero” del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, los cuatro buques donados por el Cuerpo a Mauritania, un avión de Luxemburgo y un helicóptero de la Guardia Civil.

Gambia. Una decena de Guardias Civiles del Servicio Marítimo imparten formación específica de su materia a agentes gambianos para un mejor control de la inmigración irregular.

El proyecto SEA HORSE-NETWORK²⁶

En marzo de 2006 el Ministro del Interior presentó el Proyecto SEA HORSE, encaminado al control de la inmigración ilegal por vía marítima. A la vez, fue expuesto en diversos foros europeos como EUROPOL, FRONTEX e INTERPOL, donde obtuvo un reconocimiento unánime como proyecto líder e innovador en su campo. El plan fue presentado cuatro meses después de los asaltos masivos a las vallas de Ceuta y Melilla que pusieron sobre aviso a todo el territorio comunitario. Se trataba de un proyecto liderado por España a través del Ministerio del Interior, gestionado operativamente por la Guardia Civil, y enmarcado en la iniciativa "Rutas Migratorias" para fomentar la cooperación entre países de origen, tránsito y destino de la inmigración. En él participan Marruecos, Mauritania, Cabo Verde, Senegal, Italia, Alemania, Portugal, Francia y Bélgica. Con este proyecto el Ministerio del Interior y la Guardia Civil, pretenden, a lo largo de sus tres años de duración, potenciar las acciones contra la inmigración ilegal por vía marítima que se llevan a cabo en las Islas Canarias, involucrando a los países ribereños para conseguir la máxima eficacia en la lucha contra la inmigración ilegal. El Proyecto tiene su origen en el Consejo Europeo de diciembre de 2005 que aprobó la iniciativa de la Comisión sobre las medidas prioritarias del "Enfoque Global sobre Migración"²⁷. El Consejo Europeo de 15 y 16 de diciembre de 2005 estableció, siguiendo una iniciativa impulsada por España, un listado de acciones concretas en materia de inmigración, centradas especialmente en África y el Mediterráneo. Las acciones se referían tanto a la colaboración entre Estados miembros y el refuerzo de las fronteras españolas, como a la colaboración con los países vecinos del Sur y el resto de África. Se recogían aspectos relativos a inmigración, retorno y readmisión, control de fronteras, diálogo con los terceros países y cooperación al desarrollo. Todo ello se integró por primera vez, con un enfoque global para abarcar las cuestiones migratorias en toda su complejidad.

Por su dotación económica, 2 millones de euros, y por su duración, 3 años, el proyecto SEA HORSE constituye el de mayor importancia y el más ambicioso en materia de lucha contra la inmigración ilegal. Está financiado por el Programa comunitario AENEAS de apoyo a proyectos de cooperación en el ámbito de la inmigración ilegal y su finalidad consiste en lograr establecer en los países afectados una eficaz política de prevención de la migración ilegal que incluya esfuerzos para detener el tráfico de seres humanos. En igual sentido, con la implementación del Proyecto se trata de desarrollar las relaciones del Magreb con el África Subsahariana, en un ambiente de diálogo sobre cuestiones de inmigración. En particular la actuación pretende apoyar e implicar a Marruecos, Mauritania, Cabo Verde y Senegal. Como objetivos específicos persigue promover la colaboración regional y el diálogo sobre la gestión de flujos migratorios, incluyendo tránsito y migración, inmigración ilegal y tráfico en seres humanos; desarrollar la capacitación del personal implicado en cuestiones de migración y evaluar y mejorar la capacidad para poner en práctica controles fronterizos por medio de cooperación operacional. Para conseguir estos objetivos, dentro del marco del Proyecto se pretende desarrollar la coordinación transnacional entre los servicios centrales que combaten la inmigración ilegal con la idea de fomentar la coordinación y el diálogo, compartiendo la experiencia y la información entre los servicios especializados. Un modo interactivo de implicar

²⁶ Se entiende por SEA HORSE-NETWORK, la red de comunicación e intercambio de información que este proyecto pretende establecer basado en la experiencia del proyecto SEA HORSE.

²⁷ De la Villa de la Serna, S. (2006). *El Consejo Europeo de Bruselas. Enfoque global de la migración*. <http://www.mtas.es/Publica/revista/numeros/62/Docu02.pdf>

a los agentes interesados consiste en llevar a cabo reuniones anuales Europa-África, EUROPOL, la Comisión Europea y la Agencia de Frontera Europea, para establecer un cauce de comunicación regular²⁸. También, las autoridades españolas visitarán los países africanos afectados e invitarán a las autoridades de inmigración de aquellos países a visitar España para conocer los métodos de Unión Europea sobre el asunto, incluyendo medidas operativas y de uso de las tecnologías. Se han planificado cursos integrales sobre la inmigración ilegal para oficiales implicados en la lucha contra la inmigración ilegal de los países africanos afectados, con vistas a mejorar el entrenamiento de todo el personal. En el caso de Mauritania se desarrollarán cursos específicos para ayudar a este país a establecer un Servicio Marítimo, con el objetivo principal de combatir la inmigración ilegal.

Un aspecto sumamente importante y absolutamente innovador trata del desarrollo de una red de oficiales de enlace destacados en los países africanos involucrados en el Proyecto, en sus puertos y aeropuertos, para incrementar la lucha contra la inmigración ilegal. La tarea de estos oficiales incluirá el intercambio de información entre administraciones afectadas. El Proyecto da continuidad a la colaboración con Marruecos, y va más allá, para poner en práctica la vigilancia de frontera de Marruecos a través de la cooperación operativa. Así, se contempla la puesta en práctica de patrullas conjuntas entre España y Marruecos, tanto en el Mediterráneo como en la zona Atlántica de Canarias. El último objetivo consiste en crear y organizar de forma inmediata los centros de Vigilancia Marítima en Las Palmas-Atlántico, Algeciras-Estrecho y Valencia-Mediterráneo; todos ellos coordinados por un centro nacional en Madrid.

La justificación del proyecto SEA HORSE-NETWORK presentado por la Guardia Civil al programa AENEAS-05 de la Comisión Europea es una continuación en otro ámbito operativo de su homónimo SEA HORSE. La Guardia Civil trataba de obtener, dentro de las acciones cubiertas por este programa europeo, dos objetivos básicos. En primer lugar, allegar fondos comunitarios que mitigasen el enorme coste económico de la operación. En segunda instancia, implicar a las estructuras de la Unión Europea. La Institución contaba, para esta finalidad, con un importante bagaje con el que argumentar la viabilidad del proyecto y su inclusión dentro de las acciones contempladas por el programa AENEAS. Entre las razones esgrimidas por la Guardia Civil se incluían: el fortísimo incremento de la inmigración ilegal en las costas españolas, especialmente Canarias; el Proyecto SEA HORSE, presentado por el Cuerpo al programa AENEAS 2004, comenzado en 2006 y con prolongación a los años 2007 y 2008; el Proyecto ATLANTIS, presentado por la Guardia Civil al programa ARGO 2005; los sucesos en las vallas de Ceuta y Melilla de 2005; las Conclusiones de la Presidencia Europea de 16 de

²⁸ En el marco del proyecto SEA HORSE, la Guardia Civil organizó, en Las Palmas de Gran Canaria del 7 al 10 de noviembre de 2006, la "Primera Conferencia Policial Euro-Africana sobre Inmigración Irregular", con asistencia de representantes policiales de 17 países, así como representantes de diversos organismos nacionales e internacionales, para analizar el fenómeno de las migraciones y la cooperación internacional, así como favorecer el intercambio de actuaciones y medidas policiales referentes a la inmigración irregular. La conferencia contó con expertos policiales de Argelia, Malí, Níger, Guinea Bissau, Mauritania, Marruecos, Libia, Nigeria, Cabo Verde, Senegal, Ghana, Alemania, Reino Unido, Italia, Portugal, Francia, Malta, Grecia, Bélgica y España. Entre los asuntos que se abordaron: "La migración intra-africana y hacia la Unión Europea", "La lucha contra el tráfico de seres humanos" y "El control y vigilancia de las fronteras marítimas". Por lo que respecta a la utilización de medios técnicos y humanos en nuestro país para afrontar el fenómeno de la inmigración, se debatieron asuntos como las "Capacidades nacionales y la cooperación internacional", "Salvamento marítimo y acogida", "Repatriación y retorno" y "Asistencia técnica policial: cooperación Unión Europea-África".

Fuente: Ministerio del Interior. http://www.mir.es/DGRIS/Notas_Prensa/Guardia_Civil/2006/np110702.htm.

diciembre de 2005; el informe de Análisis de Riesgos de FRONTEX, de diciembre de 2005; el programa AENEAS 2005, de la Comisión Europea.

Otra razón de peso era la acreditada capacidad técnica y operativa de la Institución, avalada por la amplia experiencia acumulada en este campo por el Cuerpo. A título de ejemplo, baste citar los siguientes hechos: la Guardia Civil lideró y dirigió el Centro de Fronteras Marítimas Occidental (WSBC), embrión de la actual Agencia de Fronteras Europea; un Oficial General de la Guardia Civil es la máxima autoridad de coordinación del Centro de Control de la inmigración de Canarias o que el Cuerpo ha participado activamente como protagonista en varios proyectos auspiciados por programas de la Unión Europea. Como colofón, además, en el ámbito de fronteras, la Guardia Civil es el cuerpo policial competente en la vigilancia de las costas y fronteras y la lucha contra la inmigración ilegal; la seguridad de puertos y aeropuertos; la vigilancia del mar territorial; el resguardo fiscal del Estado y la lucha contra el narcotráfico. Competencias que son ejercidas por la Jefatura Fiscal y de Fronteras, a través de sus diferentes Servicios: Servicio de Costas y Fronteras, Servicio Fiscal y Servicio Marítimo.

En cuanto al concepto y estructura, el proyecto SEA HORSE-NETWORK aspira a establecer una red regional de comunicación segura para intercambiar información sobre la inmigración ilegal por vía marítima, con especial atención a barcos y personas sospechosos de tal actividad. Esta red será similar a la que comparten los países bálticos. Su ámbito de actuación incluye la zona del Atlántico entre España (estrecho de Gibraltar y Canarias); Portugal (Algarve, Azores y Madeira), Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde. El fundamento de la Red radica en puntos de contacto en cada país colaborador en el Proyecto conectados por tecnología de última generación con el objetivo de conseguir un intercambio de información rápido y seguro. Al mismo tiempo, el proyecto SEA HORSE-NETWORK procura aprovechar las sinergias obtenidas de las acciones desarrolladas en el marco de los proyectos SEA HORSE y ATLANTIS, como son el despliegue de oficiales de enlace del Cuerpo en los países participantes, la formación de oficiales en la especialidad de Servicio Marítimo de la Gendarmería mauritana y las patrullas marítimas conjuntas hispano-mauritanas en el área de la costa atlántica de este país africano, para atajar la inmigración ilegal desde su mismo origen. Para el logro de tal objetivo, todas estas acciones requieren ser complementadas con una mejor coordinación e intercambio de información que evite la salida de estas embarcaciones desde África.

El proyecto SEA HORSE-NETWORK también tiene entre sus objetivos el desarrollo de la coordinación internacional entre las diferentes Instituciones policiales y administrativas de los países involucrados en el Proyecto, mediante el intercambio de información y experiencias para combatir la inmigración ilegal. El establecimiento de un sistema de alerta temprana se erige en fundamento de todo el entramado construido por el Proyecto, como un factor clave contra la inmigración ilegal. El centro operacional y de gestión del sistema creado por el proyecto SEA HORSE-NETWORK radica en el Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC), ente de nueva creación²⁹ con sede en Las Palmas, conectado con la red de comunicaciones de la Guardia Civil y a disposición de FRONTEX para la coordinación de las operaciones conjuntas.

²⁹ La Orden del Ministerio de la Presidencia 3108/2006, de 10 de octubre, da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de octubre de 2006 por el que se dispone la creación de la autoridad de coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias.

El Centro de Coordinación actúa como la primera línea de la Unión Europea en la lucha contra la inmigración ilegal y su principal objetivo reside en el control del tráfico marítimo de las embarcaciones sospechosas de llevar a cabo actividades relacionadas con la inmigración ilegal: cayucos, pateras, pesqueros o buques nodriza que puedan transportar inmigrantes ilegales a territorio de la Unión.

El sistema desarrollado por el proyecto SEA HORSE-NETWORK pretende garantizar un punto de contacto de la UE en Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde, con funciones y responsabilidad en asuntos relacionados con la inmigración marítima ilegal. En esta dirección, se continúa y mejora el desarrollo de la red de oficiales de enlace para las fronteras marítimas entre los países participantes en el proyecto SEAHORSE y se extiende la capacidad de las autoridades y organismos competentes para recoger y analizar la información relacionada con la inmigración con el objetivo final de combatir el tráfico de seres humanos y la inmigración ilegal. Los datos manejados una vez implementado el Proyecto, incluido el software, podrán ser utilizados por otros centros regionales. Asimismo, en un futuro se podrían adherir nuevos países europeos y africanos a la infraestructura creada por SEAHORSE-NETWORK.

Por lo que respecta al alcance y objetivos, la estrategia del proyecto SEA HORSE NETWORK se base fundamentalmente en dos prioridades: la lucha contra el tráfico de seres humanos e inmigración ilegal y el incremento del intercambio de información entre las Administraciones implicadas, vertiente que implica mayor capacidad de recoger, analizar y gestionar la información sobre la inmigración. El área geográfica prioritaria del proyecto incluye el espacio marítimo y terrestre comprendido entre el Magreb y la franja subsahariana: Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde. Todos estos países son actores principales en lo que se conoce como La Ruta Atlántica de la Inmigración Ilegal de subsaharianos desde África hacia Europa. El proyecto es una decidida acción de la Unión Europea para impedir la salida de los cayucos hacia Europa, con la finalidad esencial de prevenir la salida de inmigrantes ilegales, salvar centenares de vidas y proporcionar un magnífico instrumento de intercambio de información entre los servicios policiales competentes en inmigración ilegal de los países implicados. Este es el verdadero valor añadido de la Red SEAHORSE. El beneficiario final será tanto la Unión Europea como lo países africanos involucrados. La garantía de éxito del proyecto reside, pues, en la implicación, radical y urgente, de la instituciones europeas. Para ello, la UE ha de procurar promover la colaboración regional sobre los flujos migratorios, a la vez que articule y relacione a las Autoridades de los países cooperantes. La finalidad de la Red consistirá en establecer con los terceros países implicados una efectiva política de prevención de la inmigración ilegal. Específicamente ambiciona promover y alentar la cooperación interregional, entre el Magreb, el África Subsahariana y la UE. Otros aspectos importantes comprenden la colaboración y el diálogo sobre la inmigración irregular; mejorar los controles fronterizos, incluida la cooperación operativa; apoyar a las políticas migratorias; auspiciar el perfeccionamiento de expertos en el campo de la inmigración ilegal y desalentar las salidas de inmigrantes ilegales.

Los resultados que se esperan de la implementación del proyecto incluyen el perfeccionamiento de las capacidades de las administraciones de los países implicados y la cooperación institucional en el campo de la inmigración y del asilo. Así mismo, en el ámbito de la inmigración, mejorar la colaboración entre los países emisores de inmigrantes y la UE. En

última instancia, comparar y gestionar la información obtenida y disponible sobre flujos migratorios, con el fin de intensificar la colaboración e intercambio de información en este ámbito.

Los Centros de Coordinación de Fronteras

El Proyecto SEA HORSE-NETWORK contempla la instalación de un Centro de Cooperación de Fronteras del Atlántico Sur para centralizar la red de comunicación y de intercambio de información prevista en el mismo. En el mismo sentido, también en el estudio de viabilidad titulado «MEDSEA», presentado por FRONTEX el 14 de julio de 2006 se recoge la posibilidad de establecer varios centros de mando regionales en la frontera exterior marítima meridional. Estos centros, cada uno de los cuales cubriría una zona particular, se constituirían en Canarias, Mediterráneo Occidental, Mediterráneo Central y Mediterráneo Oriental. En la actualidad este Centro se corresponde con el CCRC, en el cual se integra el Centro de FRONTEX.

La situación geográfica de Canarias, avanzada frente a la costa occidental de África, y el hecho de disponer sólo de fronteras marítimas, hace que el problema de la inmigración irregular posea una especial incidencia y que su control y gestión revistan una mayor dificultad. La realidad de la inmigración ilegal, visible durante los dos últimos años en las Islas Canarias, exigía la adopción de medidas urgentes conducentes a centralizar los esfuerzos de todas las actuaciones desarrolladas por la Administración General del Estado en relación con la inmigración en Canarias, y la estrecha coordinación de todos los organismos relacionados y medios disponibles, tanto en el ámbito marítimo, aéreo, como terrestre, que se empleen para afrontarla. Así, la vigilancia, control e impermeabilización de las fronteras marítimas entrañan particularidades que no poseen las fronteras terrestres y aéreas, que obligan a realizar importantes esfuerzos de patrulla y vigilancia de una amplia superficie en la que, además, hay asumidas obligaciones internacionales de salvamento y rescate. En este sentido, impermeabilizar las fronteras marítimas debe entenderse como el evitar la llegada inadvertida de embarcaciones precarias, los cayucos y las pateras, con inmigrantes indocumentados y en difíciles condiciones humanitarias.

Las actuaciones ya puestas en marcha en Canarias para la gestión de su frontera marítima van encaminadas a la vigilancia y control con medios aéreos, de superficie y en tierra para disuadir a las embarcaciones que trafican con inmigrantes, evitar la salida de las costas africanas y su entrada inadvertida y asegurar la asistencia humanitaria y el rescate de los inmigrantes en caso necesario. En este punto, hay que tener en cuenta la enorme superficie de salvamento y rescate atribuida a España por el Convenio Internacional SOLAS de 1974, para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y la responsabilidad añadida que ello conlleva. Este hecho se explica porque en la época de la firma del Convenio SOLAS, el territorio del actual Sahara Occidental estaba administrado por España. Alrededor de 1,5 millones de Km² del Atlántico, entre Canarias, Cabo Blanco y Cabo Verde, corresponden al área de rescate español. Frente a la consideración de si se trata de inmigrantes irregulares o naufragos en la mar, prima por encima de cualquier consideración los Derechos Humanos consustanciales a cualquier persona. En estas actuaciones, además del Ministerio del Interior y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, se hallan involucrados el Ministerio de Fomento, en materia de

Salvamento y Seguridad Marítima, a través de las Capitanías Marítimas y de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR); el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y, ocasionalmente, unidades del Instituto Social de la Marina (ISM) adscrito al mismo; el Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Departamento Adjunto de Vigilancia Aduanera (DAVA); el Ministerio de Defensa con la participación de las Fuerzas Armadas, en apoyo de las autoridades civiles y de las FCSE, con las operaciones NOBLE CENTINELA, de vigilancia marítima por patrulleras de la Armada española para detección de embarcaciones en aguas canarias y ALFA-INDIA, de campamentos temporales de acogida. Colaboran, también, medios dependientes de las autoridades locales y autonómicas, como policías locales y del Grupo de Intervención de Emergencias (GIE), y Organizaciones No Gubernamentales, especialmente la Cruz Roja.

El Gobierno español ha implementado diversas actuaciones en los países origen de los flujos migratorios, mediante la realización de operaciones policiales conjuntas con medios terrestres, aéreos y navales, en misiones de impermeabilización y disuasión para evitar la inmigración irregular, constituyen la herramienta básica para hacer frente a la inmigración ilegal por vía marítima. En este ámbito se inscriben la planificación e implementación de operaciones que, bajo el amparo de Proyectos y Mecanismos de Reacción Rápida (MRR) subvencionadas con programas de U.E., pretenden fundamentalmente frenar la salida de embarcaciones de las costas de Mauritania y Senegal; la operación CABO BLANCO y la operación GOREÉ. En dichos proyectos bilaterales, además de figurar medios marítimos y aéreos de la Guardia Civil, se integran otros del Cuerpo Nacional de Policía y del DAVA. En la misma dirección la Agencia Europea de Fronteras (FRONTEX) ha desarrollado la operación HERA II en aguas de Mauritania, Senegal y Cabo Verde, con participación de medios aéreos y navales de Italia, Portugal y Finlandia. No obstante, la eficaz puesta en marcha de todas estas actuaciones en el exterior ha requerido, como pieza clave, de la intervención del Ministerio de Asuntos Exteriores, la colaboración del Centro Nacional de Inteligencia (CNI) y de las oficinas de enlace puestas en marcha en el marco del proyecto SEA HORSE por la Unión Europea. Todo ello encaminado al control de la inmigración ilegal por vía marítima y a fomentar la cooperación entre países de origen, tránsito y destino, en el que participan Marruecos, Mauritania, Cabo Verde, Senegal, Italia, Alemania, Portugal, Francia y Bélgica.

Creación de los Centros de Vigilancia Marítima

El Consejo Europeo de Bruselas de 15 y 16 de diciembre 2005³⁰, en sus Conclusiones, abordó cuestiones relativas al enfoque global de la inmigración y estableció una serie de acciones a desarrollar por la Agencia Europea de Fronteras Exteriores (FRONTEX), la Comisión Europea y los Estados Miembros. Entre esas acciones había algunas estrechamente ligadas al medio marítimo como las operaciones conjuntas, la red mediterránea de patrullas costeras o el establecimiento de un sistema de vigilancia en la frontera marítima meridional de la UE y el Mediterráneo³¹, con la posible participación de terceros países ribereños. Campo de actuación, donde la Guardia Civil acrisola una acreditada experiencia. La importancia de las fronteras marítimas para la seguridad de España ha favorecido la potenciación del Servicio Marítimo de la

³⁰ Consejo de la Unión Europea. Bruselas, 30 de enero de 2006 (01.02) (OR. en) 15914/1/05 REV 1.

³¹ Véase diagrama donde se muestran estos centros de mando regionales en la frontera exterior marítima meridional de la UE y zonas de patrulla adjudicadas.

Institución. El desarrollo e implantación del SIVE es referencia para muchos países de nuestro entorno. La colaboración financiera de la UE ha propiciado, dentro del proyecto ATLANTIS, operaciones conjuntas y patrullas mixtas de efectivos de la Guardia Civil con sus homólogos marroquíes. El proyecto SEAHORSE subvencionado por la UE, activo entre 2006-2008 servirá entre otras cosas para reforzar los contactos operativos con Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde.

A raíz de la creciente trascendencia y repercusión política y mediática en España y en la UE de las actividades contenidas en las Conclusiones de la Presidencia del Consejo de Bruselas de diciembre de 2005, la Guardia Civil, pionera en todos los asuntos relacionados con esta cuestión, se planteó la adaptación de sus estructuras directivas para hacer frente a los nuevos desafíos. Esta adaptación debería contemplarse tanto desde el punto de vista nacional, como europeo. Nuevos Órganos capaces de dar servicio a los instrumentos que pudieran implementarse desde las instituciones europeas, como la red de patrullas o el sistema de vigilancia de la frontera marítima meridional y, también, servir de referencia para países de nuestro entorno. En marzo de 2006, La Guardia Civil presentó al ministerio del Interior su iniciativa de adaptación operativa a las nuevas realidades, donde ofrecía su estructura operativa y de control a la UE para futuros desarrollos operacionales. El objetivo consistiría en mantener su liderazgo en la vigilancia marítima del Mediterráneo y del Atlántico. La adaptación orgánica permitiría situar a la Guardia Civil, y por ende al Ministerio del Interior, en situación privilegiada para futuros desarrollos legislativos nacionales en el área marítima, por ejemplo en los programas de Guardacostas que se están ya tratando en Francia, Italia y Grecia, en los que pudieran serle asignadas misiones que ahora desarrollan otras administraciones.

Por otro lado, la acuciante necesidad de la Dirección General de contar con un conocimiento preciso y en tiempo real de las operaciones que las Unidades del Servicio Marítimo desarrollan, en especial ante situaciones de crisis, precisaba la creación de una estructura de centros de vigilancia marítima, con un desarrollo técnico que permitiera a la Sala de Operaciones el seguimiento y contacto, en tiempo real, durante las veinticuatro horas del día, de las embarcaciones y otros dispositivos de apoyo como los medios aéreos y terrestres. En la actualidad esta función se desarrolla en el ámbito local de los COS de las Comandancias y en los Centros de Mando y Control en aquellas donde se encuentra implementado el SIVE. La nueva estructura orgánica implicaría el apoyo a actividades relacionadas no sólo con la inmigración ilegal, sino también con otros tráficó ilícitos, lucha contra la delincuencia organizada o el salvamento.

El plan que la Guardia Civil elevó al ministerio del Interior contemplaba crear mediante una Norma de rango Orden Ministerial el Centro Nacional de Vigilancia de Fronteras Marítimas (CNVFM)³², bajo la dependencia de la Jefatura Fiscal y de Fronteras con sede en Madrid, que contaría en una primera fase con los Centros Regionales de Vigilancia Marítima (CRVM) del Mediterráneo, Cantábrico, Estrecho y Atlántico, con sedes en las Comandancias de Valencia, La Coruña, Algeciras y Las Palmas, respectivamente. Como alternativa, crear mediante norma de rango Orden General de la Dirección General de la Guardia Civil el Centro Nacional de

³² Cf. Cardiel Ojer, C. (2007). *La Frontera Exterior: Una Aproximación al Problema de la Inmigración Ilegal*. Madrid. Cuadernos de la Guardia Civil, núm. XXXV.

Vigilancia Marítima bajo la dependencia de la Jefatura Fiscal y de Fronteras con sede en Madrid, y los Centros Regionales de Vigilancia Marítima (CRVM) del Mediterráneo, Cantábrico, Estrecho y Atlántico con sedes en Valencia, La Coruña, Algeciras y Las Palmas-Fuerteventura respectivamente. La creación de otros Centros regionales se efectuaría en una segunda fase a la vista de la experiencia adquirida, con especial hincapié en la posibilidad de conseguir fondos adicionales y subvenciones de los programas europeos para la mejor implantación de los Centros. Con la creación del Centro Nacional de Vigilancia de Fronteras Marítimas se pretende responder a una realidad nueva, de modo que éste se constituya en el verdadero punto desde el que se opere la cooperación interorgánica e institucional, y donde se integren todos los dispositivos de coordinación, inteligencia, análisis y seguimiento de la inmigración ilegal en beneficio de la actividad policial. En el CNVFM se integrarían todas las señales del SIVE, ahora sólo disponibles en la esfera de cada comandancia donde está instalado, de suerte que se lograría una óptima coordinación entre los diferentes módulos de control y detección que operan en una determinada área.

Recientemente, la Orden PRE/2523/2008, de 4 de septiembre, (BOE núm. 215/2008, de 15 septiembre) crea en la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil los Centros de la Guardia Civil para la vigilancia marítima de costas y fronteras, como órganos de asesoramiento y coordinación de la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil, a la vez que herramienta básica del Ministerio del Interior para la vigilancia fronteriza en el ámbito marítimo, en aquellos aspectos que la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y demás normativa complementaria atribuyen a la Guardia Civil, especialmente en situaciones de crisis. Estos Centros tienen como objetivos la coordinación, asesoramiento y dirección de las operaciones de vigilancia marítima de costas y fronteras y el seguimiento de las situaciones de crisis en este ámbito. Los Centros de la Guardia Civil para la vigilancia marítima de costas y fronteras se estructuran en: a) Un Centro de Coordinación de vigilancia marítima de costas y fronteras, ubicado en Madrid, en la Sala de Operaciones de la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil, en la que se centraliza la información del Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE). b) Los Centros Regionales de vigilancia marítima de costas y fronteras del Mediterráneo, Estrecho, Atlántico y Cantábrico, que próximamente se ubicarán en las instalaciones de los Centros Operativos de Servicio (COS) de Valencia, Algeciras, Las Palmas y La Coruña, respectivamente, con dependencia orgánica de los Jefes de Zona correspondientes.

El Centro de Coordinación de vigilancia marítima de fronteras coordina las actuaciones a nivel nacional en el ámbito de competencias de la Guardia Civil. Armoniza el empleo de los diferentes medios y especialidades de la Guardia Civil cuando actúen en la vigilancia marítima de costas y fronteras ante emergencias, operaciones conjuntas o situaciones que requieran una rápida toma de decisiones. El Centro constituye el Punto de Contacto con los Organismos nacionales e internacionales cuyas actividades tengan relación con el medio marítimo en el ámbito de competencias de la Guardia Civil. A su vez, todos los Centros efectúan análisis de riesgos relativos a vigilancia marítima de costas y fronteras.

La Creación del Centro de Coordinación Regional de Canarias

El Gobierno tomó en consideración las propuestas formuladas por la Guardia Civil y el Consejo de Ministros, en su reunión de 6 de octubre de 2006³³, adoptó el Acuerdo que disponía la creación de la Autoridad de Coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias y establecía normas para su actuación. Dicho acuerdo disponía en el ámbito de la Administración General del Estado la centralización de la coordinación y el seguimiento de todas las actuaciones relacionadas con la inmigración ilegal en Canarias; la concentración de los mecanismos necesarios para la utilización eficaz de todos los recursos humanos y materiales disponibles y la gestión rápida y oportuna para la transferencia de información relativa a la inmigración. Su fin, optimizar los resultados de todas las actuaciones en curso para impedir la salida de embarcaciones de inmigrantes en los países de origen y evitar la llegada inadvertida de embarcaciones a Canarias.

La actuación de la Guardia Civil y su liderazgo en este campo fue recompensada con el punto más novedoso del Acuerdo del Consejo de Ministros. El Gobierno encomendó la gestión del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC) a la Guardia Civil para llevar a cabo una operación integrada que engloba múltiples dimensiones y actores. Entre las diferentes misiones a coordinar están las de controlar la inmigración ilegal hacia las islas, conducir las patrullas marítimas conjuntas con países de la zona, centralizar y difundir la información e inteligencia recibida, coordinar las operaciones navales, policiales y aduaneras, articular las operaciones de salvamento y rescate marítimo y canalizar los flujos de inmigrantes ilegales hacia los centros de acogida, entre otras. Entre los múltiples órganos a coordinar se encuentran los policiales encuadrados en el Servicio Exterior, los aeronavales de las Fuerzas Armadas y de FRONTEX, los policiales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, los fiscales del Servicio de Vigilancia Aduanera y una amplia gama de servicios de acogida a cargo de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, de la Comunidad Autónoma de Canarias y de la Cruz Roja, entre otros que prestan asistencia humanitaria. Así, la coordinación de todas las actuaciones operativas relacionadas con la inmigración ilegal en y hacia las islas Canarias es dirigida por un Oficial General de la Guardia Civil, dependiente directamente del Director General de la Policía y Guardia Civil a través de la Dirección Adjunta Operativa. A la Autoridad de Coordinación, en el ejercicio de sus funciones, le corresponderían definir la composición del Centro de Coordinación Regional de Canarias; dirigir el funcionamiento de dicho centro; proponer nuevas operaciones o procedimientos conforme lo exija el cambio en la situación de los flujos de inmigración ilegal en Canarias, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente corresponden a los distintos Organismos e instituciones del Estado implicados; coordinar la actuación de todos los medios implicados en actuaciones relacionadas con la inmigración ilegal; asignar zonas de acción y cometidos específicos a los medios que intervienen, de acuerdo con sus responsabilidades, especialidades y cometidos; solicitar, en caso necesario, el refuerzo de medios; comprobar la efectividad de las operaciones en curso; coordinar a todas las autoridades y organismos implicados. No obstante, todo lo relacionado con la actuación administrativa referida a la identificación de los inmigrantes, su repatriación o su traslado a Centros de Internamiento fuera de las islas Canarias quedaba fuera del ámbito de sus competencias.

³³La Orden del Ministerio de la Presidencia 3108/2006, de 10 de octubre, da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se dispone la creación de la autoridad de coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias y se establecen normas para su actuación. (BOE núm. 243, de 11 octubre 2006).

Funciones del Centro de Coordinación Regional de Canarias

El CCRC, en el que se encuentra integrado el Centro de Coordinación y Control de FRONTEX (FCCC), se constituye en el Centro de Situación y Seguimiento en la gestión de fronteras marítimas en Canarias y del control de la inmigración ilegal en las islas. El Centro conduce la actuación de las patrullas conjuntas (Gendarmería- Guardia Civil) en el marco de las operaciones bilaterales CABO BLANCO y GOREÉ y centraliza la recepción de la información, suministrada por la red de oficiales de enlace, sobre inmigración ilegal en los países de origen. Coordina las operaciones de las FCSE de vigilancia y control de las fronteras marítimas en el mar territorial, de carácter constante a través del SIVE, y las actividades que lleva a cabo la Armada con carácter permanente en el ámbito de sus competencias. También coordina las actuaciones del DAVA que puedan contribuir a la vigilancia y control de las embarcaciones de inmigrantes ilegales.

Actúa de centro coordinador en las operaciones de apoyo de las FAS en el marco de la operación NOBLE CENTINELA³⁴, a través del Almirante Jefe del Mando Naval de Canarias (ALCANAR). A este respecto, coordina las actuaciones de apoyo logístico del Ejército de Tierra en el marco de la operación ALFA-INDIA³⁵, a través del General Jefe del Mando de Canarias (GENCANA). El CCRC armoniza las actuaciones de los medios de SASEMAR que se vean involucrados en la localización, ayuda, asistencia de las embarcaciones de inmigrantes y el rescate de sus ocupantes. De igual modo acomoda la actuación de las Capitanías Marítimas y los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo de Las Palmas y Tenerife, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Concierta las actuaciones de los medios del SAR que se vean involucrados en la detección y, en su caso, rescate de embarcaciones de inmigrantes, a través del Centro de Coordinación Regional SAR de Canarias y acuerda las actuaciones del GIE relacionadas con la inmigración ilegal, y las de Cruz Roja en relación con tareas de recepción y acogida de los inmigrantes a su llegada, a través del CECOES. En cuanto a la recepción de inmigrantes, el CCRC dispone los flujos de acceso de los inmigrantes ilegales a los Centros habilitados para su acogida e internamiento, de acuerdo con sus características, capacidades y disponibilidad.

El CCRC se ubica en Las Palmas y dispone de una Sala de Operaciones con capacidad para la presentación y el seguimiento en tiempo real de la situación. La Sala se localiza en el Centro de Operaciones Navales del Mando Naval de Canarias, que le apoya con sus medios materiales, Centro de Comunicaciones y Mensajes y Estaciones Radio, para un eficiente aprovechamiento de los medios y una mejor integración de los Sistemas de Mando, Control y Comunicaciones. A la vez facilita la explotación de la amplia experiencia de las FAS en el planeamiento y conducción de operaciones aeronavales de vigilancia y control. Así mismo, el CCRC se relaciona con todos los organismos de la administración del Estado con competencias en Inmigración en Canarias, y con las autoridades autonómicas, insulares y locales. En el CCRC se integran representantes de las FAS, FRONTEX, CNI, GC, CNP, CECOES, DAVA, Capitanías Marítimas, SASEMAR y Cruz Roja. Cada uno de estos organismos aporta al CCRC

³⁴ En la Operación Noble Centinela, encargada por el Gobierno al Estado Mayor de la Defensa, para frenar las oleadas de cayucos llegadas a Canarias, los 150 militares asignados al dispositivo aeronaval, no intervienen cuando divisen una embarcación con inmigrantes, salvo que su vida corra peligro inminente. Se limitan a avisar a los responsables de Interior. Un total de tres buques y tres aviones han sido asignados a la misión.

³⁵ La operación Alfa-India, de aposentamiento del Ejército de Tierra.

los medios humanos y de telecomunicaciones que aseguren en todo momento el enlace de este Centro con las Instituciones, organismos y medios a que representan. Para asegurar el eficaz cumplimiento de sus cometidos, el CCRC cuenta con un protocolo de coordinación con FRONTEX y de actuación con los organismos e Instituciones citados para el control de la inmigración ilegal en las costas africanas. Las operaciones a coordinar son: Operaciones en aguas territoriales en los países ribereños del África Occidental en las que se han puesto en marcha el despliegue de la operación HERA II con el patrocinio de FRONTEX, así como otras dos operaciones denominadas CABO BLANCO y GOREÉ, dirigidas y conducidas por la Guardia Civil para impedir la salida de embarcaciones de inmigrantes en los países de origen y evitar la llegada inadvertida de embarcaciones a Canarias. En este marco se está desarrollando la cooperación con las autoridades de Mauritania y Senegal mediante la firma de memorandos de entendimiento para la lucha contra la inmigración ilegal. Operación NOBLE CENTINELA mediante el establecimiento de un dispositivo aeromarítimo, en las aguas de Canarias y adyacentes, que permita localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el control de la inmigración ilegal, y prestando apoyo humanitario en caso necesario. Operaciones de vigilancia del mar territorial a cargo del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en Canarias para impedir la llegada descontrolada e inadvertida de embarcaciones dedicadas a la inmigración ilegal a las costas canarias. Operaciones de primera asistencia, traslado, acogida de los inmigrantes en los Centros de Internamiento de Extranjeros (CIES) y apoyo logístico a estos últimos. Esta coordinación alcanza en la fase final de las operaciones, a la coordinación necesaria con los Centros de Emergencias y Seguridad de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, a la coordinación de la prestación de asistencia humanitaria por parte de Organizaciones como Cruz Roja y diferentes ONG,s así como la coordinación del apoyo logístico a dichas operaciones en esa fase, en el marco de la operación ALFA-INDIA desarrollada por el Ejército de Tierra, a los Centros de Internamiento de Extranjeros provisionales, de la Administración General del Estado instalados en determinadas localidades de las islas.

Inicialmente, el CCRC tuvo como dos cometidos fundamentales el intercambio y coordinación de los flujos de información e inteligencia entre todos los organismos integrados funcionalmente en el Centro así como su explotación operativa, y la coordinación de las distintas operaciones aeronavales en marcha en aguas internacionales, nacionales y de soberanía de los países de origen de los inmigrantes con los que existan acuerdos de entendimiento. Para el ejercicio de la coordinación de las operaciones y actividades de información, el Director del Centro dispone de una Secretaría Técnica que lo auxilia, de un Centro de Comunicaciones y de las correspondientes Áreas de Operaciones aeronavales, donde se incardina el centro de FRONTEX; Oficiales de Enlace e Información y Comunicación. El CCRC también dispone de un Área de Inteligencia para elaborar resúmenes diarios, periódicos y específicos de inteligencia, compartirlos con los demás centros de coordinación e integrar la inteligencia e información que éstos obtienen desarrollando su labor. Sobre ellos, se elaboran análisis de riesgos que facilitan la adaptación del dispositivo de coordinación a las tendencias cambiantes. Los medios asignados a la misión oscilan en torno a seis patrulleras de la Guardia Civil en la zona de Canarias y otras cuatro con tripulación mixta en Mauritania, un helicóptero de la Guardia Civil y otro de la Policía Nacional, tres aviones de reconocimiento de las Fuerzas Aéreas y tres buques

de la Armada. A los anteriores hay que añadir los buques de Salvamento Marítimo y los medios de FRONTEX (dos buques y un avión de reconocimiento).

La zona de operaciones cubre un triángulo isósceles de unos 1.500 Km. de lado desde Gran Canaria hacia Cabo Verde y Senegal, con una distancia entre estos dos últimos países de 580 Km., y un área de unos 425.000 Km². Los reconocimientos aéreos muestran millares de cayucos en las costas dedicados habitualmente a tareas de pesca que, alternativamente, pueden utilizarse para desplazar inmigrantes ilegales o abastecer a los cayucos que suben costeando. Los aviones sobrevuelan el espacio marítimo y costero para identificar los desplazamientos. Cada buque localizado se identifica y, en caso de que transporte inmigrantes irregulares se informa de su posición al CCRC, que la procesa y retransmite a todos los centros de coordinación. Cuando las unidades navales interceptan una embarcación dentro de las aguas territoriales de Mauritania y Senegal informan a las autoridades para que decidan si se hacen cargo de la conducción a puerto o delegan esa función en las unidades interceptoras³⁶. Los procedimientos operativos y de coordinación permiten al CCRC adoptar un enfoque proactivo en su gestión para prevenir la emigración en las bases de partida (operaciones CABO BLANCO en Mauritania y GOREÉ en Senegal) y la acogida de las embarcaciones detectadas. Lo anterior obliga a mantener una estructura de apoyo al CCRC formada por el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, el Centro Nacional de Inteligencia y la red de enlaces en la zona de la Unión Europea (SEA HORSE). El dispositivo policial compuesto por consejeros de Interior y oficiales de enlace actúa preventivamente sobre las bases de partida en coordinación con las policías locales y con las tripulaciones mixtas desde las que se conducen las operaciones de patrullaje. Cuando la interceptación no es posible, la detección y el seguimiento de las embarcaciones permiten al CCRC coordinar las acciones de salvamento cuando son necesarias y las tareas de acogida a su llegada de las embarcaciones detectadas.

Finalmente, el Centro de Coordinación Regional de Canarias desarrolla una experiencia inédita en España y en la UE para facilitar la coordinación entre los distintos órganos nacionales, europeos y locales que hacen frente al desplazamiento, cada vez más masivo y organizado, de inmigrantes ilegales hacia territorio europeo por vía marítima. La novedad del problema y de la solución arbitrada hace que la experiencia del CCRC constituya un excelente laboratorio para ensayar procedimientos de coordinación entre las distintas organizaciones que operan sobre las fronteras.

El proyecto Atlantis ³⁷

Las mafias dedicadas al tráfico de inmigrantes han variado en los últimos tiempos las rutas que utilizan para el acarreo de inmigrantes, y digo acarreo porque de eso es de lo que se trata en última instancia. Estos seres humanos indefensos y desprotegidos son tratados como una mera mercancía que rinde pingües beneficios. Desde 2005, estas mafias emplean como plataforma de salida las costas de Mauritania, Senegal y Cabo Verde, relativamente próximas al archipiélago canario, con un paulatino incremento del uso de barcos chatarra, fletados por

³⁶ Véase ARTEAGA, F. Las operaciones de última generación: el Centro de Coordinación Regional de Canarias. ARI N° 54/2007 - 17/05/2007. Real Instituto Elcano.

³⁷ Toma su nombre de Atlántida, en griego antiguo *Atlantis nēsos*, 'isla de Atlas'. Nombre de una legendaria isla desaparecida en el mar, mencionada y descrita por primera vez en el *Timeo* y el *Critias*, de Platón. Según Platón, la isla-península Atlántida estaba situada ante los Pilares de Hércules, nombre antiguo del Estrecho de Gibraltar.

organizaciones criminales desde diversos puertos del África Occidental. Barcos repletos de inmigrantes hacinados en las más denigrantes condiciones que, en muchas ocasiones, se ven obligados por su mal estado a efectuar una última escala en los puertos de estos países. Para hacer frente a esta nueva situación se puso en marcha el proyecto ATLANTIS; concebido para colaborar con las autoridades mauritanas para combatir la creciente inmigración irregular procedente de este país y aportarle los medios materiales y humanos sufragados por la Comisión Europea y por la Guardia Civil. El desarrollo del Proyecto se gestó cuando a mediados de agosto de 2005 comenzó un fenómeno nuevo y desconocido hasta entonces en España. Una nueva forma de incursión de la inmigración ilegal a territorio español. Se trataba de la llegada masiva de inmigrantes ilegales en cayucos a las costas de las Islas Canarias procedentes de la costa africana y en particular de Mauritania desde la zona de Nuadibú³⁸. La situación provocada por esta llegada masiva y descontrolada de inmigrantes a las costas Canarias desde África tomó tintes de verdadera crisis humanitaria. El artículo 31 del Mecanismo de Reacción Rápida, Reglamento UE 381/2001, describe a las situaciones de este jaez, como una “amenaza a la ley, al orden y a la seguridad de los individuos”. Esta habilitación legal contenida en un Reglamento de la UE facultó a las Instituciones de la Unión Europea a acometer empresas para atajar la magnitud de la crisis. Entre las acciones emprendidas se hallaba la ejecución del proyecto ATLANTIS.

Por razones de urgencia y como respuesta a la situación en las Islas Canarias y Mauritania, el Ministerio del Interior de España decidió llevar a cabo con carácter inmediato la ejecución de la Operación ATLANTIS. Consecuente con esta decisión ministerial la Dirección General de la Guardia Civil aprobó en Septiembre de 2005 la presentación del proyecto Atlantis al Programa ARGO de la Comisión Europea, con el objetivo de obtener una subvención del gasto efectuado por el personal participante en la operación. Primero fue una delegación de la Institución la que viajó a Mauritania para establecer las bases de lo que sería el proyecto ATLANTIS. Este proyecto se complementaba con el proyecto SEA HORSE, liderado por España a través del Ministerio del Interior y gestionado operativamente por la Guardia Civil, en el que también participaban Marruecos, Mauritania, Cabo Verde, Senegal, Italia, Alemania, Portugal, Francia y Bélgica. Su fin esencial era construir una política eficaz de prevención de la inmigración ilegal y detener el tráfico de seres humanos.

En el mes de mayo de 2006, el Director General de la Policía y de la Guardia Civil se reunió, ya en España, con una delegación de Mauritania y Senegal para abordar la problemática inmigratoria. Las delegaciones africanas visitaron diferentes Unidades del Cuerpo, como el Servicio Marítimo Provincial de Málaga o la Jefatura de Fiscal y de Fronteras. En junio de 2006, el Director General visitó a las Unidades que se encontraban en Mauritania para conocer de primera mano los pormenores del Servicio llevado a cabo por los guardias civiles en aquel país. El Director General aprovechó la ocasión de su viaje para reunirse con las autoridades mauritanas y cerrar la cesión al país africano de cuatro patrulleras, tres vehículos todo terreno, un autobús y material informático. Durante su estancia se firmaron tres protocolos de actuación de las patrullas conjuntas llevadas a cabo entre la Gendarmería mauritana y la Guardia Civil a bordo de la patrullera “Río Duero”, de un helicóptero del Cuerpo y en el buque de la Agencia Tributaria “Petrel”. En la fecha de la visita del Director General a Mauritania se habían desplazado hasta la zona, la patrullera de altura “Río Duero”, con una tripulación de ocho

³⁸ Más de 3.500 en el periodo del mes de agosto de 2005. (Fuente: Jefatura Fiscal y de Fronteras).

hombres; un helicóptero BO, con dos tripulaciones y un total de seis efectivos y el Oficial de Enlace con la Gendarmería mauritana en Nuadibú. Por otra parte, cuatro guardias civiles se encontraban embarcados en el buque “Petrel I” de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), que colaboraba también con las autoridades mauritanas en materia de inmigración desde mediados de junio de 2006. El objetivo último consiste en involucrar a las autoridades mauritanas en el control de la inmigración ilegal en sus propias costas, lo que redundaría en una ostensible disminución de la presión migratoria hacia Canarias y, en general, hacia la Unión Europea.

La sistematización del proyecto ATLANTIS se implementó en torno a dos acciones fundamentales: en primer lugar, el envío de la Patrullera “Río Duero” del Servicio Marítimo de la Guardia Civil a aguas de Mauritania. La patrullera “Río Duero” zarpó desde Pontevedra el 15 de mayo de 2006, con una tripulación de 8 hombres, haciendo escalas en Cádiz, Agadir (Marruecos) y Santa Cruz de Tenerife, con arribada al puerto de Nuadibú el 21 de mayo, donde permaneció hasta el 17 de Agosto de 2006 efectuando labores de control de la inmigración ilegal. En segunda instancia, el establecimiento en la ciudad de Nuadibú de un Oficial de enlace de la Guardia Civil con la Gendarmería de Mauritania, en permanente contacto y coordinación con el Agregado de Interior en Mauritania, destacado en Mauritania del 18 de mayo al 25 de Agosto de 2006 para prestar apoyo a la operación y conseguir una óptima coordinación logístico-operativa. La operación ATLANTIS se articularía en la realización de patrullas marítimas conjuntas entre fuerzas de la Guardia Civil y la Gendarmería mauritana, en aguas esencialmente mauritanas, con la finalidad de controlar el flujo de barcos sospechosos de realizar actividades ilícitas o de inmigración ilegal hacia Canarias. Se establecía un área de patrullaje de la zona marítima comprendida entre las islas Canarias y las costas de Mauritania, incluyendo sus aguas territoriales³⁹. La patrullera comenzó sus patrullas mixtas con la Gendarmería mauritana el 24 de mayo, con una tripulación diaria de cinco guardias civiles y cuatro gendarmes. Realizaba unas ocho o diez horas de navegación y una media de 100 millas diarias, en diferentes horarios y en función de las incidencias y necesidades de cada momento. El punto de operaciones para la ejecución del proyecto radicaría en el puerto de Nuadibú, en Mauritania. Con base en este puerto operaría la patrullera de altura de la Guardia Civil “Río Duero” adscrita al Servicio Marítimo Provincial de Pontevedra, con tripulación mixta hispano-mauritana.

Otro episodio de la colaboración hispano-mauritana comprende la donación de patrulleras. El 26 de junio de 2006 arribaron a Mauritania cuatro patrulleras estibadas en la cubierta del buque de la Armada española “Contraalmirante Casado”, barco diseñado para el transporte ligero de material y personal, que actúa en apoyo de la Armada, los Ejércitos y otros organismos oficiales del Estado. Dos de las patrulleras corresponden al tipo medio⁴⁰. Las otras dos restantes pertenecen al tipo ligero⁴¹. De esta forma, con la donación de estas patrulleras, el Gobierno español ha querido contribuir a que la Gendarmería mauritana creara su propio Servicio Marítimo. Para este fin, la Guardia Civil impartió, en el ámbito del proyecto SEA

³⁹ Sólo durante un mes, de finales de mayo a fin de junio de 2006, la patrullera “Río Duero” logró interceptar a pocas millas de las costas mauritanas a siete cayucos al poco de haber zarpado, con un total de 292 inmigrantes a bordo, a muchos de los cuales, sin lugar a dudas, les salvó la vida. (Fuente: Jefatura Fiscal y de Fronteras).

⁴⁰ Tienen 16,50 m de eslora; 3,80 de manga; una potencia propulsora de 2x680 CV; 35 nudos de velocidad máxima y una autonomía de 400 millas.

⁴¹ Tienen 11,90 m de eslora; 3,80 de manga; una potencia propulsora de 2x680 CV; 38 nudos de velocidad máxima y una autonomía de 300 millas. (Fuente: Servicio Marítimo de la Guardia Civil).

HORSE, entre los meses de mayo y junio de 2006, cursos de piloto y mecánico-electricista a 18 integrantes de la Gendarmería de Mauritania.

El Proyecto Cabo Blanco

En consonancia con lo dispuesto en el artículo 9 de la Decisión ARGO, para financiar con fondos europeos las situaciones de crisis en las fronteras exteriores de la UE, a finales de junio de 2006, la Guardia Civil presentó con carácter de urgencia al Programa ARGO 2005 de la Comisión Europea, el proyecto "Cabo Blanco". La solicitud incluía la financiación con fondos de la Unión del 80% del coste del Proyecto. Esta decisión se tomó tras la oleada de cayucos llegados en marzo de 2005 a Canarias procedente de Mauritania, esencialmente del área de Nuadibú, que devino en los meses subsiguientes en nuevas oleadas con origen en diversos puntos de la costa occidental de África. Así, en el mes de mayo de 2005 se interceptaron en Canarias a 218 inmigrantes ilegales. En 2006, durante el mismo periodo, se interceptaron 4.792. El 99% de lo irregulares detenidos eran subsaharianos y de éstos el 80% de Senegal; con un incremento cada vez mayor de los procedentes de los países vecinos: Malí, Gambia, Guinea Bissau y Guinea Conakry con una enorme población de jóvenes ansiosa por abandonar sus tierras para labrarse un futuro en territorio Europeo. Se trata de un flujo que ha crecido mes tras mes: los interceptados en mayo de 2006 fueron más de la mitad de detenidos en Canarias desde enero del mismo año (8.949). El año 2005 en igual periodo fueron interceptados 1.471 irregulares. El fenómeno no se detuvo y continuó en junio de 2006 con cifras similares y alarmantes, con una perspectiva realmente inquietante. En 2005 la cifra de inmigrantes ilegales llegada a Canarias ascendió a 4.767 y fue de 31.678 en 2006⁴². De los datos anteriores se colige que la situación actual es de verdadera crisis, no sólo en Canarias y España en su conjunto, sino en toda la Unión Europea⁴³. No se puede obviar ni olvidar la enorme dificultad que representa la repatriación de los irregulares subsaharianos, que una vez alcanzan territorio europeo, caso de no ser repatriados, pueden continuar su viaje a cualquier otro país de la UE.

La Guardia Civil se anticipó notablemente a los acontecimientos, si bien la realidad acabó superando todas las perspectivas iniciales. Así la acción del Cuerpo se concretó previamente a través de proyectos como el SEA HORSE aprobado por el Programa AENEAS, para la realización de patrullas mixtas conjuntas con Marruecos, y la formación del futuro Servicio Marítimo de la Gendarmería Mauritana; y el Proyecto ATLANTIS aprobado por el Programa ARGO, para la ejecución de patrullas marítimas conjuntas con Mauritania en sus aguas territoriales.

Los proyectos en los que ha intervenido e interviene la Guardia Civil han revelado que la política más eficaz no consiste en interceptar a los irregulares a su llegada a territorio europeo; sino en impedir su salida desde las costas africanas, y no solo por razones estrictamente policiales, también por razones humanitarias. La cifra de inmigrantes fallecidos tratando de alcanzar las costas europeas es negra en sus dos vertientes: la que desconoce el número real, sin duda muy elevado, y la trágica que golpea nuestras conciencias.

⁴² Fuente: Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2006. Vid.: www.fiscal.es

⁴³ www.telegraph.co.uk. *This is Europe's problem too, says Madrid*. 19/05/2006
<http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2006/05/19/wspain19.xml&sSheet=/news/2006/05/19/ixnews.html>

Las patrullas conjuntas hispano-marroquíes, en el marco del proyecto SEA HORSE, junto a Las patrullas marítimas hispano-mauritanas realizadas, en el marco del Proyecto Atlantis, han contribuido a disminuir la presión del flujo inmigratorio en esa ruta. Se hacía necesario reforzar con urgencia los dispositivos de vigilancia en la zona, y aumentar la cooperación con los países concernidos, especialmente con Mauritania, país actor principal en la ruta atlántica de la inmigración. También en Mauritania existe una vía terrestre desde el Sahara Occidental que atraviesa el muro de defensa contra el POLISARIO construido por Marruecos llega a la ciudad costera de Nuadibú. En su puerto se apiñan más de 3.000 cayucos prestos para conducir a los inmigrantes ilegales hacia Canarias⁴⁴. No obstante, la presión ejercida por las autoridades de Mauritania ha hecho que junto a la ruta mauritana emerja un nuevo derrotero Sur desde Senegal, Gambia y Guinea Bissau. En la ciudad de Saint Louis, cruzada por el río Senegal hay centenares de cayucos susceptibles de ser usados en actividades de transporte de inmigrantes. La ciudad es un importante puerto pesquero. La mayoría de los cayucos de pesca atracados en su puerto superan los 20 m. de eslora, lo que les hace particularmente aptos y capaces de realizar la derrota de cabotaje hasta Canarias siguiendo la costa de Mauritania. Muchos subsaharianos recalán en Nuadibú para afrontar el último y más peligroso trayecto del viaje. No obstante, las autoridades mauritanas sospechan de la existencia en sus costas de lugares de aprovisionamiento a los cayucos que zarpan de Senegal. El punto principal de origen de los cayucos que tratan de arribar a las islas Canarias radica en Guet Ndar, barrio pesquero de Saint Louis. Allí muchos pescadores venden muy caros sus cayucos pesqueros a los inmigrantes que intentan hacer la ruta a Canarias. Hay dos lugares particularmente aptos para interceptar a los Cayucos, el primero se encuentra alrededor de Saint Louis, en Senegal. El segundo en la zona de Cabo Blanco.

Para evitar que los cayucos zarpen desde el puerto de Nuadibú y sus playas aledañas, se hace necesario el control tanto de la bahía de Nuadibú, como de la costa Sur del país desde el cabo d'Arguin al cabo Timiris, donde las condiciones para esconder y aprovisionar a los cayucos son muy favorables. Además muchos de los cayucos procedentes de Senegal atraviesan estos lugares. Mauritania no dispone de medios para llevar a cabo el control de su costa. Por ello, en el marco de colaboración establecido con este país africano, España le donó en la segunda mitad de 2006 cuatro patrulleras para facilitar esta labor; pero mientras Mauritania no dispusiera de tripulantes adiestrados para navegar las patrulleras, la Guardia Civil, después del éxito del Proyecto Atlantis, ha colaborado con las autoridades de Mauritania con una patrullera del Servicio Marítimo para combatir las rutas de los cayucos desde su mismo origen.

El proyecto CABO BLANCO comenzado a inicios de 2007 persigue como fin mejorar el control y vigilancia de la frontera marítima de la EU, que es uno de los objetivos específicos del Programa ARGO 2005. Al mismo tiempo responde a otra de las prioridades de la Comisión Europea, cual es la participación práctica de un tercer país en el proyecto. La Agencia Europea de Fronteras, consciente del problema, ha organizado en cooperación con la Guardia Civil y el Ministerio del Interior español las operaciones conjuntas LIFEGUARD y HERA II para cubrir la vigilancia de las costas de Senegal y Mauritania. Para optimizar los recursos, los medios empleados en la operación conjunta CABO BLANCO, son coordinados por la Agencia Europea

⁴⁴ Fuente: Jefatura Fiscal y de Fronteras.

de Fronteras. El Proyecto CABO BLANCO da continuidad a las acciones de colaboración entre España y Mauritania que comenzaron con el Proyecto ATLANTIS.

El valor intrínseco del proyecto reside en la colaboración de las autoridades de Mauritania, que no olvidemos es país de partida de muchos inmigrantes subsaharianos, y en el despliegue en aguas mauritanas de Fuerzas de Vigilancia de Fronteras de un país de la Unión Europea, en este caso del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. La importancia de esta nueva situación radica en que la lucha contra la inmigración ilegal se desarrolla en el propio país de origen, y no en aguas de los países europeos, donde en muchas ocasiones es imposible impedir el arribo de inmigrantes o su devolución por la carencia de acuerdos de readmisión con los países de origen de aquéllos. La ejecución de patrullas conjuntas en las aguas del Atlántico comprendidas entre Mauritania y Canarias es crucial para contener y disuadir los masivos embarques de inmigrantes. La base de operaciones de las acciones de resguardo radica en el puerto mauritano de Nuadibú, donde tiene su base la patrullera de la Guardia Civil. La patrullera, bajo pabellón español, embarca una tripulación mixta hispano-mauritana de efectivos de la Guardia Civil y de la Gendarmería Mauritana. Para esta misión se destacó a la patrullera “Río Duero” del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Al igual que en los proyectos SEA HORSE y ATLANTIS, la importancia y el valor añadido del proyecto CABO BLANCO reside en un nuevo enfoque más eficiente de la política inmigratoria: no se trataría tanto de interceptar a los inmigrante cuando llegan a suelo europeo; sino en prevenir su partida, tanto por razones policiales como humanitarias.

CONCLUSIONES

La evolución de la inmigración irregular a partir de 2006 ha estado marcada por las consecuencias de los saltos masivos ocurridos en los perímetros fronterizos de Ceuta y Melilla en septiembre y octubre de 2005. Estos hechos provocaron una mayor colaboración de las autoridades marroquíes y el consiguiente desplazamiento, desde el otoño de 2005, de los flujos de inmigrantes subsaharianos hacia las costas occidentales africanas, más al Sur del Sahara Occidental.

En un principio fueron las costas de Mauritania, en la zona de Nuadibú y Nuackchott, los puntos de salidas de embarcaciones: los cayucos, distintos a las pateras en cuanto a tamaño y tipo de construcción. Las medidas adoptadas para frenar este aumento exponencial de llegadas a las Islas Canarias, como la implementación de los proyectos ATLANTIS, SEA HORSE, CABO BLANCO y las medidas de colaboración con Mauritania, produjeron una reducción temporal en el aluvión de llegadas que, a mediados de 2006, volvió a incrementarse con arribadas de inmigrantes procedentes, ya no sólo de las costas mauritanas, sino desde las costas de Senegal, Gambia y Guinea Bissau.

Los esfuerzos de España, de los países africanos con los que colabora y de FRONTEX por frenar los puntos de salida de los inmigrantes han ocasionado que las mafias hayan trasladado más al sur su lugar de operaciones⁴⁵. Gambia, la zona senegalesa de Casamance,

⁴⁵ Hasta octubre de 2007 habían alcanzado las costas canarias cerca de 10.000 inmigrantes irregulares, frente a los 30.000 que lo habían hecho en las mismas fechas de 2006. (Jefatura Fiscal y de Fronteras).

Guinea Bissau y Guinea Conakry, son ahora los puntos elegidos⁴⁶. Lo cierto es que las mafias han encontrado, en las costas africanas, puntos cada vez más alejados para emprender el viaje hacia Canarias. Esto ha acentuado considerablemente el riesgo de un viaje de por sí ya peligroso. No sólo se han acrecentado los puntos de salida de las embarcaciones con inmigrantes desde África; sino que se han ampliado los puntos de arribada de los cayucos a las islas más occidentales: Hierro, Gomera y, sobre todo, Tenerife y Las Palmas, menos afectadas tradicionalmente por la llegada de inmigrantes. Los datos indican un importante aumento de la presión migratoria y un claro cambio de las rutas de los inmigrantes africanos que pretenden entrar de forma irregular en Europa. Durante el año 2006, 51.062 inmigrantes fueron detenidos en demarcación de la Guardia Civil, frente a los 22.864 detenidos en 2005, lo que supuso un incremento del 123,33 %⁴⁷. Este aumento del número de interceptaciones de inmigrantes irregulares ha roto la tendencia a la baja que se venía produciendo desde el año 2003 y ha batido todos los registros en cuanto a llegadas de inmigrantes irregulares a España por la frontera Sur.

En cuanto a fronteras y líneas de costa, fueron 38.022 los inmigrantes interceptados por la Guardia Civil en el transcurso de 2006, lo que representó un aumento del 222,03% respecto al año 2005 en el que fueron 11.807 los interceptados. El incremento se ha debido fundamentalmente por la evolución de la situación en Canarias. Durante 2006 fueron 29.648 los inmigrantes interceptados en Canarias, con un aumento del 614,06% con respecto a los 4.152 inmigrantes interceptados en las Islas durante 2005. En lo referente a embarcaciones interceptadas por la Guardia Civil: cayucos y pateras, durante 2006 fueron 516, con un incremento del 300% respecto de 2005, en que fueron 172 las embarcaciones interceptadas. La procedencia más representativa de los detenidos por entrada y estancia irregular en las Islas es la de subsaharianos con 28.397, seguida por marroquíes con 1.297. En líneas generales también se ha detectado una tendencia en cuanto a los puntos de entradas de inmigrantes por la frontera Sur en función de su procedencia. Así, los inmigrantes asiáticos que utilizan la ruta africana efectúan la entrada a través de las ciudades de Ceuta y Melilla; los magrebíes y argelinos se dirigen a las costas orientales andaluzas y los subsaharianos se dirigen por mar a Canarias desde Mauritania, Senegal y Sahara Occidental.

Conjuntamente a los, ya mencionados, Proyectos para el control de los flujos migratorios puestos en marcha por el Gobierno español y llevados a cabo en una parte muy significativa por la Guardia Civil, la Unión Europea despliega desde 2006 un dispositivo de FRONTEX en las zonas marítimas aledañas a las costas de partida de las embarcaciones con inmigrantes. Se creó el Centro de Coordinación Regional de Canarias y, también, se implementó un plan de traslados de inmigrantes a la Península, con petición de solidaridad a las distintas Comunidades Autónomas para el traslado y acogimiento de menores inmigrantes no acompañados. Además, el Gobierno español emprendió, con el llamado "Plan África", una ofensiva diplomática en los países de origen de los inmigrantes, sobre todo para firmar acuerdos de repatriación. Se negociaron acuerdos de repatriación con Marruecos, Argelia, Mauritania, Nigeria, Guinea Bissau, Malí, Senegal, Camerún, Cabo Verde y Ghana. Estos países procuraron obtener beneficios económicos en forma de ayudas. Aun así, en 2006, pese a la avalancha de inmigrantes arribados a Canarias y a la empresa diplomática, las repatriaciones sólo

⁴⁶ ABC, 13.11.2007. *El mar se traga veinte inmigrantes tras naufragar su cayuco en Gambia.*

⁴⁷ Fuente: Boletín de Inmigración 2006. Jefatura de Información y Policía Judicial de la Guardia Civil.

aumentaron en un 5,33% con respecto a 2005. Es preciso, también, mencionar que tan solo un año después de haberse acometido un proceso de regularización, el aluvión de llegadas de inmigrantes, desató las críticas de varios países de la UE hacia España por el probable “efecto llamada”. Francia y Alemania fueron los países que lanzaron los reproches más acerbos hacia la política española esgrimiendo que las decisiones individuales de cada país miembro de la UE repercutían en el resto de los países miembros, llegando a significar una amenaza para la seguridad.

Propuestas

El creciente flujo de inmigración ilegal que sufre la Unión Europea, la grave amenaza del terrorismo y la persistencia de los tráfico ilícitos han hecho tomar conciencia a la Unión Europea de la necesidad de mejorar la eficacia de la vigilancia y control de su frontera exterior. Una frontera exterior que tras la instauración de un espacio libertad, seguridad y justicia en la Unión requiere necesariamente una gestión común. Como respuesta a esta necesidad, el Consejo Europeo aprobó recientemente un Plan para la gestión de las fronteras exteriores de los Estados miembros de la Unión Europea⁴⁸ que incluye como objetivos fundamentales la creación de un mecanismo común de coordinación y cooperación operativa, la evaluación común e integrada de los riesgos, la mejora de la formación y el equipamiento de las fuerzas de fronteras, la creación de un cuerpo común de legislación y el reparto de las cargas entre los Estados miembros y la Unión. En este sentido, existe una clara necesidad de reforzar la gestión de las fronteras exteriores marítimas meridionales con el fin de mejorar la capacidad de la Comunidad y sus Estados miembros para tratar situaciones críticas, tales como la afluencia masiva de inmigrantes ilegales. La cooperación con los terceros países, en especial por lo que se refiere a la identificación de personas y el retorno de los inmigrantes ilegales, pero también por lo que se refiere a la cooperación operativa y a los esfuerzos para prevenir la inmigración ilegal, es primordial para una gestión adecuada de las situaciones críticas en las fronteras exteriores. Tal cooperación ya existe, por ejemplo en el contexto de los Acuerdos de Asociación y los planes de acción de la PEV, pero debería ejecutarse, consolidarse y ampliarse en mayor medida.

En el marco de la política de relaciones exteriores de la Unión Europea, FRONTEX debería, basándose en sus análisis de riesgo, proporcionar asistencia técnica para identificar a los terceros países más relevantes a efectos de la cooperación en la gestión de las fronteras exteriores marítimas meridionales, y negociar con estos países, a nivel técnico, acuerdos de trabajo⁴⁹. Las actividades operativas diseñadas para luchar contra la inmigración ilegal, proteger a los refugiados y garantizar una aplicación uniforme del acervo de Schengen en las fronteras exteriores, no pueden considerarse aisladamente, debe entenderse en el contexto más amplio del enfoque global respecto de la migración, donde se incluyen todos los aspectos relacionados con un plan de gestión de la migración.

⁴⁸ Vid.: Comisión de las Comunidades Europeas. Comunicación de la Comisión Al Consejo y al Parlamento Europeo. *Hacia Una Gestión Integrada de las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea*. Bruselas, 7.5.2002. COM (2002) 233 final Vid. <http://eur-lex.europa.eu>

⁴⁹ Conforme a lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento (CE) 2007/2004 por el que se crea la Agencia.

España se encuentra en posición de ejercer un liderazgo tanto en el desarrollo práctico de este plan, que fue aprobado precisamente bajo su presidencia, como en la generación de nuevas ideas e iniciativas. El interés de nuestro país en este campo es doble: por un lado, nuestra frontera sur es una de las más sensibles entre las fronteras exteriores de la Unión. Por otro, España debe estar particularmente interesada en un reparto de la carga que supone la vigilancia de las fronteras exteriores de la Unión de forma que vea compensada de alguna forma el gran esfuerzo que viene realizando.

Para estar en las mejores condiciones de afrontar la nueva situación, España debería de articular una serie de iniciativas e ideas que redundarían en beneficio del propio país, de la Unión Europea y de la Guardia Civil en particular. El Cuerpo de la Guardia Civil debe seguir liderando las acciones e iniciativas que se formulen en este ámbito. La excelencia, sustentada en la experiencia y actuación de la Institución, ha de impulsarla a plantear nuevas propuestas que mejoren el panorama futuro, entre ellas destacaría como las más necesarias e innovadoras:

- I. Culminar, aprovechando la experiencia acumulada por la Guardia Civil en la gestión del Centro de Coordinación Regional de Canarias, la constitución en Madrid de un Centro Nacional de Vigilancia de Fronteras Marítimas, liderado y dirigido por la Guardia Civil, que integre todos los dispositivos de cooperación, coordinación, inteligencia, análisis y seguimiento de la inmigración ilegal⁵⁰.
- II. Impulsar una propuesta concreta de reparto de la carga que estableciera un mecanismo de compensación financiera global por el esfuerzo que los países con frontera exterior realizan en aras de la seguridad y protección de los miembros que carecen de ella.
- III. Proponer el desarrollo de un SIVE a escala europea que incluyera sistemas de detección y comunicación por satélite y que fuera financiado con fondos comunitarios. La experiencia obtenida por nuestro país en este campo podría servir de base para la arquitectura del nuevo sistema a escala europea.
- IV. Proponer la creación de una Unidad multinacional permanente en el área del Estrecho de Gibraltar y Canarias para la lucha contra el narcotráfico y la inmigración ilegal. Esta unidad multinacional debería contar tanto con unidades terrestres como navales y aéreas. A estos efectos, la experiencia obtenida por operaciones tipo ULISES o el Proyecto ALGECIRAS serían de gran utilidad.
- V. España podría liderar la creación de una Guardia de Fronteras Europea, al estilo de lo instaurado con la Gendarmería Europea radicada en Vicenza (Italia), basada en la conjunción de unidades nacionales y que en ningún caso supusiera la creación de una organización de nuevo cuño. Esta idea ya está recogida en el Libro Verde de la Comisión "Hacia una Futura Política Marítima de la Unión" adoptado por la Comisión en junio de 2006⁵¹.
- VI. La mejora de la gestión de las fronteras exteriores debe hacer un gran énfasis en la coordinación, la integración y la cooperación entre los servicios. Podría estudiarse la creación de unidades multinacionales con carácter temporal, para situaciones de

⁵⁰ En la fecha de elaboración de esta obra, en 2007, esto no dejaba de ser una mera propuesta de trabajo. Recientemente, la Orden PRE/2523/2008, de 4 de septiembre, crea los Centros de la Guardia Civil para la vigilancia marítima de costas y fronteras. (BOE núm. 215/2008, de 15 septiembre).

⁵¹ Comisión de las Comunidades Europeas. *LIBRO VERDE Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares*. COM (2006) 275 final Bruselas, 7.6.2006.

- crisis, e incluso permanente, como la propuesta para el Estrecho de Gibraltar y Canarias. En ese aspecto, cabe mencionar la iniciativa tomada por FRONTEX para implementar unas herramientas comunes europeas de control de las fronteras exteriores, como la disposición en común por parte de los países de la Unión Europea de recursos materiales (CREATE)⁵² y humanos (RABIT)⁵³.
- VII.** Para mejorar aún más la vigilancia de las fronteras exteriores marítimas meridionales, debería crearse, siguiendo las recomendaciones de FRONTEX, un sistema europeo común de vigilancia de las fronteras. Este sistema podría centrarse en una primera etapa en las sinergias creadas al unir los sistemas nacionales de vigilancia que se utilizan actualmente en las fronteras exteriores marítimas meridionales. En una segunda etapa, debería sustituir poco a poco a los sistemas nacionales de vigilancia en tierra y en las fronteras marítimas, proporcionando una solución rentable, que incluya por ejemplo una combinación de vigilancia por radar y satélite a nivel europeo.
- VIII.** Una cuestión que urge de un mayor desarrollo y clarificación, es la determinación del puerto más adecuado para el desembarque tras un rescate o interceptación en alta mar, y la cuestión conexas de la asignación de responsabilidades de protección entre los Estados que participan en operaciones de interceptación, búsqueda y rescate, respecto de las personas interceptadas o rescatadas que busquen protección internacional⁵⁴.

BIBLIOGRAFÍA

- AFKAR-IDÉE. (2006, nº 10). *Immigration africaine: l'Europe cherche des solutions*.
- CARDIEL OJER, C. (2007). *La Frontera Exterior: Una Aproximación al Problema de la Inmigración Ilegal*. Madrid: Cuadernos de la Guardia Civil, núm. XXXV.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo "Hacia una Gestión Integrada de las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea"*. COM/2002/0233 final. Bruselas, 07/05/2002
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo con vistas al Consejo Europeo de Tesalónica relativa al desarrollo de una política común en materia de inmigración ilegal, trata de seres humanos, fronteras exteriores y retorno de residentes ilegales*. Diario Oficial de la Unión Europea 23/33. 27/01/2004
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión. Refuerzo de la gestión de las fronteras marítimas meridionales de la Unión Europea*. COM (2006) 733 final. Bruselas, 30/11/2006
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia: balance del programa de Tampere y futuras orientaciones*. COM(2004) 401 final, Bruselas, 02/6/2004.

⁵² CREATE, Central Record of Available Equipment.

⁵³ RABIT, Rapid Border Intervention Teams.

⁵⁴ Aunque el Convenio SOLAS recoge estas eventualidades, todos recordamos los lamentables sucesos de la negativa de las autoridades de Malta y las reticencias de Libia al desembarco de decenas de inmigrantes rescatados por pesqueros españoles de una muerte segura en aguas jurisdiccionales de esos países.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *LIBRO VERDE Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares*. COM (2006) 275 final Bruselas, 07/6/2006.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Programa de La Haya: Diez prioridades para los próximos cinco años. Una asociación para la renovación europea en el ámbito de la libertad, la seguridad y la justicia*. COM (2005) 184 final, Bruselas, 10/05/2005

CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Conclusiones de la Presidencia. Bruselas, 15 de julio de 2005 (19.07) (OR. fr) 10255/1/05 REV1

CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Conclusiones de la Presidencia. Bruselas, 15, 16 diciembre 2005. 15914/1/05 REV 1

CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. *Consejo Europeo de Sevilla 21, 22 junio 2002. Conclusiones de la Presidencia*. Consejo de Europa 13463/02. Bruselas, 24/10/2002

CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. *Propuesta de Plan Global para la Lucha contra la Inmigración Ilegal y la Trata de Seres Humanos en la Unión Europea*. Diario Oficial C 142 de 14/06/2002

DE LA VILLA DE LA SERNA, S. (2006). *El Consejo Europeo de Bruselas. Enfoque global de la migración*. Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales nº 62.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA Y DE LA GUARDIA CIVIL. *Boletín de Inmigración 2006*. Jefatura de Información y Policía Judicial de la Guardia Civil.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA Y DE LA GUARDIA CIVIL. Jefatura Fiscal y de Fronteras de la Guardia Civil.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA Y DE LA GUARDIA CIVIL. Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

FISACALÍA GENERAL DEL ESTADO. *Memoria de la Fiscalía General del Estado 2006*.

KHACHANI, M. (2006). *La Emigración Subsahariana: Marruecos como Espacio de Tránsito*. Barcelona: Fundación CIDOB.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES. *Anuario Estadístico de Inmigración 2006*.

ARTÍCULOS DE PRENSA

ABC. *El mar se traga veinte inmigrantes tras naufragar su cayuco en Gambia*. 13/11/2007

ARTEAGA, F. *Las Operaciones de Última Generación: El Centro de Coordinación Regional de Canarias*. Real Instituto Elcano. 17/05/2007

INTERNATIONAL HERALD TRIBUNE. *Africa and Middle East. Senegal a new point of departure. Migrants to Europe setting off from coast*. 26/05/2006.

MORÉ, I. *La Sima entre Canarias y la Costa de los Cayucos*. El País, 29/04/2007

NEW YORK TIMES. *Morocco Said to Abandon Hundreds of Migrants in Desert*. 14/10/2005

RICKARD SANDELL (2005). *Were they Pushed or did they Jump? The Rise in Sub-Saharan Immigration*. Real Instituto Elcano. 03/11/2005.

TELEGRAPH. *This is Europe's problem too, says Madrid*. 19/05/2006

THE FINANCIAL TIMES. *Migrants perish at sea as Africans risk all to reach Europe via the Canaries*. 18/03/2006

PÁGINAS WEB

http://ec.europa.eu/justice_home
<http://eu.eu.int/euDocs>
<http://eur-lex.europa.eu>
<http://europa.eu/generalreport>
<http://europa.eu/scadplus>
<http://extranjeros.mtas.es>
<http://mugakmed.efaber.net>
<http://noticias.juridicas.com>
www.20minutos.es
www.abc.es
www.afrol.com
www.gobcan.es
www.consilium.europa.eu
www.diplomatie.gouv.fr/es
www.elmundo.es
www.elpais.com
www.fiscal.es
www.ft.com
www.iht.com
www.mae.es
www.mgar.net
www.mir.es
www.mtas.es
www.nytimes.com
www.realinstitutoelcano.org
www.telegraph.co.uk

Juan Fernando Rojo Esteban
Teniente de la Guardia Civil