

Trabajo Fin de Grado

USO DE UNIDADES TERRESTRES PARA EL CONTROL DE FLUJOS MIGRATORIOS IRREGULARES EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO

Autor

Jorge Ivorra Ferrer

Directores

Raquel Acero Cacho
Ángel Alonso Barrueco

Centro Universitario de la Defensa-Academia General Militar
2013- 2014

Agradecimientos.

Quiero agradecer en primer lugar a los directores del Trabajo Fin de Grado, la profesora del Centro Universitario de la Defensa Dña. Raquel Acero Cacho, y al Capitán Jefe de la Compañía de Infantería Ligera “Tigres” 1/III/50 D. Ángel Alonso Barrueco por sus consejos y orientaciones, estímulo y, sobre todo, por la confianza que siempre han tenido en mí.

Quiero agradecer también al Director del Centro de Coordinación Regional de Canarias de Las Palmas de Gran Canaria, el Coronel de la Guardia Civil D. Pedro Martín Rodríguez, y al Comandante de la Guardia Civil D. Agustín Barroso Núñez por su inestimable ayuda, información aportada y gran atención recibida.

Finalmente, quisiera reconocer al Coronel Jefe del Regimiento de Infantería Ligera “Canarias” 50, el Coronel D. José Murga Martínez, y a todos sus cuadros de mando por la ayuda prestada en la realización de este trabajo, especialmente al Comandante Jefe de S-3 de la Plana Mayor de Mando del Batallón de Infantería Ligera “Ceriñola” III/50 D. Jesús Pablo Rodríguez Pérez, al Capitán Jefe de S-2 de la Plana Mayor de Mando del Regimiento D. Francisco Cuadrado Illescas, y al Comandante Jefe de G-3 del Cuartel General de la Brigada de Infantería Ligera “Canarias” XVI D. José Roberto Sánchez Hernández por su inestimable ayuda, colaboración y atención.

ÍNDICE

Agradecimientos.....	I
Lista de Figuras.....	V
Lista de Tablas.....	VII
Resumen/Abstract.....	XIII
1. Introducción.....	1
1.1. Ámbito de aplicación.....	1
1.2. Objetivos del trabajo.....	2
1.3. Estructura del proyecto.....	2
2. Antecedentes.....	2
2.1. Canarias como frontera exterior.....	2
2.2. Rutas de la inmigración ilegal.....	3
2.2.1. Sahara Occidental/Sur de Marruecos.....	3
2.2.2. Mauritania.....	3
2.2.3. Senegal.....	3
2.3. Análisis de flujos migratorios.....	4
2.3.1. Inicios de las llegadas a Canarias.....	4
2.3.2. Situación del periodo 2010-2014.....	5
3. Marco legislativo.....	5
4. Planificación temporal del proyecto.....	6
5. FRONTEX. Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión.....	6
5.1. Programa Plurianual 2007-2013.....	6
5.1.1. Operaciones y acciones emprendidas en Canarias.....	7
5.1.1.1. Proyecto SEAHORSE.....	7
5.1.1.2. Proyecto WEST-SAHEL.....	7
5.1.1.3. Proyecto Cabo Blanco.....	7
5.1.1.4. Proyecto Goreé.....	7
5.1.1.5. Proyecto Atlantis.....	8
5.1.1.6. Proyecto en Gambia.....	8
5.1.1.7. Operación Noble Centinela.....	8
5.1.1.8. Operación HERA.....	8
5.1.2. Medios disponibles para el control de flujos migratorios irregulares.....	8
5.1.2.1. Guardia Civil.....	8
5.1.2.1.1. Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE).....	8
5.1.2.1.2. Servicio Aéreo (SAER).....	9
5.1.2.1.3. Servicio Marítimo (SEMAR).....	9
5.1.2.2. Cuerpo Nacional de Policía (CNP).....	9
5.1.2.3. Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).....	10
5.1.2.4. Armada.....	10
6. Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC).....	10
6.1. Operaciones a coordinar.....	10
6.2. Organismos implicados en las operaciones de control de la inmigración ilegal vía marítima en Canarias.....	11
6.3. Centro de Comunicaciones del CCRC (CECOM).....	11
6.4. Procedimiento específico de coordinación con el Mando de Canarias (MCANA).....	12
7. Plan de actuación del ET en el control de inmigración ilegal en Canarias.....	12
7.1. Análisis de la situación actual.....	12
7.1.1. Mando de Canarias (MCANA), ET.....	12
7.1.2. Operaciones con implicación del ET.....	12
7.1.2.1. Operación Noble Centinela.....	13
7.1.2.2. Operación ALFA-INDIA.....	13
7.1.2.3. Simulación de Campo de Refugiados (BRIL XVI).....	13
7.1.2.4. Operación INDIA-MIKE.....	14
7.1.2.5. Otros ejercicios en el ámbito del MCANA y de la BRIL XVI.....	14
7.1.3. Recursos y medios disponibles en el ET.....	15
7.1.4. Procedimientos ET en operaciones de apoyo del ET a Autoridades Civiles.....	15
7.1.4.1. Generalidades.....	15
7.1.4.2. Operaciones en el ámbito de Protección Civil (no incluidas en Dir. 05/08).....	15
7.1.4.3. Operaciones en el ámbito de Seguridad.....	16

7.2.	Identificación de amenazas y necesidades futuras.....	16
7.3.	Líneas de acción futuras: Plan de acción.	17
7.3.1.	Propuesta de operaciones en control de inmigración con implicación del ET.....	17
7.3.2.	Planificación de recursos y medios necesarios.	18
7.3.3.	Presupuesto.....	18
8.	Conclusiones.	18
8.1.	Conclusiones del trabajo.....	18
8.2.	Líneas a futuro.	19
	Bibliografía.....	21
	ANEXOS.....	23
	ANEXO A.....	25
	ANEXO B.....	29
	ANEXO C.....	33
	ANEXO D.....	39
	ANEXO E.....	41
	ANEXO F.....	43
	ANEXO G.....	47
	ANEXO H.....	49
	ANEXO I.....	51
	ANEXO J.....	53
	ANEXO K.....	55
	ANEXO L.....	59
	ANEXO M.....	65
	ANEXO N.....	69
	ANEXO Ñ.....	71
	ANEXO O.....	73
	ANEXO P.....	75
	ANEXO Q.....	77

Lista de Figuras.

Figura A.1. Principales rutas internas de tráfico de personas desde África a Europa.....	25
Figura A.2. Principales entradas a Europa y rutas migratorias procedentes de África.....	25
Figura A.3. Principales rutas de inmigración de África Occidental con destino Canarias.....	26
Figura A.4. Principales puntos de origen de las rutas de inmigración desde África Occidental con destino Canarias.....	26
Figura A.5. Principales puntos de origen del Sáhara Occidental con destinación Canarias, las rutas de inmigración más importantes.....	27
Figura B.1. Serie histórica de 2001 a 2013 de llegada de inmigrantes irregulares a costas españolas por medio de embarcaciones. <i>Fuente (XXXX)</i>	29
Figura B.2. Serie histórica de 2001 a 2013 de llegada de inmigrantes irregulares a Canarias por medio de embarcaciones.....	29
Figura B.3. Comparativa 2012-2013 entre la llegada de inmigrantes irregulares a la Península y Baleares y Canarias por medio de embarcaciones.....	30
Figura B.4. Comparativa 2006-2013 entre la llegada de inmigrantes irregulares a la Península y Baleares y Canarias por medio de embarcaciones.....	30
Figura B.5. Comparativa entre los diferentes lugares de entrada de inmigrantes irregulares a Europa.....	30
Figura B.6. Comparativa 2012-2013 del total de inmigrantes interceptados tanto en Canarias como en África.....	31
Figura B.7. Comparativa 2012-2013 del total de inmigrantes irregulares llegados Canarias.....	31
Figura B.8. Nacionalidad de los inmigrantes detectados en España, Italia y Malta entre 2008 y 2011.....	31
Figura C.1. Patera de pescadores.....	33
Figura C.2. Patera de inmigrantes.....	33
Figura C.3. Ilustración de una patera.....	34
Figura C.4. Ilustración de una patera con inmigrantes.....	34
Figura C.5. Cayuco medio.....	35
Figura C.6. Cayuco mauritano con inmigrantes.....	35
Figura C.7. Cayuco senegalés con inmigrantes.....	35
Figura C.8. Barca neumática con inmigrantes.....	36
Figura C.9. Barca neumática con inmigrantes.....	36
Figura C.10. Barco negrero.....	37
Figura C.11. Comparación entre algunas embarcaciones.....	37
Figura F.1. Zona de actuación de SEAHORSE.....	43
Figura F.2. Estructura del SEAHORSE-NETWORK.....	44
Figura F.3. Sistema SEAHORSE-NETWORK y sus centros de coordinación topológicamente.....	45
Figura F.4. Uso del SEAHORSE para vigilancia en Canarias.....	46
Figura G.1. Ejemplo de despliegue reciente de una Misiones HERA.....	47
Figura H.1. Esquema de la arquitectura del SIVE.....	49
Figura H.2. Pantalla de operador de SIVE que muestra la identificación de embarcaciones.....	49
Figura H.3. Ejemplo de visualización del Sistema de Identificación Automática, AIS.....	50
Figura I.1. Localización de los CIE,s del MINISINT en Canarias.....	51
Figura I.2. CIE de Tenerife.....	51
Figura I.3. CIE de Las Palmas de Gran Canaria.....	52
Figura J.1. Edificio del CCRC en Las Palmas de Gran Canaria.....	53
Figura J.2. Estructura de la Organización del CCRC.....	53
Figura K.1. Zonas de responsabilidad de búsqueda y salvamento.....	55
Figura K.2. Mapa de situación de embarcaciones de la Armada, la GC y el SEMAR en el mar territorial de Canarias.....	56
Figura K.3. Mapa con la repartición de zonas de responsabilidad de diferentes organismos: Armada, GC, SEMAR y ET.....	57
Figura L.1. Organización del Ministerio de Defensa.....	59
Figura L.2. Organización de las Fuerzas Armadas.....	59
Figura L.3. Organización del Ejército de Tierra.....	60
Figura L.4. Organización del Cuartel General del Ejército.....	60
Figura L.5. Organización del Estado Mayor del Ejército.....	60
Figura L.6. Organización del Apoyo a la Fuerza.....	60
Figura L.7. Organización de la Fuerza.....	61
Figura L.8. Organización del MCANA.....	61
Figura L.9. Organización del Cuartel General del MACANA.....	61

Figura L.10. Localización de los CG de las unidades del MCANA.	62
Figura L.11. Unidades de la BRIL XVI.	62
Figura L.12. Organización y localización de las unidades de la BRIL XVI.....	63
Figura L.13. Organización del RIL "Canarias" 50	63
Figura L.14. Resumen explicativo de la organización del ET.	64
Figura M.1. Situación Inicial de los CETI,s de la Operación ALFA-INDIA el 16 de marzo de 2006.	65
Figura M.2. Situación de los CETI,s a 29 de septiembre de 2006.....	65
Figura M.3. Situación de los CETI,s a 5 de octubre de 2007.....	65
Figura M.4. Imágenes del CETI "Las Raíces", Tenerife.	66
Figura M.5. Imágenes del CETI "La Isleta", Gran Canaria.	66
Figura M.6. Imágenes del CETI "Matorral", Fuerteventura.	67
Figura M.7. Imágenes del CETI "La Cancela". El Hierro.	67
Figura M.8. Principales materiales usados para los CETI,s y su cantidad en la operación ALFA-INDIA.....	67
Figura M.9. Principales materiales usados para los CETI,s y su cantidad en la operación ALFA-INDIA.....	68
Figura O.1. Procedimiento ET para la activación de operaciones de apoyo a AACC en el ámbito de Protección Civil (no incluidas en Dir. 05/08).....	73
Figura O.2. Procedimiento ET para la activación de operaciones de apoyo a AACC en el ámbito de Seguridad.	73

Lista de Tablas.

Tabla A.1. Ejemplos de distancias aproximadas de distintas rutas de inmigración irregular con destino Canarias....	27
Tabla E.1. Medios del CNP y la GC al inicio del Plan Plurianual (2007).	41
Tabla F.1. Resumen cronológico del proyecto SEAHORSE.....	44
Tabla G.1. Misiones HERA realizadas hasta 2013 y su coste.....	48
Tabla M.1. Aviones usados durante ALFA-INDIA para la recepción del material necesario.	68

Lista de Abreviaturas.

AACC: Autoridades Civiles.

ACNUR: Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados.

AEAT: Agencia Estatal de Administración Aduanera.

AGE: Administración General del Estado.

AIS: Automatic Identification System (Sistema de Identificación Automática).

AMCA: Autoridad Militar de Coordinación de Apoyos.

AVL: Automatic Vehicle Location (Localización de Vehículo Automática).

BAM: Buque de Acción Marítima.

BHELMA: Batallón de Helicópteros de Maniobra.

BIL: Batallón de Infantería Ligera.

BRIL: Brigada de Infantería Ligera.

BZ: Batallón de Zapadores.

CCRC: Centro de Coordinación Regional de Canarias.

CEAR: Centro Español de Ayuda al Refugiado.

CECOES: Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad.

CECOM: Centro de Comunicaciones.

CETI: Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes.

CG: Cuartel General.

CGTAD: Cuartel General Terrestre de Alta Disponibilidad.

Cía.: Compañía.

CIE: Centro de Internamiento de Extranjeros.

CIS: Communication and Information Systems (Sistemas de Información y Comunicación).

CLCR: Centro Logístico de la Cruz Roja.

CMT: Campo de Maniobras y Tiro.

CNI: Centro Nacional de Inteligencia.

CNP: Cuerpo Nacional de Policía.

CNPIC: Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas.

CNVM: Centro Nacional de Vigilancia Marítima.

COPLAN: Contingence Plan (Plan de Contingencia).

CRVM: Centro Regional de Vigilancia Marítima.

CUCID: Centro Universitario de Cooperación Internacional para el Desarrollo.

DAVA: Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera.

DDN: Directiva de Defensa Nacional.

DIGENPOL: Director General de Política de Defensa.

Dir.: Directiva.

DIVOPE: División de Operaciones.

DPD: Directiva de Política de Defensa.

DPM: Directiva de Planeamiento Militar.

EA: Ejército del Aire.

EM: Estado Mayor.

EMACON: Estado Mayor Conjunto.

EMAD: Estado Mayor de la Defensa.

EME: Estado Mayor del Ejército.

ESN: Estrategia de Seguridad Nacional.

ET: Ejército de Tierra

FAS: Fuerzas Armadas.

FCCC: FRONTEX Center of Control and Coordination (Centro de Control y Coordinación de FRONTEX).

FCSE: Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

FEFE: Fondo Europeo para las Fronteras Exteriores.

FLO: Fuerza Logística Operativa.

FRONTEX: Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión.

FUTER: Fuerza Terrestre.

GC: Guardia Civil.

GL: Grupo Logístico.

GM: Grupo Marítimo.

HF: High Frequency (Alta Frecuencia).

JEMAD: Jefe del Estado Mayor de la Defensa.

JEME: Jefe del Estado Mayor del Ejército

LO: Ley Orgánica.

MCANA: Mando de Canarias.

MINISDEF: Ministerio de Defensa.

MINISINT: Ministerio del Interior.

MOPS: Mando de Operaciones

MOU: Memorandum of Understanding (Memorando de Entendimiento).

NOP: Norma Operativa.

NPOC: National Point Of Contact (Punto de Contacto Nacional).

OFEN: Oficial de Enlace.

ONG: Organización No Gubernamental.

ONU: Organización de Naciones Unidas.

OTAN: Organización para el Tratado del Atlántico Norte.

PLM: Plana Mayor.

PLMM: Plana Mayor de Mando.

POC: Point Of Contact (Punto de Contacto).

RAAA: Regimiento de Artillería Anti-Aérea.

RD: Real Decreto.

RIL: Regimiento de Infantería Ligera.

SAER: Servicio Aéreo de la GC.

SAR: Search and Rescue (Unidad de Búsqueda y Rescate).

SASEMAR: Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima.
SEMAR: Servicio Marítimo de la GC.
SIRDEE: Sistema de Radiocomunicaciones Digitales de Emergencia del Estado.
SIS: Sistema de Información de Schengen.
SIV: Sistema de Información de Visados.
SIVE: Sistema Integrado de Vigilancia Exterior.
SMP: Servicio Marítimo Provincial.
SUPLAN: Support Plan (Plan de Apoyo).
UAV: Unmanned Air Vehicle (Vehículo Aéreo No Tripulado)
UE: Unión Europea.
ULPGC: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
UME: Unidad Militar de Emergencias.
VHF: Very High Frequency (Muy Alta Frecuencia).

Resumen/Abstract.

Los flujos migratorios se han transformado en un fenómeno con implicaciones para la política de seguridad nacional, la amenaza de una llegada masiva de embarcaciones repletas de inmigrantes ilegales al archipiélago canario ha sido, es y será la principal amenaza que podría sufrir Canarias en este ámbito. A pesar de los grandes esfuerzos realizados y del despliegue de medios destinados al control del flujo migratorio en el archipiélago, no significa que el problema esté solucionado y controlado.

Dentro de su ámbito de actuación, el Ejército de Tierra puede aportar un mayor potencial que el actual en misiones de apoyo a la acción del Estado, como “el control de flujos migratorios irregulares”. En este proyecto se analizan las actividades de control de flujos migratorios irregulares realizadas actualmente en el archipiélago canario, legislación aplicable, ejércitos, cuerpos, centros, organismos implicados y protocolos de actuación. Igualmente se realiza un estudio de la integración de las unidades terrestres pertenecientes al Ejército de Tierra en misiones de apoyo a la acción del Estado en el control de flujos migratorios irregulares en el archipiélago canario, generando una propuesta de misión y protocolo de actuación que sirva de base y guía para futuras operaciones.

Migratory flows have become a phenomenon with implications for national security policy. The threat of a massive influx of boats full of illegal immigrants into the Canary Islands was, is and will be the main risk to which the Canary Islands can be exposed to in this field. Despite the great efforts made and the deployment of resources assigned to manage migratory flows in the archipelago, this does not imply that the problem is solved or that it is fully under control.

Within its field of action, the Army can provide a greater potential than the current one in missions aimed at supporting State measures, such as “the control of irregular migratory flows”. This project is focused on the control of irregular migratory flows activities currently undertaken in the Canary Islands, applicable legislation, involved armies, corps, centres, agencies and performance protocols. At the same time, it is carried out a study on the integration of the land units belonging to the Army in missions aimed at supporting State measures of the control of irregular migratory flows in the Canary Islands, generating a proposal for mission and action protocol to serve as the basis and guide for future operations.

1. Introducción.

El pasado 31 de mayo de 2013, el Consejo de Ministros aprobó la nueva “*Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido*” [1] que actualiza la anterior versión fechada en junio de 2011, articula la Seguridad Nacional como “Política de Estado” y contiene directrices con el fin de reasignar todos los recursos disponibles del Estado de manera eficiente para la preservación de la Seguridad Nacional [2].

La nueva Estrategia de Seguridad Nacional (ESN) presenta los mismos riesgos y amenazas que la versión anterior: conflictos armados, terrorismo, crimen organizado, inestabilidad económica y financiera, vulnerabilidad energética, proliferación de armas de destrucción masiva, ciberamenazas, flujos migratorios irregulares y emergencias y catástrofes; añadiendo tres nuevos: espionaje, vulnerabilidad del espacio marítimo y vulnerabilidad de las infraestructuras críticas¹ y servicios esenciales.

La ESN efectúa por primera vez de forma oficial una definición de Seguridad Nacional: acción del Estado dirigida a proteger la libertad y el bienestar de sus ciudadanos, a garantizar la defensa de España y sus principios y valores constitucionales, así como a contribuir junto a nuestros socios y aliados a la seguridad internacional en el cumplimiento de los compromisos asumidos.

Por su repercusión en la Seguridad Nacional, las acciones para vigilar y proteger la seguridad de los espacios aéreo y marítimo requieren “conducción estratégica”, por lo que en el Ministerio de Defensa (MINISDEF) se ha creado, a nivel operacional, un *Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima* (perteneciente a la Armada) y un *Mando de Defensa de Operaciones Aéreas* (perteneciente al Ejército del Aire). Además, para hacer frente a las amenazas procedentes de internet, se acaba de crear el *Mando Conjunto de Ciberdefensa*. La creación de estos mandos, responde a la necesidad de regular la contribución de las Fuerzas Armadas (FAS) en operaciones de apoyo a la acción del Estado tanto en la mar, como en la vigilancia y control del espacio aéreo de soberanía nacional, como en el ciberespacio.

A pesar de los avances llevados a cabo por el MINISDEF, estos mandos de reciente creación son las primeras respuestas a la necesidad de disponer de unas FAS capaces de afrontar los nuevos riesgos, amenazas y retos que plantea el nuevo mundo interdisciplinar y cambiante.

1.1. Ámbito de aplicación.

Con el fin último de proteger la vida de la población española y sus intereses, preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos, dentro del ámbito de actuación del Ejército de Tierra (ET) hace falta identificar y definir aquellas misiones de apoyo a la acción del Estado que pueden realizar las unidades terrestres del ET.

El ET a través de sus unidades terrestres, y en colaboración con el resto de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) y Administraciones Públicas, tanto nacionales como internacionales, podría contribuir en las siguientes misiones de apoyo a la acción del Estado:

- Control de flujos migratorios irregulares.
- Protección de las infraestructuras críticas y servicios esenciales.
- Lucha contra el terrorismo y el crimen organizado.

Tal y como se recoge en la ESN, los flujos migratorios se han transformado en un fenómeno con implicaciones para la política de seguridad nacional y es aquí donde se considera que el ET puede aportar un mayor potencial que el actual. Por ello, el presente trabajo se focalizará en el análisis de uso de unidades terrestres del ET para el control de flujos migratorios irregulares desde el punto de vista operacional.

Del conjunto de la extensión geográfica de España: Península Ibérica, Islas Baleares, ciudades autónomas de Ceuta y Melilla e Islas Canarias, el estudio se centrará en el archipiélago canario por sus especiales condiciones de lejanía a la Península y situación geográfica, especial relevancia con la problemática de inmigración irregular, particular despliegue de unidades militares y policiales y por la posibilidad de proyección al continente africano.

¹ En Ley 8/2011 sobre Protección de Infraestructuras Críticas, establece una definición oficial de lo que en España debe ser considerado como infraestructura crítica: “Las infraestructuras estratégicas (es decir, aquellas que proporcionan servicios esenciales) cuyo funcionamiento es indispensable y no permite soluciones alternativas, por lo que su perturbación o destrucción tendría un grave impacto sobre los servicios esenciales”. [3]

1.2. Objetivos del trabajo.

Definido el ámbito de aplicación, para que las unidades terrestres pertenecientes al ET puedan realizar la misión de apoyo a la acción del Estado de control de flujos migratorios irregulares en el archipiélago canario, son necesarios los siguientes puntos que se definen como objetivos del proyecto:

- Realizar un estudio del marco legislativo, tanto internacional (ONU, OTAN, UE...) como nacional (Gobierno Central, MINISDEF, MINISINT, FAS...) que garantice el aspecto jurídico de la nueva misión de las FAS y más en particular del ET.
- Encontrar una solución actual, capaz y flexible que de pie a futuras operaciones y que sirva de base y guía para operaciones de mayor envergadura.
- Realizar una propuesta de misión y protocolo de actuación para el uso de unidades terrestres en el control de flujos migratorios en el archipiélago canario.
- Buscar una solución a nivel operacional, para que el ET opere en un marco conjunto-combinado en el que se mezclan diversos países, ejércitos, cuerpos, centros y organismos.
- Identificar y definir la organización operativa, cometidos y zonas de responsabilidad de las unidades terrestres para operar en esta misión.

1.3. Estructura del proyecto.

El proyecto está organizado en diversas partes: introducción, planificación estructural y temporal, estudio y análisis del caso, definición de plan de acción y conclusiones.

En el Capítulo 1 se introducirá el proyecto y el tema tratado, así como el ámbito de aplicación y los objetivos del proyecto. En el Capítulo 2 se tratarán los antecedentes en cuanto a rutas migratorias. El Capítulo 3 se hará un breve resumen sobre la legislación aplicable de nivel estratégico. La planificación temporal del proyecto se verá en el Capítulo 4. En el Capítulo 5 se explicará el concepto de FRONTEX y posteriormente, en el Capítulo 6 se hablará sobre el Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC). El capítulo 7 expondrá todo lo relativo al ET y la propuesta de un plan de actuación posible. Finalmente, el Capítulo 8 cerrará el trabajo con unas conclusiones y unas líneas de trabajo futuro.

2. Antecedentes.

2.1. Canarias como frontera exterior.

Canarias es una de las 17 Comunidades Autónomas de España, compuesta por dos provincias entre las que se reparten las siete islas: Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura conforman la provincia de Las Palmas; mientras que Tenerife, La Gomera, El Hierro y La Palma forman la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Además de las principales islas, el archipiélago canario cuenta con otras seis de menor entidad: Alegranza, La Graciosa, Montaña clara, Lobos, Roque del Este y Roque del Oeste [4].

El archipiélago se encuentra geográficamente situado a unos 1.400 Km. al SO de la Península Ibérica y a unos 95 Km. del continente africano, entre las coordenadas 27°37'-29°25' de latitud Norte y 13°20'-18°10' de longitud Oeste, en frente de la costa de Marruecos y del Sáhara Occidental.

Las Islas Canarias, al ser una región de España, forman parte del Acuerdo Schengen, el cual suprime las fronteras interiores de la mayoría de los países adscritos, haciendo que el archipiélago canario pase a ser también una de las fronteras exteriores de la Unión Europea (UE), al tratarse de una región ultra periférica dada su localización con respecto al continente europeo.

Dada su proximidad al continente africano, la UE se está esforzando por vigilar y proteger las costas canarias frente a posibles vulneraciones, ya que los riesgos de atravesar las fronteras de manera incontrolada pueden conllevar una serie de problemas, como por ejemplo: terrorismo, inmigración ilegal, narcotráfico, evasión de capitales, contrabando, tráfico de armas, tráfico de especies protegidas, pesca ilegal, vertidos ilegales y/o expoliación submarina. De entre todos los riesgos que se han expuesto, se destaca la inmigración ilegal como el fenómeno que más relevancia ha tenido Canarias, y que en la actualidad sigue teniendo. El principal problema que podría provocar la masiva llegada de inmigrantes sería el de un desbordamiento de las capacidades de acogida, primero de

Canarias, luego de España y finalmente de la UE, poniendo en riesgo la convivencia y el bienestar social, motivado por la dificultad de integración de muchos de los inmigrantes por razones culturales y/o religiosas.

Con respecto a la inmigración, desde un punto de vista social, el principal factor que la genera es la desigualdad socioeconómica entre Europa y África². Otros factores que provocan la movilización de la gran cantidad de población joven, que se encuentra sin trabajo, hacia España y Europa en busca de oportunidades son los siguientes:

- La gran diferencia que existe en la pirámide poblacional de edades entre los países de origen de los inmigrantes y Europa (sobre todo en la franja entre los 16 y 25 años).
- Incapacidad para acelerar el ritmo de crecimiento económico de los países emisores, para obtener un incremento del nivel educativo y un mayor bienestar social.
- Conflictos bélicos existentes en los países de origen.
- La distancia que separa las Islas Canarias de África es relativamente pequeña.

2.2. Rutas de la inmigración ilegal.

A lo largo de los años, las rutas de inmigración³ han ido variando en función de la respuesta que España ha dado al problema. Se pueden distinguir principalmente las siguientes vías: Sahara Occidental/Sur de Marruecos, Mauritania y Senegal [4].

2.2.1. Sahara Occidental/Sur de Marruecos.

Esta ruta ha sido la primera ruta utilizada de forma habitual por los inmigrantes en la década de los 90 y lo continúa siendo en la actualidad. Los principales puntos de salida de las embarcaciones de esta zona son: Tarfaya, zona costera de Tan-Tan, Akhfennir, Lemsid, Cabo Bojador (Boujdour) y Sidi Ifni.

Por su cercanía, Tarfaya es uno de los puntos de salida más utilizados por los inmigrantes. Se trata de una población del sur de Marruecos, a una distancia de Fuerteventura de unos 100 Km aproximadamente (unas 36 horas de viaje). Además, esta travesía cuenta con la ayuda del faro de la Entallada, el cual sirve de guía durante el viaje nocturno. Los restantes puntos de salida usados por las organizaciones también son idóneos, ya sea por su proximidad al punto de llegada o por la escasa vigilancia que disponen.

2.2.2. Mauritania.

Mauritania fue a partir de 2006 una de los principales zonas de salida de cayucos hacia Canarias. Los principales puntos de embarque y salida son: Cabo Blanco y Nuadibú (Nouadhibou). Tras la firma de varios acuerdos con el Gobierno de ese país se pudo reducir drásticamente la salida de embarcaciones. Desde diciembre de 2012 han arribado a las costas canarias tres cayucos con 66 inmigrantes.

2.2.3. Senegal.

Desde 2005 hasta 2009, Senegal fue también una de las principales zonas de origen de la mayoría de cayucos que llegaban hasta Canarias. Podían salir directamente hacia el archipiélago, o bien hacer escala en Cabo Verde, Mauritania o el Sahara Occidental para reabastecerse de provisiones, combustible, e inmigrantes.

Los principales puntos de salida de esta ruta eran: Dakar y Saint Louis, debido a la firma del Memorando de Entendimiento (MOU) entre España y la República de Senegal, para desarrollar la Operación Hera, se consiguieron erradicar⁴ paulatinamente.

² Entre estos continentes, existe la mayor diferencia de renta per cápita del mundo (la española supera a la marroquí en unas cinco veces).

³ Ver ANEXO A sobre rutas de inmigración.

⁴ Actualmente se considera desactivada esta ruta, ya que desde el 18 de noviembre de 2008 no se produce la arribada de embarcaciones procedentes de este país.

2.3. Análisis de flujos migratorios.

2.3.1. Inicios de las llegadas a Canarias.

La problemática de la inmigración ilegal⁵ en el archipiélago canario tiene comienzo el 28 de agosto de 1994 con la arribada de la primera patera a Fuerteventura con tan solo dos inmigrantes a bordo. Los dos años siguientes la inmigración en Canarias se consideraba poco relevante, ya que por entonces el paso a Europa por el Estrecho de Gibraltar era mucho más fácil. El aumento de la vigilancia y el control en el Estrecho llevó a un aumento gradual de la llegada de inmigrantes en Fuerteventura entre 1996 y 1998, siendo el punto de origen la zona de Tarfaya [4].

El medio de transporte⁶ más común era una embarcación de origen marroquí, llamada “patera” que transportaba entre 15 y 30 personas. Excepcionalmente se usaron embarcaciones neumáticas que llevaban un máximo de 25 personas. El inmigrante tipo consistía en un varón magrebí mayor de edad.

La eficacia policial en la zona del Estrecho concluyó en un considerable aumento de la inmigración ilegal en las islas entre 1999 y 2003, y aunque en los dos años siguientes disminuyeron las arribadas, se consideraban todavía alarmantes. El aumentar la vigilancia terrestre y marítima en Fuerteventura y el establecimiento del Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE) en 2001 llevó a desviar las llegadas a Lanzarote durante estos años. Tras el relativo éxito de Fuerteventura, se llevó a cabo el mismo en procedimiento en Lanzarote. El resultado fue también una reducción del flujo sobre la isla pero realmente se desvió otra vez el flujo esta vez hacia Gran Canaria y Tenerife. La presión policial marroquí sobre sus costas, y más concretamente sobre la zona de Trafaya, tuvo como consecuencia el que las organizaciones buscaran nuevos puntos de salida: Sidi Ifni y Cabo Bojador. En definitiva, en 2005 se había pasado de un punto de origen y uno de salida a tres y cuatro respectivamente.

Las embarcaciones seguían siendo las pateras y las de tipo neumática, pero empezaban a aparecer inmigrantes de origen subsahariano (en 2002 mayoritarios a los de origen magrebí), así como menores de edad y mujeres, algunas de ellas embarazadas o incluso con bebés en sus brazos.

El año 2006 fue el más crítico para Canarias, ya que se produjo una oleada masiva de llegada de inmigrantes ilegales, sobrepasando la cifra de 30.000 personas. Las rutas se diversificaron apareciendo nuevos puntos de origen, Mauritania y Senegal, pasando a ser puntos de destino todas las islas del archipiélago. Este cambio se debió a varias causas:

- Nuevos puntos de salida poco vigilados.
- Mayor presión policial sobre las antiguas rutas.
- Acuerdos de repatriación aun embrionarios.
- Patronos de embarcaciones con mayor habilidad náutica.
- Puntos de origen más cercanos a los orígenes de los inmigrantes subsaharianos.
- Embarcaciones mayores y más aptas⁷.

Paralelamente a la inmigración ilegal que llegaba a Canarias en pateras y cayucos, se produjo otra forma de llegada conocida como “barcos negreros”, que consistía en la utilización de barcos pesqueros o cargueros, para el traslado masivo de inmigrantes ilegales desde otros puntos del continente africano.

El primer barco que llegó a Canarias fue en agosto de 2000 con varios cientos de inmigrantes ilegales. El año de mayor actividad fue el 2007, desapareciendo prácticamente en los años posteriores, salvo un caso aislado en el año 2010. Las rutas usadas tienen su origen en África Occidental (Golfo de Guinea y Cabo Verde). En cuanto a los inmigrantes que suelen hacer uso de este tipo de embarcaciones, suelen ser subsaharianos y minoritariamente de origen pakistaní, todos ellos varones con presencia de algún menor.

Dada la gravedad del problema de inmigración ilegal masiva en Canarias, el Gobierno Central y Autonómico puso en marcha un gran número de operaciones desde principios del 2007 que dieron como resultado una disminución gradual de la arribada de embarcaciones a costas canarias durante los años siguientes. A ello contribuyó la fuerte vigilancia que se había establecido, tanto en la zona de origen de las embarcaciones como en la zona intermedia al

⁵ Ver ANEXO B sobre estadísticas de la inmigración ilegal.

⁶ Ver ANEXO C sobre embarcaciones usadas por inmigrantes.

⁷ El “cayuco” es una embarcación de mayor tamaño que la patera, puede transportar hasta 60 personas (versión mauritana) o de 80 a 150 (versión senegalesa).

punto de llegada, aguas internacionales y aguas territoriales, el establecimiento del SIVE en casi la totalidad de las costas de las islas salvo en La Palma y la firma de los convenios de repatriación con los principales países emisores.

2.3.2. Situación del periodo 2010-2014.

Estos últimos años se caracterizan por la remisión casi total de la inmigración en comparación con lo ocurrido en años anteriores, especialmente en 2006. El nuevo planteamiento de vigilancia marítima, junto al resto de operaciones llevadas a cabo, hizo que las organizaciones tuvieran que cambiar las rutas, replanteándose la viabilidad de los puntos de llegada a las islas occidentales. Es por ello que las rutas vuelven nuevamente a tener como origen la zona de Tarfaya y como punto final las islas orientales Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria.

En cuanto a las embarcaciones, se vuelve al uso mayoritario de la patera y la embarcación de tipo neumática. El perfil del inmigrante retoma la figura del varón magrebí mayor de edad aunque sigue latente la presencia de mujeres.

3. Marco legislativo.

Existe legislación aplicable que afecta a un posible uso de unidades terrestres del ET para el control de flujos migratorios irregulares. Dicho tipo de operaciones están sujetas a leyes, normas y directivas aprobadas a distintos niveles, tanto nacional como internacionalmente.

A nivel nacional, el primer texto legislativo al que se debe hacer referencia es la Constitución española [5], donde en su Artículo 8.1 dice: “Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional”. Sobre esta premisa se han legislado el resto de leyes y normativas en el ámbito de las FAS, entre las que se encuentra la Ley Orgánica (LO) 5/2005 de 17 de noviembre de la Defensa Nacional [6]. En esta LO se expone que España debe acomodarse a nuevas transformaciones para asegurar su propia seguridad y defensa, contribuir a la paz y a mejorar el orden internacional; y que junto a los riesgos y amenazas tradicionales han surgido otros nuevos a los que se debe hacer frente. El Artículo 15 de esa misma ley, define como una de las misiones de las FAS, junto con las Instituciones del Estado y las Administraciones Públicas, el que deben preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos en diferentes supuestos y necesidades públicas. Por último, en su Artículo 16 referido a los tipos de operaciones, se definen como tales a todas aquellas actividades destinadas a garantizar la soberanía e independencia de España, así como proteger la vida de su población y sus intereses; operaciones de apoyo a las FCSE, a las instituciones y organismos responsables de los servicios de rescate terrestre, marítimo y aéreo en las tareas de búsqueda y salvamento; y operaciones de colaboración con las Administraciones Públicas en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas.

Paralelamente, también a nivel nacional, encontramos la ESN de 2013 [1], que incluye los flujos migratorios irregulares como una amenaza para la seguridad de España. A partir de ella se redactan la Directiva de Defensa Nacional (DDN) [7] del Presidente del Gobierno, la Directiva de Política de Defensa (DPD) [8] del Ministro de Defensa y la Directiva de Planeamiento Militar (DPM) [9] del Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), las cuales a nivel estratégico ya incluyen dicha amenaza como tal y determinan que las FAS españolas deben hacer frente a lo que llaman “amenazas no compartidas”.

A nivel internacional, los flujos migratorios irregulares también se contemplan como una amenaza para la seguridad. La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) recoge dicha amenaza en el Nuevo Concepto Estratégico de la Cumbre de Lisboa de 2010 “*Compromiso activo, defensa moderna*” [10]. Además, el archipiélago canario está considerado como territorio bajo protección OTAN según el Artículo 6 del Tratado del Atlántico Norte [11] (situación que no ocurre en los territorios de Ceuta y Melilla). En cuanto a la UE, la Estrategia de 2003 del Alto Representante para la Política Externa y de Seguridad Común, actualizada en 2008 y denominada “*Una Europa segura en un mundo mejor*” [12], también valora la inmigración irregular como un riesgo.

4. Planificación temporal del proyecto.

La metodología usada para la realización del trabajo es la de gestión de proyectos: inicio, planificación, ejecución y cierre. La decisión y elección del tema a elaborar tuvo lugar durante el mes de marzo, que tras seguir el procedimiento estipulado y tras la definitiva elección, se procedió a un pre-estudio de las posibilidades y posibles hipótesis a seguir sobre el tema seleccionado. En ese mismo mes, también se procedió a la planificación tanto temporal como estructural del proyecto. Durante la realización de las prácticas externas en la unidad (meses de abril y mayo), el tiempo transcurrido se dedicó a la recopilación e investigación de toda la información necesaria para el trabajo. Finalizadas las prácticas externas, en el mes de junio se analizó toda la información adquirida, seleccionando, sintetizando y eliminando la información recopilada para así dar forma al trabajo final. A lo largo de los meses de julio y agosto, tomada la decisión de cómo sería el proyecto y la solución a adoptar, se elaboró según lo planificado. Finalmente, en el mes de diciembre se realizará la defensa del mismo al igual que su cierre⁸.

5. FRONTEX. Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión.

El espacio Schengen es el área sin fronteras que disfrutaban los países miembros de la UE. Su fundamento jurídico se basa en el acervo de Schengen, firmado por 26 países miembros, y está constituido por el Acuerdo (1985) y el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen (1990). Estas bases jurídicas son el primer paso hacia la gestión común de las fronteras exteriores de la Unión⁹. La gestión de fronteras exteriores de la UE se establece en diferentes categorías de medidas [13]:

- Medidas que regulan la circulación de personas por las fronteras Schengen y garantiza el respeto y correcta aplicación de las medidas del acervo: Código de fronteras Schengen.
- Medidas destinadas al establecimiento de reparto de la carga financiera: Fondo Europeo para las Fronteras Exteriores (FEFE).
- Medidas de establecimiento de bases de datos centralizadas para la gestión de las fronteras y la migración. Sistema de Información de Schengen (SIS), Sistema de Información de Visados (SIV) y Eurodac (impresiones digitales).
- Medidas que evitan y sancionan la entrada, la circulación y la estancia irregulares.
- Medidas institucionales para la coordinación de la cooperación operativa de la gestión de fronteras exteriores: FRONTEX.

FRONTEX, con sede en Varsovia, se creó en 2005 bajo el Reglamento del Consejo nº 2007/2004, modificada por el Reglamento (UE) nº 1168/2011. La agencia promueve un modelo paneuropeo integrado de seguridad fronteriza que aumenta la seguridad de las fronteras al coordinar la cooperación operativa de los estados miembros. FRONTEX es responsable de:

- Coordinar la cooperación operativa de los estados miembros.
- Llevar a cabo análisis de riesgos.
- Prestar apoyo a los estados miembros que organicen operaciones de retorno.

5.1. Programa Plurianual 2007-2013.

Encajado en el Programa de Solidaridad y Gestión de Flujos Migratorios del FEFE, el MINISINT redacta periódicamente el Programa Plurianual [14]. En él se indica la situación del estado miembro, las acciones emprendidas, los recursos nacionales asignados, el análisis de requisitos del estado miembro, los objetivos para cumplir los requisitos y las estrategias para alcanzar esos requisitos.

España ha realizado una fuerte inversión en proyectos, infraestructuras, equipos, medios de transporte y tecnologías de información y comunicación, con el fin de proporcionar a las autoridades competentes los medios necesarios

⁸ Ver ANEXO Q sobre el Diagrama de Gantt.

⁹ El objetivo es establecer unas normas comunes respecto a los controles realizados en el cruce de las fronteras exteriores instaurando un sistema integrado para la gestión de dichas fronteras, a la vez que garantiza la ausencia total de controles de las personas cuando crucen las fronteras interiores.

para poder llevar a cabo una gestión de control y vigilancia adecuadas de las fronteras marítimas y terrestres para afrontar la presión migratoria. Según la LO 2/86, las autoridades españolas que asumen una mayor responsabilidad en estas misiones son los FCSE (Dirección General de la Policía y de la GC, dentro del MINISINT)^{10,11}.

5.1.1. Operaciones y acciones emprendidas en Canarias.

5.1.1.1. Proyecto SEAHORSE¹².

Fruto de la Comisión Europea, liderado por el MINISINT y gestionado operativamente por la GC bajo el apoyo financiero del Programa AENEAS. En él participaron Marruecos, Mauritania, Cabo Verde, Senegal, Italia, Alemania, Portugal, Francia y Bélgica. SEAHORSE (2006-2008) potenció las acciones contra la inmigración ilegal por vía marítima que se llevan a cabo en Canarias, fomentando la cooperación entre países de origen, tránsito y destino, estableciendo una eficaz política de prevención de la migración ilegal. Se creó la figura del Oficial de Enlace (OFEN) entre los países participantes [4].

Como continuación del anterior y con el mismo objetivo nació SEAHORSE-NETWORK (2007-2008), por el que España consiguió establecer una red de comunicaciones de intercambio de información desde el CCRC de Las Palmas con el resto de países participantes, gracias a la instalación de Puntos de Contacto (NPOC) en dichos países gestionados por los OFEN.

En extensión al proyecto anterior, se realizó SEAHORSE-COOPERATION CENTRES (2009-2010), para una prevención más eficaz de la inmigración se amplió la red de NPOC,s con los nuevos integrantes (Gambia y Guinea Bissau). Se aumentaron las capacidades de mando y control de los NPOC,s convirtiéndose en Centros Regionales de Vigilancia Marítima (CRVM), muy similares al CCRC. La situación final del proyecto consiste en la actual Red de Comunicación SEAHORSE-Atlántico con un total de 10 CRVM¹³. Debido al éxito alcanzado, en 2013 se creó una red homónima en el Mediterráneo, llamada SEAHORSE-Mediterráneo, con los países costeros europeos y africanos.

5.1.1.2. Proyecto WEST-SAHEL.

Bajo dirección de la GC y con la finalidad de afianzar los conocimientos y las relaciones de cooperación conseguidas en los proyectos SEAHORSE, se aprobó el proyecto WEST-SAHEL (2010-2013), basado en un conjunto de conferencias, cursos y reuniones entre oficiales de Mali, Mauritania, Senegal, Nigeria, Cabo Verde, Gambia, Guinea Bissau, Burkina Faso y Guinea Conakry. Dado sus buenos resultados, actualmente está en vías de aprobación WEST-SAHEL II.

5.1.1.3. Proyecto Cabo Blanco.

En el ámbito de Canarias y Mauritania, la Comisión Europea aprobó en 2006 dicho proyecto para mejorar el control, tanto en la costa mauritana como en las aguas cercanas al archipiélago para la interceptación de embarcaciones. Bajo mando de la GC, Cabo Blanco consintió en misiones vigilancia y patrullaje marítimo, donación de medios a Mauritania y formación de gendarmes. Actualmente sigue en vigor amparado por el MOU España-Mauritania como proyecto y mecanismo de reacción rápida de la UE.

5.1.1.4. Proyecto Goreé.

Proyecto homónimo a Cabo Blanco pero con ámbito en Senegal. Se aprobó en 2006 bajo subvención de la UE. Actualmente sigue en vigor amparado por el MOU España-Senegal como proyecto y mecanismo de reacción rápida de la UE. Cuenta además con apoyo aéreo del CNP con base en Dakar.

¹⁰ Ver ANEXO D sobre las competencias de la GC y el CNP.

¹¹ Ver ANEXO E sobre los medios asignados al CNP y la GC destinados al control de fronteras.

¹² Ver ANEXO F sobre el proyecto SEAHORSE.

¹³ Dos en España (el CCRC y el CNVM - Centro Nacional de Vigilancia Marítima); dos en Mauritania y uno en cada uno del resto de países.

5.1.1.5. Proyecto Atlantis.

Con base de operaciones en Nuadibú, el proyecto se inició en 2006 y se encuentra finalizado. Consistió en la colaboración con las autoridades mauritanas para controlar el flujo de embarcaciones de inmigrantes con destino Canarias. Bajo amparo de la UE, se realizó patrullaje marítimo por el Servicio Marítimo de la GC (SEMAR) con apoyo de la gendarmería mauritana.

5.1.1.6. Proyecto en Gambia.

En 2007, España donó medios y proporcionó formación a gendarmes gambianos para reducir la llegada de inmigrantes a Canarias.

5.1.1.7. Operación Noble Centinela.

Operación llevada por el MINISDEF en coordinación con el CCRC, se inició el 16 de mayo de 2006 mediante la creación de un dispositivo aeronaval de apoyo a la FCSE, para el patrullaje del área comprendida entre Canarias, Cabo Verde, Senegal y Mauritania. Su misión era localizar el tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes hacia Canarias, prestar los apoyos necesarios requeridos y coordinar con las autoridades civiles estas misiones. En esta operación participaron diferentes efectivos y medios de varios de los ejércitos:

- Armada: patrulleros de altura y de zona.
- Ejército del Aire (EA): aviones P-3 Orión, Fokker 27, CASA-212, C-130 Hércules y CN-235.
- ET: helicóptero UH-1H y la instalación de Centros de Estancia Temporal de Inmigrantes (CETI)¹⁴.

Esta operación, aunque desactivada el 8 de marzo de 2012, fue sustituida por un Plan de Contingencia (COPLAN) "Noble Centinela" de fecha 26 de diciembre de 2012.

5.1.1.8. Operación HERA¹⁵.

Operación conjunta cofinanciada por FRONTEX (gastos operativos) y los estados miembros participantes (gastos de personal). Nació en 2006 como apoyo al despliegue aeromarítimo de la GC en Mauritania y Senegal con colaboración de las autoridades de los países africanos para el control de sus fronteras.

Desde 2006 hasta la actualidad se han ido desarrollando anualmente diversas operaciones, denominadas genéricamente HERA, con la finalidad de realizar misiones de vigilancia aeromarítima de la zona atlántica para luchar contra la inmigración ilegal procedente del África Occidental hacia Canarias. A parte de España, Mauritania y Senegal, los países europeos participantes han ido variando a lo largo de las diferentes operaciones, según los criterios de necesidad y disponibilidad, al igual que ha ido variando la zona a vigilar según el nivel de presión del flujo de embarcaciones.

Actualmente, consecuencia de que la presión migratoria ha ido decreciendo en Canarias y aumentado en el Mediterráneo, la implicación de FRONTEX y su presupuesto han disminuido.

5.1.2. Medios disponibles para el control de flujos migratorios irregulares.

5.1.2.1. Guardia Civil.

La GC es el cuerpo con mayor peso en la lucha contra la inmigración ilegal en Canarias, por ello cuenta con un amplio despliegue de medios técnicos tanto terrestres, marítimos como aéreos. A continuación se listan algunos de los más relevantes [4].

5.1.2.1.1. Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE).

El Programa SIVE¹⁶ pretende impermeabilizar la frontera sur de la UE mediante el despliegue de diversos medios técnicos en las zonas que son consideradas de mayor riesgo en cuanto a inmigración ilegal y narcotráfico. Estos

¹⁴ Con capacidad para más de 3.000 personas.

¹⁵ Ver ANEXO G sobre la operación HERA.

¹⁶ Ver ANEXO H sobre el esquema del SIVE.

medios permiten a la GC detectar embarcaciones de pequeña eslora a varias millas de la costa, lo que aumenta la efectividad y se logra un mayor número de interceptaciones.

El SIVE se basa en la implantación de diversos despliegues fijos a lo largo de las zonas de costa más afectadas. Cada despliegue se compone de varias estaciones sensoras, equipadas con sensores radar y optrónico, así como de un Centro de Mando y Control donde se centraliza y procesa la información. Además cuenta con la infraestructura necesaria para las comunicaciones, sobre la que se soporta el intercambio de información entre la estación sensora, el Centro de Mando y Control y un sistema de recepción de la señal del helicóptero. Los despliegues fijos SIVE están complementados con Unidades de Vigilancia Móviles, montados sobre camión todo terreno, y otros medios de vigilancia e intervención (patrulleras, helicópteros, etc.) que permiten ampliar el rango de actuación y la velocidad de respuesta.

5.1.2.1.2. Servicio Aéreo (SAER).

El SAER es responsable del desempeño de actividades de la GC en el espacio aéreo: situaciones de rescate, vigilancia, seguridad y transporte. Respecto a su estructura y en lo que se refiere a Canarias, el SAER cuenta con el Sector Aéreo Canarias (Unidad Periférica dependiente del Órgano Central), dividido en aeronaves de ala móvil y fija.

- Ala móvil: misión de interceptación de la embarcación a requerimiento del Mando y Control del SIVE, encontrándose a la espera sobre el objetivo para que las unidades marítimas la intercepten. Se dispone de tres unidades: una en Tenerife (2 hel.), otra en Fuerteventura (1 hel.) y un destacamento en Nuadibú (1 hel.). Los modelos de helicópteros son: Eurocopter EC135, MBB/Kawasaki BK117 y el MBB Bö 105 CBS.
- Ala fija: misión de vigilancia aérea de las zonas susceptibles de recibir pateras, identificar naufragos o embarcaciones con drogas. Operan dos aviones CN-235, sus sistemas de identificación tienen más alcance que el SIVE dada su movilidad, aumentando la prevención de llegada de inmigrantes.

5.1.2.1.3. Servicio Marítimo (SEMAR).

La GC ejerce sus funciones en el mar territorial a través de este servicio, siendo la vigilancia de las costas en prevención de la inmigración territorial uno de sus principales cometidos. En Canarias, el SEMAR se organiza en dos Servicios Marítimos Provinciales (SMP), dependientes orgánica y funcionalmente de la Comandancia de la GC de cada provincia y técnicamente de la Jefatura del Servicio Marítimo, también opera desde Gran Canaria un Grupo Marítimo (GM) contando con un total de 12 embarcaciones.

El SIVE se encarga de la detección, a través del Centro de Mando y Control informa a la unidad marítima y esta última intercepta la embarcación sospechosa lo antes posible para evitar posibles naufragios. Es por tanto el binomio SIVE-SEMAR la principal herramienta con la que cuenta España para reducir la llegada de inmigrantes.

5.1.2.2. Cuerpo Nacional de Policía (CNP).

El flujo constante de inmigrantes con entrada irregular por Canarias requiere una atención prioritaria por parte del CNP, lo que conduce a detraer recursos tanto humanos como medios materiales para un tratamiento policial a la situación de entrada y estancia irregular en España, así como a las actividades derivadas de la permanencia en los Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE,s)¹⁷ y a las expulsiones a los países de origen [14].

En primer lugar, las condiciones sanitarias extremas en las que llegan los inmigrantes a nuestras costas demandan una pronta intervención humanitaria del CNP para evitar el agravamiento de su situación. Para mitigar el impacto de la inmigración ilegal, mientras se sustancian los expedientes de repatriación, los inmigrantes ilegales son ingresados en un primer momento en centros de recepción de primera acogida, donde permanecen hasta un máximo de 72 horas, tiempo en el que se intenta resolver la situación de irregularidad. A continuación, en caso necesario, los inmigrantes son trasladados a los CIE,s, centros con consideración de establecimientos públicos de carácter no penitenciario, previstos para servir de lugar de detención, atención y custodia de aquellos que estuvieran sujetos a un expediente de expulsión del territorio nacional, a disposición de la Autoridad Judicial. El CNP tiene informatizados todos los sistemas, programas y proyectos que regulan la circulación de personas por las fronteras nacionales.

¹⁷ Ver ANEXO I sobre CIE,s del MINISINT a cargo del CNP.

5.1.2.3. Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

SASEMAR es un organismo nacional que realiza actuaciones en aras de la seguridad de la vida humana en el mar. Colabora con las FCSE en la asistencia a las embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales interceptadas por los diferentes servicios de vigilancia fronteriza, permitiendo así una mayor efectividad en dichas labores de vigilancia. Uno de sus objetivos es el doblar la capacidad de rescate con embarcaciones rápidas en las áreas de emergencia de pateras. En las aguas de Canarias cuenta con embarcaciones de 20 metros, remolcadores y helicópteros [14].

5.1.2.4. Armada.

Los patrulleros y los Buques de Acción Marítima (BAM) de la Fuerza de Acción Marítima desempeñan misiones de vigilancia marítima contra la inmigración ilegal, interviniendo en acciones de apoyo directo a la GC y SASEMAR en diversas operaciones [14].

6. Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC).

La oleada de embarcaciones con inmigrantes ilegales que sufrió Canarias en 2006 provocó un desbordamiento y colapso de los medios con los que contaba el archipiélago para este tipo de situaciones. Ante la alarma social generada, la Administración General del Estado (AGE), entre otras medidas adoptadas, estableció una coordinación entre los organismos intervinientes y los medios terrestres, marítimos y aéreos empleados en el ámbito de la inmigración.

Mediante Acuerdo de Consejo de Ministros por Orden PRE/3108/2006 de 10 de octubre, se dispuso la creación de la Autoridad de Coordinación para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias y se establecieron las normas para su actuación. Esta Autoridad recayó en un oficial general de la GC nombrado al efecto, dependiendo directamente del Director General de la Policía y GC a través de la Dirección Adjunta Operativa. A la Autoridad de Coordinación le corresponden, entre otras funciones, el definir la composición del CCRC y dirigir el funcionamiento de dicho centro [15].

El CCRC¹⁸, con sede en Las Palmas, integra el Centro de Coordinación y Control de FRONTEX (FCCC), así como representantes de FAS, FRONTEX, Centro Nacional de Inteligencia (CNI), GC, CNP, Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad (CECOES), Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), Capitanías Marítimas, SASEMAR y Cruz Roja. Algunas funciones del CCRC son: coordinar las operaciones de las FCSE de vigilancia y control de las fronteras marítimas, integrar las actuaciones de apoyo de las FAS (Noble Centinela y ALFA-INDIA) a través de sus respectivos mandos orgánicos y centralizar la recepción de la información sobre inmigración ilegal en los países de origen suministrada por la red de OFEN,s.

A su vez, el CCRC establece protocolos de coordinación y de actuación, tanto generales como específicos, con los organismos e instituciones vinculantes con la inmigración ilegal en Canarias para asegurar el eficaz cumplimiento de sus cometidos. Además, corresponde al Director del CCRC, un Coronel de GC subordinado a la Autoridad de Coordinación, la emisión de instrucciones técnicas que garanticen la conectividad y operatividad de los enlaces.

6.1. Operaciones a coordinar

Las operaciones a coordinar¹⁹ se desarrollan mediante cuatro dispositivos establecidos [16]:

- Operaciones en aguas territoriales en los países ribereños del África Occidental: para impedir la salida de embarcaciones de inmigrantes en los países de origen y evitar la llegada de embarcaciones a Canarias se han puesto en marcha las operaciones HERA con el patrocinio de FRONTEX, Cabo Blanco y Goreé, dirigidas y conducidas por la GC, así como la firma de MOU,s de cooperación con las autoridades de Mauritania y Senegal.
- Operación de un dispositivo aeromarítimo: operación Noble Centinela en las aguas de Canarias y adyacentes, para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los

¹⁸ Ver ANEXO J sobre la estructura y organización del CCRC.

¹⁹ Ver ANEXO K sobre ejemplos de despliegues a coordinar por el CCRC.

posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y a las FCSE en el control de la inmigración ilegal, prestando apoyo humanitario en caso necesario.

- Operaciones de vigilancia del mar territorial: a cargo del SEMAR, para impedir la llegada de embarcaciones dedicadas a la inmigración ilegal a las costas canarias.
- Operaciones de primera asistencia: traslado, acogida de los inmigrantes en los CIE,s, coordinación con los Centros de Emergencias y Seguridad de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, prestación de asistencia humanitaria por parte de Cruz Roja y de Organizaciones No Gubernamentales (ONG,s), así como la coordinación del apoyo logístico de la operación ALFA-INDIA con los CIE,s provisionales de la AGE instalados en determinadas localidades de las islas.

Para apoyar las operaciones anteriores, en todo lo relacionado con la seguridad marítima y las operaciones de búsqueda y salvamento, se cuenta con las Capitanías Marítimas y SASEMAR, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

6.2. Organismos implicados en las operaciones de control de la inmigración ilegal vía marítima en Canarias.

Los organismos a los que el protocolo de coordinación hace referencia y cuyas actuaciones en materia de inmigración ilegal hacia Canarias están coordinadas por el CCRC dentro de su ámbito de competencia son los siguientes [16]:

- Ministerio del Interior:
 - Guardia Civil: Unidades de la Zona de la GC de Canarias.
 - Cuerpo Nacional de Policía: Unidades del CNP en Canarias.
- Ministerio de Fomento:
 - Dirección General de la Marina Mercante:
 - Capitanías Marítimas de Las Palmas.
 - Capitanías Marítimas de Santa Cruz de Tenerife.
 - SASEMAR de Las Palmas.
 - SASEMAR de Santa Cruz de Tenerife.
- Ministerio de Economía y Hacienda:
 - Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT).
 - Dependencia Regional de Aduanas e Impuestos Especiales en Canarias.
 - Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA).
- Ministerio de Defensa:
 - Ejército de Tierra: Mando de Canarias.
 - Armada Española: Mando Naval de Canarias.
 - Ejército del Aire: Mando Aéreo de Canarias.
- Comunidad Autónoma de Canarias y autoridades locales:
 - Dirección General de Emergencias y Seguridad del Gobierno de Canarias.
- Organizaciones No Gubernamentales:
 - Cruz Roja española en Canarias.

6.3. Centro de Comunicaciones del CCRC (CECOM).

El CECOM está equipado con medios de comunicaciones y un sistema automático de presentación de la situación en tiempo real *Automatic Vehicle Location* (AVL), que permite: una eficaz coordinación de todos los recursos en cualquiera de las fases de las operaciones; recibir y transmitir novedades e información y enlazar permanentemente

con OFEN,s y salas de mando; y controlar todos los organismos integrados en la función del CCRC. Se encuentra ubicado en una sala operativa²⁰ 24 horas con capacidad de seguimiento en tiempo real [16].

6.4. Procedimiento específico de coordinación con el Mando de Canarias (MCANA).

El MCANA, a través del Punto de Contacto (POC) designado al efecto, remitirá con la periodicidad necesaria al CCRC el estado numérico de los recursos materiales desplegados en los distintos CIE,s y CETI,s, así como la reserva disponible de los mismos [16].

El CCRC informa mensualmente al MCANA sobre la evolución de la situación operativa, para planificar nuevas necesidades de apoyo logístico a los CIE,s. Igualmente, el CNP remitirá al CCRC las previsiones semanales de necesidades que formule, puesto que el ET provisionaría las necesidades de apoyo logístico de los CIE,s provisionales.

En todo caso, ante situaciones de emergencia, se solicitará del MCANA, con la antelación que sea posible el apoyo necesario en función de la reserva disponible para hacer frente a las mismas.

7. Plan de actuación del ET en el control de inmigración ilegal en Canarias.

7.1. Análisis de la situación actual.

7.1.1. Mando de Canarias (MCANA), ET²¹.

El ET, bajo autoridad del Jefe de Estado Mayor del Ejército (JEME), está constituido por el Cuartel General (CG), la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza según determina la Instrucción 70/2011 del JEME. A través de esta estructura orgánica se ejerce el mando de las Unidades, Centros y Organismos en la que se articula el ET (ya sea en Bases, Acuartelamientos y Establecimientos), para el cumplimiento de las misiones asignadas a cada uno de ellos [17].

La Fuerza es el conjunto de medios humanos y materiales agrupados y organizados con el cometido principal de prepararse para la realización de operaciones militares. Tiene un único mando, el JEME, responsable de la generación de la fuerza que requiere la estructura operativa y concentra los apoyos de combate al más alto nivel para obtener mayor flexibilidad en la generación de medios. La Fuerza está constituida por el Cuartel General Terrestre de Alta Disponibilidad (CGTAD), la Fuerza Logística Operativa (FLO), la Fuerza Terrestre (FUTER) y el MCANA²². El elemento fundamental de maniobra en el que se integran todas las capacidades operativas básicas es la Brigada, para permitir una respuesta inicial rápida y cohesionada.

El MCANA es por tanto un Mando de primer nivel directamente subordinado al JEME. Está constituido por un conjunto de unidades del ET, ubicadas en el archipiélago canario, que tiene por cometido principal prepararse para constituir, de forma rápida y eficaz, organizaciones operativas específicas terrestres para la realización de operaciones militares, capaces de integrarse en otras conjuntas y combinadas, en orden a materializar el esfuerzo militar que se requiera. El MCANA, bajo el mando de un Teniente General, está formado por el CG del MCANA, la Brigada de Infantería Ligera XVI (BRIL XVI o "BRILCAN"), Regimiento de Artillería Antiaérea 94 (RAAA 94) y el Batallón de Helicópteros de Maniobra VI (BHELMA VI).

Por lo desarrollado anteriormente y por la experiencia obtenida durante la realización de las prácticas externas, se considera que la BRIL XVI y el BHELMA VI son las unidades del ET más aptas para ser empleadas en el control de flujos migratorios en el archipiélago.

7.1.2. Operaciones con implicación del ET.

En apoyo al control de flujos migratorios el ET ha participado en las siguientes operaciones y ejercicios:

²⁰ Está operada por un oficial de la GC jefe de servicio, un suboficial de la GC jefe de sala y por un guardia civil operador de sala.

²¹ Ver ANEXO L sobre organigramas.

²² Este último no integrado dentro de FUTER por su especial idiosincrasia, flexibilidad de empleo e importancia de la zona estratégica del archipiélago canario.

7.1.2.1. Operación Noble Centinela.

La operación Noble Centinela se puede consultar en el apartado 5.1.1.7 Operación Noble Centinela.

7.1.2.2. Operación ALFA-INDIA.

ALFA-INDIA fue una operación bajo mando del MCANA y coordinada por el CCRC, tras la llegada masiva de inmigrantes a costas canarias en 2006. Las unidades terrestres del MCANA realizaron el apoyo logístico para la construcción de los CETI,s en todas las islas. ALFA-INDIA supuso la participación del componente terrestre a las misiones de vigilancia aeromarítima que se estaban realizando.

El MCANA aprovechó instalaciones en todas las islas, pertenecientes al MINISDEF y que se encontraban abandonadas, para instalar campamentos con material y equipos pertenecientes al ET, llegando a alcanzar un total de 3.078 plazas en 2007. Estos CETI,s fueron: “La Isleta” con 1.248 plazas (Gran Canaria), “La Raíces” con 1.632 plazas y “Las Canteras” con 1.200 plazas (Tenerife), “El Matorral” con 198 plazas (Fuerteventura), “La Camella” con 480 plazas (La Gomera) y “La Cancela” con 192 plazas (El Hierro)²³ [18].

Aunque la operación ALFA-INDIA concluyó en 2007, hoy en día se considera la base para futuros planeamientos de aportación terrestre al control de inmigración irregular en Canarias, dando pie a los ejercicios de simulación de campo de refugiados que se realizan actualmente por la BRIL XVI.

7.1.2.3. Simulación de Campo de Refugiados (BRIL XVI).

Son ejercicios bianuales²⁴ tipo LIVEX²⁵ de colaboración del ET con la sociedad española, entre unidades de la BRIL XVI y estudiantes de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC). Además, cuenta con la participación del Centro Logístico de la Cruz Roja (CLCR), el Centro Español de Ayuda al Refugiado (CEAR), el Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y Médicos del Mundo. Civilmente, este ejercicio está dentro de los programas “África: Desarrollo Sostenible” I y II, organizados por el Centro Universitario de Cooperación Internacional para el Desarrollo (CUCID).

Para la construcción del CETI se utilizaron las siguientes referencias: la Norma Operativa (NOP) 303/08 de la Unidad Militar de Emergencias (UME) “*Establecimiento de un módulo de campamento de damnificados tipo*” [30]; el *Norwegian Refugee Council* sobre las normas de gestión de campamentos [20]; las orientaciones militares OR5-006 sobre las Pequeñas Unidades en las Operaciones de Evacuación de Personas [21]; y el Plan de Protección del Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas (CNPIC) [22].

El ejercicio consistió en el montaje, funcionamiento, defensa y desmontaje de un CETI y en la simulación de fuerzas de oposición. La BRIL XVI fue la responsable de todo el apoyo logístico, tanto humano como material. En cuanto a la ambientación del ejercicio, se simulaba un CETI en Mali, albergando desplazados por zona en conflicto, catástrofe natural, sequía y/o hambre, utilizándose el Campo de Maniobras y Tiro (CMT) “La Isleta” [23].

La organización de la BRIL XVI y los cometidos fueron los siguientes:

- Regimiento de Infantería Ligera (RIL) 50: proporcionar los medios humanos (Batallón de Infantería Ligera, BIL III/50) y la simulación interna y externa enemiga.
 - Plana Mayor de Mando (PLMM): mando único y coordinador general. (Jefe BIL III/50).
 - 3ª Compañía (Cía.): proporcionar seguridad al CETI (guía y escolta de convoy hasta CETI, Check Point y registro de personal.)
 - Cía. de Servicios: apoyo logístico a la 3ª Cía.
- Grupo Logístico (GL) XVI: proporcionar apoyo logístico para la construcción y desmontaje del CETI, necesidades de las instalaciones del equipo permanente, el puesto sanitario y el abastecimiento y mantenimiento del CETI (vehículos, aljibes, puntos de luz, tiendas modulares, mesas, sillas, bancos, literas, letrinas, alimentación, sanidad,...)
- Batallón de Zapadores (BZ) XV: construcción del perímetro externo del CETI, instalaciones y obras.
- UME: proporcionar un vehículo de transmisiones con enlace satélite, VHF, HF y megafonía.

²³ Ver ANEXO M sobre la operación ALFA-INDIA.

²⁴ El primero de ellos se realizó en 2011 y el último en 2013.

²⁵ Ejercicios de ambientación real con despliegue de tropas.

Previo al montaje del CETI se seleccionó la ubicación adecuada y se estableció la ruta a seguir definiéndose la planificación espacial, temporal y logística de su montaje. Se consideraron las siguientes infraestructuras necesarias: puerta de entrada y control, perímetro de seguridad exterior, tiendas de alojamiento, almacén (entre Cruz Roja y GL XVI), dos lavaderos, una ducha, dos letrinas, una tienda de seguridad y aislamiento (organizada por BRIL XVI), tiendas de coordinación (CUCID, ACNUR, CEAR), hospital de campaña (médicos del mundo), luz de organización y perímetro, tiendas de alojamiento para el personal, puesto de telecomunicaciones, punto de acceso de agua, megafonía, zona de desechos y cementerio.

La maniobra consistió en tener montado el control de accesos y el CETI antes de la llegada de los refugiados para, posteriormente, proceder a la recepción de los mismos mediante la entrega de identificaciones y a la agrupación por grupos (país, idioma, familia, apellidos...). A continuación, se dirigirían al CETI para pasar el control militar de acceso y la Cruz Roja les entregaba un kit básico (tienda, agua, vasos y cubiertos) a cada grupo. Posteriormente se procedía al asentamiento para su ubicación por grupos, montaje de tiendas en la zona de acampada y explicación de normas. Finalizado el asentamiento, se llevaba a cabo el reparto de alimentos y la asistencia médica. Una vez asegurado y controlado el CETI, se daba paso a la llegada de la ayuda humanitaria y, finalmente, a la transferencia de autoridad a las organizaciones civiles.

En las conclusiones extraídas en estos ejercicios se refleja que: se ha materializado un gran esfuerzo de planeamiento de cooperación civil y de apoyo logístico; han sido de gran ayuda para dar a conocer las misiones del ET, mejorando la imagen de apoyo y colaboración civil; y han servido de adiestramiento e instrucción para la BRIL XVI en materia de control de flujos migratorios y refugiados así como de acciones derivadas (control de zona: escoltas, convoy, registros, defensa de punto sensible y establecimientos).

7.1.2.4. Operación INDIA-MIKE.

Esta operación no se llevó a cabo²⁶ pero si se realizó su planeamiento, consistente en la creación por el ET de un Centro de Acogida²⁷ para 200 personas en Nuadibú (Mauritania). La unidad encargada de su ejecución estaría formada por 35 componentes del Mando de Ingenieros, compuesta por Mando, Sección de Apoyo (Equipo de Transmisiones, Asistencia sanitaria, Habilitación y Oficina Técnica) y Sección de Montaje (Equipo de Montaje, Equipo de Fontanería y Equipo de Electricidad) [24].

7.1.2.5. Otros ejercicios en el ámbito del MCANA y de la BRIL XVI.

Dadas las nuevas amenazas emergentes, al más alto nivel existe una mayor consciencia de la importancia de la preparación de las unidades terrestres en el control de flujos migratorios ilegales, siendo cada vez más los ejercicios y operaciones destinadas a este propósito. Fruto de ello es la realización por el MCANA del ejercicio tipo "ALEXCAN" en respuesta a la inmigración ilegal sobre Canarias. También, el MCANA redacta órdenes de operaciones para el reconocimiento de objetivos (desde el punto de vista de la protección de instalaciones críticas), y de zonas de desembarco. Finalmente, el MCANA tiene asignados diversos COPLAN,s, planeados y controlados por la División de Operaciones (DIVOPE) del Estado Mayor del Ejército (EME), destinados a la protección de infraestructuras críticas y otras acciones de apoyo a la acción del Estado [25].

La BRIL XVI, como el resto de Brigadas del ET, está sujeta al Ciclo de Disposición (Preparación 1, Preparación 2 y Preparación para la Acción) por el que, en cada etapa, se realizan una serie de acciones de instrucción y adiestramiento. Además, la pertenencia a la OTAN obliga al ET a materializar Unidades de Reacción Rápida especializadas en gestión de crisis. Paralelamente a todo esto, como la BRIL XVI tiene como misión permanente la defensa del territorio, para su adiestramiento se realizan ejercicios semestrales de presencia militar en las islas sin presencia de unidades militares. En cuanto al apoyo al control de inmigración masiva, desde el ámbito de la BRIL XVI se realizan varias acciones:

²⁶ Estaría prevista que tuviera lugar entre el 20 y 25 de marzo de 2006.

²⁷ El centro de acogida se estructuraba en: alojamiento de personal, aseos de circunstancias, reserva de agua, comedor (con líneas de distribución), enfermería, administración, sala multiusos, lavandería e instalación eléctrica. [35]

- Plan ADARGOMA: reconocimiento de playas para el despliegue de unidades terrestres de la BRIL XVI en todas las islas. Dicho reconocimiento se planifica mediante las llamadas Fichas de Objetivos²⁸.
- Plan ARTEMI: preparación, coordinación y gestión integral de planificación del CG de la BRIL XVI en diversas situaciones de acciones de apoyo a autoridades civiles.
- Disponibilidad de una Cía. del RIL 50 para ejercicios aeromóviles y enlaces con otras FAS.

7.1.3. Recursos y medios disponibles en el ET.

El Protocolo de Coordinación entre el CCRC y el MCANA estipula que, para poseer un estudio de situación de los medios logísticos del ET, el MCANA a través de su OFEN, emite semestralmente al CCRC el estado numérico de los recursos materiales desplegados en los distintos CIE,s o centros de acogida de inmigrantes, así como la reserva disponible de los mismos. Para la realización de la previsión de necesidades logísticas, el CNP remite semanalmente al CCRC las necesidades que formulen sus centros de acogida y sus CIE,s. El CCRC informa mensualmente al MCANA sobre la evolución de la situación operativa de estos centros. Excepcionalmente, ante situaciones de emergencia, se solicitará al MCANA el apoyo necesario con la antelación posible en función de la reserva disponible [16].

Según la Directiva (Dir.) 05/08 del JEMAD [26] del 2008 sobre la participación de las FAS ante un emergencia producida en casos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas, los Ejércitos deben presentar un Catálogo de Capacidades y Medios a las diferentes Autoridades Civiles (AACC) cuando se prevea la intervención de estas mediante OFEN,s. Los medios logísticos empleados deben ser autosuficientes ya que dichas colaboraciones no deben superar gastos extraordinarios aunque, tras la finalización, las unidades elevarán sus correspondientes gastos económicos.

7.1.4. Procedimientos ET en operaciones de apoyo del ET a Autoridades Civiles.

7.1.4.1. Generalidades.

Las operaciones de apoyo a AACC llevadas a cabo por el ET encuentran sus bases en diferentes normas: la Dir. 05/08 del JEMAD [26], mencionada anteriormente y de la cual emanan la Dir. 01/10 sobre operaciones de apoyo a AACC [27] y la Dir. 06/07 sobre acciones del ET en la lucha contra incendios [28], ambas del EME (nivel inferior a la del JEMAD).

Estas directivas, según su ámbito, diferencian las operaciones de apoyo a AACC en los siguientes tipos:

- Protección Civil:
 - Apoyos incluidos en la Dir. 05/08, operaciones coordinadas por la UME.
 - Apoyos no incluidos en la Dir. 05/08, operaciones no coordinadas por la UME.
 - Prevención de incendios, coordinado mediante la Dir. 06/07.
- Seguridad.

Es importante conocer también que el JEMAD determina para cada región una Autoridad Militar de Coordinación de Apoyos (AMCA), la cual según su propio nombre indica, coordina los apoyos cedidos en las distintas operaciones de apoyo a las AACC. En el caso de Canarias, el AMCA es el Jefe del MCANA.

Para los distintos tipos de operaciones, las directivas estipulan procedimientos bien definidos y diferenciados. En el ámbito del proyecto estudiaremos los procedimientos para operaciones de apoyo en el ámbito de Protección Civil no incluidas en la Dir. 05/08 y en el ámbito de Seguridad.

7.1.4.2. Operaciones en el ámbito de Protección Civil (no incluidas en Dir. 05/08)²⁹.

Estas operaciones, como todas las del ámbito de Protección Civil, son planeadas y controladas por la DIVOPE del EME. Además, las operaciones no incluidas en la Dir. 05/08 se caracterizan principalmente porque no están coordinadas por la UME, empeñan medios del ET en beneficio directo e indirecto de la población y su apoyo es solicitado por AACC o los FCSE con un nivel de urgencia determinado [27].

²⁸ Donde se recogen datos como la descripción de la playa, su localización, sus vías de aproximación y los posibles despliegues. Consultar ANEXO N sobre el ejemplo de Ficha de Objetivo.

²⁹ Ver ANEXO O sobre los procedimientos ET de activación.

El procedimiento ordinario se inicia por una solicitud de apoyo por parte de AACC a la Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL), quien autoriza dicho apoyo al Estado Mayor Conjunto (EMACON), dependiente del JEMAD. El EMACON canaliza la autorización a los diferentes Ejércitos, en nuestro caso el ET. El EME designa un Mando responsable de la ejecución de la operación de apoyo, quien informará de la misma al EME a través del conducto reglamentario, y éste al EMACON.

El procedimiento de urgencia, que será el más probable que ocurra, se inicia con la solicitud de AACC a la AMCA directamente. La AMCA, en un primer instante, encaminará a la AACC a seguir el procedimiento normal (AACC-DIGENPOL). Si la urgencia pone en grave riesgo la integridad de la población, la AMCA ejecutará el apoyo solicitado bajo su criterio y responsabilidad, siempre y cuando informe regularmente al EME de las acciones llevadas a cabo. Una vez finalizado el apoyo, el EME informará a la DIGENPOL. Independientemente de la actuación de la AMCA, la AACC reiterará la solicitud a la DIGENPOL aunque ya esté finalizada la ejecución.

7.1.4.3. Operaciones en el ámbito de Seguridad³⁰.

Estas operaciones son aquellas que se incluyen en el marco de COPLAN,s que regulan el apoyo de las FAS a los FCSE. Por tanto, son procedimientos ya autorizados y, a diferencia de las operaciones anteriormente explicadas, su procedimiento no necesita autorización de DIGENPOL [27].

El MINISINT es el responsable de las medidas a adoptar en la operación, iniciando el procedimiento mediante una petición de apoyo a DIGENPOL, quien la remitirá al EMACON. A su vez, el JEMAD promulgará una Directiva Inicial Militar y/o una Orden de Ejecución para la activación del COPLAN concreto. El Mando de Operaciones (MOPS), dependiente del JEMAD, dirigirá la operación mediante la emisión de un Plan de Apoyo (SUPLAN) específico para la operación. Finalmente, el COPLAN marcará las responsabilidades y los cometidos así como los procedimientos de actuación. [38]

Entre las responsabilidades del JEME se encuentran: promulgar una directiva para la generación y sostenimiento de la Fuerza; establecer un sistema y procedimiento de alerta para la rápida generación de la misma; preparar el apoyo logístico y el transporte su despliegue de en Territorio Nacional; asegurar el enlace con las AACC; y designar el Jefe del Mando Componente Terrestre o Jefe de la Fuerza.

Como consideraciones últimas, se respetarán los Jefes naturales para el mando y la orgánica establecida. Además, las operaciones militares se ceñirán a la protección de los objetivos solicitados por MINISINT y asumidos por el MINISDEF, así como la defensa de las propias instalaciones del MINISDEF.

7.2. Identificación de amenazas y necesidades futuras³¹.

La amenaza de una llegada masiva de embarcaciones repletas de inmigrantes ilegales al archipiélago canario ha sido, es y será la principal amenaza que podría sufrir Canarias en este ámbito, y por ende España y la UE. A pesar de los grandes esfuerzos realizados y del despliegue de medios destinados al control del flujo migratorio en el archipiélago, sobre todo de la GC, no significa que el problema esté solucionado y totalmente controlado. Prueba de ello lo constituye la pasada “crisis de los cayucos de 2006”, que cuando se creía controlada la escasa llegada de embarcaciones a costas canarias, la situación generada por dicha crisis, desbordó a los FCSE. Este acontecimiento nos debe recordar que, por muy preparado que se esté, la incertidumbre del futuro no está totalmente controlada.

La llegada masiva de inmigrantes lleva consigo intrínsecamente más amenazas, tales como: colectivos de personas violentas, guetos organizados, luchas entre razas y etnias, narcotráfico, contrabando, expansión de epidemias (como pasa actualmente con el Ébola), tráfico de personas y órganos... Toda una gran lista de problemas que pueden desestabilizar la situación actual de España, no sólo a nivel del bienestar económico, sino también de la salud pública. Además, la llegada de un gran número de inmigrantes puede ser dañina desde el punto de vista del colectivo inmigrante, ya que por parte de la sociedad española se pueden producir reacciones tales como movimientos racistas anti-inmigrantes, rechazo o xenofobia que pueden generar en una desestabilización social.

Como los flujos migratorios varían según las circunstancias espacio-temporales de la situación³², haciéndose que se trate de un fenómeno dinámico y latente que podría provocar el desbordamiento de las capacidades actuales de las

³⁰ Ver ANEXO O sobre los procedimientos ET de activación.

³¹ Ver ANEXO P sobre el Análisis DAFO.

que disponen las FCSE en el archipiélago canario, como pudiera ser la falta de capacidad de los CIE,s o que la llegada de inmigrantes se produjera en otras islas o puntos de desembarco donde no existan estos centros.

Visualizando estas amenazas, se identifican unas necesidades adicionales que podrían ser cubiertas por el uso de unidades del ET. Actualmente, como ya se ha mencionado, existen una serie de acciones a diferentes niveles (RIL,s, BRIL XVI, MCANA, MOPS...) encaminadas a solucionar este problema, detectándose que la principal necesidad es la falta de un único plan. Por lo que se debería confeccionar un COPLAN de apoyo del ET a la acción del Estado en el control de flujos migratorios, en el que se agruparan todas las acciones para conseguir una utilización más rápida y eficaz de las unidades del ET.

No obstante, el primer problema con el que nos encontramos es que la sociedad española no tiene aún la suficiente cultura de defensa, es decir, para un gran sector de la población existe confusión en cuanto a las misiones que realizan las FAS. En la actualidad, los españoles ya se han familiarizado con la UME, pero la han asociado únicamente en todas aquellas labores militares que se realizan en el sector de la protección civil, cuando por ley, se le atribuye a las FAS dicha labor³³. El uso de unidades del ET en operaciones de apoyo a la acción del Estado, además de contribuir esencialmente a la misma, fomentaría y mejoraría la visión de los españoles hacia sus FAS.

7.3. Líneas de acción futuras: Plan de acción.

7.3.1. Propuesta de operaciones en control de inmigración con implicación del ET.

En la confección del COPLAN se debería considerar la creación de un mando operacional delegado en el MCANA debido a las especiales características del archipiélago canario. El MCANA realizaría la coordinación del componente terrestre con los demás ejércitos, cuerpos y organismos mediante el CCRC, en el que destacaría un OFEN durante la operación.

Partiendo de que la situación de la operación surge del desbordamiento de las capacidades de los FCSE, se deberá atender a las peticiones de apoyo del CCRC, la misión de las unidades terrestres consistirá en controlar el colectivo de inmigrantes en un máximo de tres días mediante el despliegue y establecimiento de los necesarios CETI,s. Finalizado este periodo, se debería realizar la transferencia de la autoridad a la AACC u organismo pertinente salvo una petición contraria.

Los cometidos de las unidades subordinadas podrían ser los siguientes:

- BRIL XVI: realizar acciones de protección, estabilización, control de masas y escoltas en los CETI,s de la zona de responsabilidad asignada.
- GL XVI: proporcionar el apoyo logístico necesario para el montaje de los CETI,s, así como su mantenimiento, abastecimiento y desmontaje. Actúa en todo el territorio.
- BZ XV: realizar la castrametación, la construcción del perímetro exterior y el vallado de los CETI,s. Actúa en todo el territorio.
- BHELMA VI: proporcionar despliegue rápido a unidades tipo Cía. de Infantería y responder a peticiones de helitransporte de urgencia. Actúa en todo el territorio.

Las zonas de responsabilidad de los RIL,s son: RIL 50 (Gran Canaria), RIL 49 (La Palma, La Gomera y el Hierro y Tenerife) y RIL 9 (Fuerteventura y Lanzarote).

El montaje de los CETI,s se rige según la NOP UME 03/08³⁴, siendo la Sección de Infantería la entidad necesaria para el control del centro, pudiendo ser reforzadas según circunstancias particulares. La prioridad de montaje de los CETI,s se definirá en función de la aparición de la amenaza.

Para el transporte inter-islas de las unidades se empleará la naviera canaria "ARMAS", mientras que en el interior de las islas las unidades se desplazarán mediante los vehículos asignados. La asistencia sanitaria estará a cargo de la Cruz Roja, de los hospitales locales y/o de la sanidad militar, contemplándose el posible empleo del Hospital de Campaña del ET. El abastecimiento, coordinado por el GL XVI, seguirá los procedimientos normales del ET. La

³² Otro ejemplo lo constituye las recientes oleadas masivas sobre el territorio italiano de Lampedusa.

³³ Incluso en otros países, como Italia, donde la *Marina Militare* (perteneciente a las FAS italianas) y no los *Carabinieri* (gendarmería italiana), es la encargada en su totalidad de interceptar las embarcaciones en sus costas.

³⁴ Ver ANEXO N sobre la NOP UME 03/08.

unidad de transmisiones de la BRIL XVI, será la responsable de ofrecer las redes de comunicaciones necesarias, según sus procedimientos, para proporcionar al Mando el control de la operación.

En cuanto al plan de alerta y seguridad, la BRIL XVI debería disponer de una forma permanente una Cía. de Infantería lista para ser helitransportada con los medios del BHELMA VI a cualquier punto del archipiélago. Para la activación ordinaria de este COPLAN se podría utilizar el mismo procedimiento descrito en el punto 7.1.4.3, y de forma extraordinaria el del punto 7.1.4.2, con la salvedad de que en ambos casos, el MCANA ya se encuentra organizado, ahorrándose tiempo en el proceso.

En cuanto a la instrucción y el adiestramiento es conveniente contar con la realización, al menos, de un ejercicio semestral de entidad Regimiento o Batallón. A su vez, los Batallones incluirán en su programación mensual, ejercicios de control de masas, estabilización, montaje de CETI, uso de vehículos aéreos no tripulados (UAV,s) u otros ejercicios que se estimen necesarios para cumplir sus cometidos.

Aunque el marco legislativo contempla la misión objeto del trabajo, el personal militar, en su función de proporcionar seguridad a la población civil, no posee el estatuto de agente de la autoridad.

7.3.2. Planificación de recursos y medios necesarios.

Del estudio de la situación de las islas, del despliegue de unidades del ET y de la posible amenaza, inicialmente se identifica la necesidad de adquirir tres CETI,s por parte del ET³⁵. Se considera que sería conveniente seguir contemplando el procedimiento descrito en el punto 7.1.3 en relación al control de necesidades logísticas de los diferentes centros.

7.3.3. Presupuesto.

El presupuesto necesario para la adquisición de las necesidades que se identificaran en el COPLAN (material para los CETI,s) y para la realización de los ejercicios semestrales, instrucción y adiestramiento, debería contemplarse en los Presupuestos Generales del Estado dentro del servicio presupuestario del ET. Mientras que los gastos extraordinarios derivados de la activación del COPLAN deberían sufragarse mediante la aportación de créditos extraordinarios, para ello el MCANA elevará la petición correspondiente por conducto reglamentario.

8. Conclusiones.

8.1. Conclusiones del trabajo.

A partir del estudio y análisis del objeto de este trabajo se extraen las siguientes conclusiones:

- La inmigración ilegal en Canarias representa un problema de inestabilidad no sólo para los españoles, sino también para todos los europeos, por lo que es necesario controlarlo y solucionarlo de la forma más rápida y eficaz posible.
- El uso de unidades militares en operaciones de apoyo a AACC están avaladas por un extenso marco legislativo tanto internacional como nacionalmente.
- Se debe aumentar la cultura de defensa de la sociedad española para que comprenda que además de las misiones tradicionales del ET, el uso de unidades militares en apoyo del control de flujo migratorio es posible y beneficioso.
- Actualmente, la gestión de los flujos migratorios irregulares en Canarias están controlados en su totalidad por las FCSE. A pesar de que existe una gran secuencia de “murallas” que los inmigrantes deben cruzar antes de pisar costas canarias, no implica que sus capacidades se vean desbordadas. El ET debe estar preparado para actuar de forma rápida y eficaz en apoyo de las FCSE.

³⁵ A modo de ejemplo, el material necesario para la construcción de un CETI de capacidad media (unas 200 personas) consiste en: 25 tiendas modulares, 1500 charnaques, 25 mesas de aluminio, 50 bancos de aluminio, 116 literas de campaña dobles, 1 depósito de agua de 25.000 L, 1 bomba de presión eléctrica, 3 grupos electrógenos de 12 kva, 240 kits de bandejas, vasos, cubiertos y repuestos de material eléctrico y de fontanería. En relación al material sanitario, se externalizó a un organismo civil especializado; Por último, respecto del agua y la comida, se previó 5.225 raciones de comida musulmanas, 3.480 raciones no musulmanas, 5.500 paquetes de pan-galleta y 1.500 botellas de 1,5 L.

- En el ET existe una gran sensibilización con la problemática de la inmigración, como lo prueba las misiones y los ejercicios llevados a cabo estos últimos años (el Plan ADARGOMA, el Plan ARTEMI, la simulación del montaje de un CETI o la Operación ALFA-INDIA).
- En lo que respecta a operaciones de apoyo al control de flujos migratorios en Canarias, las unidades del MCANA realizan una serie de acciones a diferentes niveles (RIL,s, BRIL XVI, MCANA). Para conseguir una utilización más rápida y eficaz de dichas unidades, se deberían agrupar todas ellas en un único plan.
- En el control de flujos migratorios no se puede entender la acción del ET de forma aislada, ya que intervienen un gran número de actores, por lo que es necesario una gran coordinación y un mando único. Teniendo en cuenta la importancia estratégica y la particular situación geográfica del archipiélago, este mando se ha identificado en el MCANA.
- Al personal militar que ejerce la función de proporcionar seguridad a la población civil, se le debería otorgar el estatuto de agente de la autoridad o buscar una solución alternativa.

8.2. Líneas a futuro.

Este proyecto marca un primer paso dentro de un amplio abanico de acciones en el control de los flujos migratorios, que por parte del ET se pueden desarrollar en el futuro. Una posible línea de acción es la internacionalización de este tipo de operaciones, podrían ejecutarse en el extranjero como ya intentaba realizarlo la operación INDIA-MIKE. Al igual que hace la GC, el problema de la inmigración ilegal se puede solucionar de una forma más efectiva si se intercepta en los puntos de origen, es decir, en los países de la costa Oeste africana. En un futuro, tras la firma de los acuerdos de colaboración pertinentes, las unidades militares del ET podrían actuar en el extranjero y realizar el montaje de CETI,s para colectivos de gente desplazada o refugiados. Por supuesto, este tipo de acciones presentarían una envergadura mucho mayor, teniendo en cuenta los actores adicionales implicados, las posibles lagunas legislativas existentes y las condiciones de seguridad.

Bibliografía.

- [1] Consejo de Ministros. Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido. 2013.
- [2] Laborie Iglesias, M. La Estrategia de Seguridad Nacional (Mayo 2013). Documento Análisis 34/2013. Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2014.
- [3] Ley 8/2011 sobre Protección de Infraestructuras Críticas.
- [4] Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013.
- [5] Constitución Española de 1978. Artículo 8.
- [6] Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional. Artículos 15 y 16.
- [7] Presidente del Gobierno. Directiva de Defensa Nacional. 2012.
- [8] Ministro de Defensa. Directiva de Política de Defensa. 2012. Confidencial.
- [9] Jefe del Estado Mayor de la Defensa. Directiva de Planeamiento Militar. 2012. Confidencial.
- [10] OTAN. Nuevo Concepto Estratégico: Compromiso Activo, defensa moderna. Cumbre de Lisboa. 2010.
- [11] Tratado del Atlántico Norte. Artículo 6. 1949.
- [12] UE. Alto Representante para la Política Externa y de Seguridad Común. Estrategia: Una Europa segura en un mundo mejor. 2003, actualizada en 2008.
- [13] Hartmann, A-R. La gestión de las fronteras exteriores. Ficha técnica sobre la UE-2014. 2013.
- [14] MINISINT. Programa Plurianual. 2008.
- [15] Consejo de Ministros. Orden Presidencial 3108/2006 para la creación de una Autoridad de Coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias.
- [16] CCRC. Protocolo de Coordinación entre el CCRC y los organismos implicados en las operaciones de control de la inmigración ilegal vía marítima en Canarias.
- [17] Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013.
- [18] MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.
- [19] Norma Operativa (NOP) 303/08 de la Unidad Militar de Emergencias (UME). Establecimiento de un módulo de campamento de damnificados.
- [20] Norwegian Refugee Council sobre las normas de gestión de campamentos.
- [21] Orientaciones militares OR5-006 sobre las Pequeñas Unidades en las Operaciones de Evacuación de Personas.
- [22] Plan de Protección del Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas.
- [23] Orden de Operaciones de la BRIL XVI para el ejercicio de simulación de montaje de CETI,s.
- [24] MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación INDIA-MIKE. 2007.
- [25] Entrevista con el Jefe de G-3 del Estado Mayor de la BRIL XVI.
- [26] JEMAD. Directiva 05/08 del sobre la participación de las FAS ante un emergencia producida en casos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas.
- [27] EME. Dir. 01/10 sobre operaciones de apoyo a AACC.
- [28] Dir. 06/07 sobre acciones del ET en la lucha contra incendios.

ANEXOS

ANEXO A

Rutas de inmigración

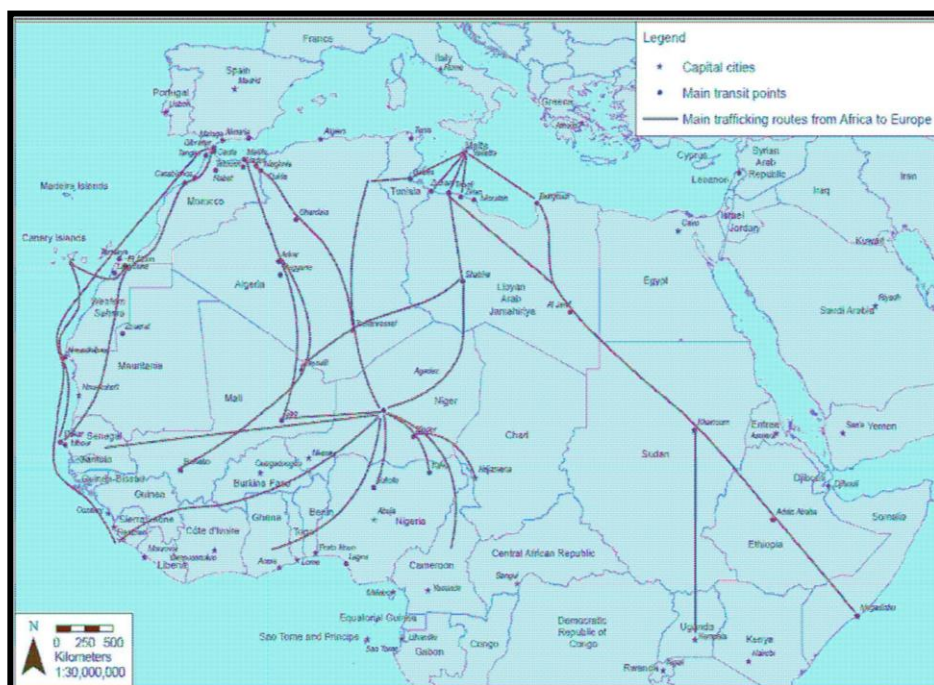


Figura A.1. Principales rutas internas de tráfico de personas desde África a Europa.

Fuente: MINISINT. Plan Plurianual. p. 4.



Figura A.2. Principales entradas a Europa y rutas migratorias procedentes de África.

Fuente: MINISINT. Plan Plurianual. p. 12.

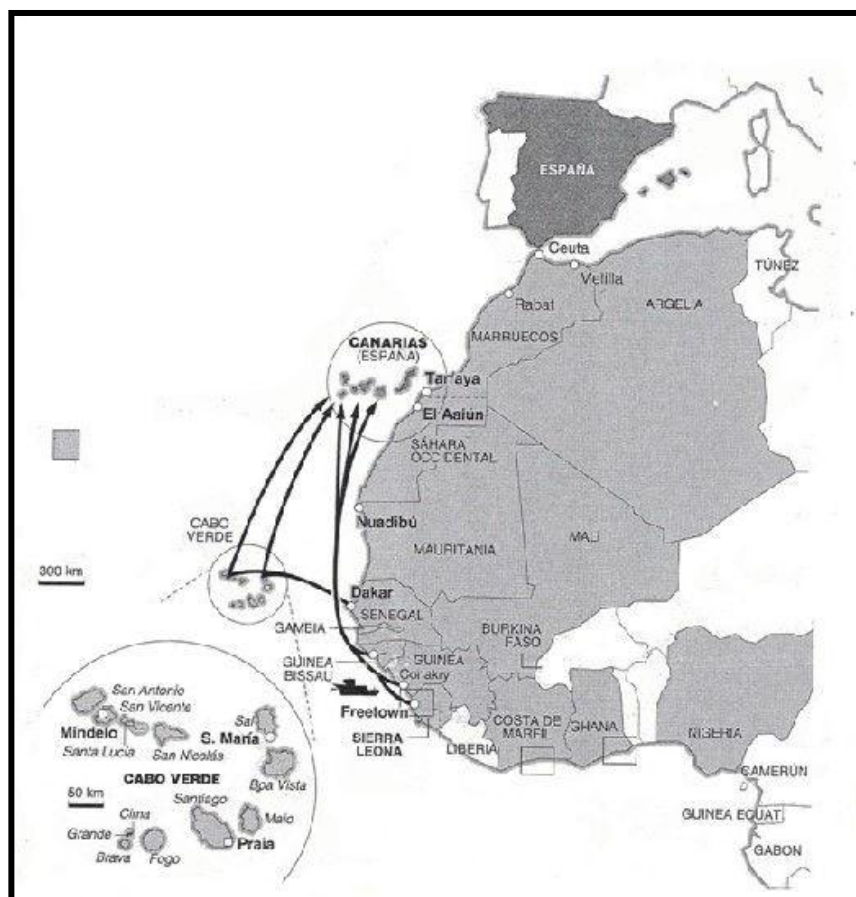


Figura A.3. Principales rutas de inmigración de África Occidental con destino Canarias.
Fuente: MINISINT. Plan Plurianual. p. 13.

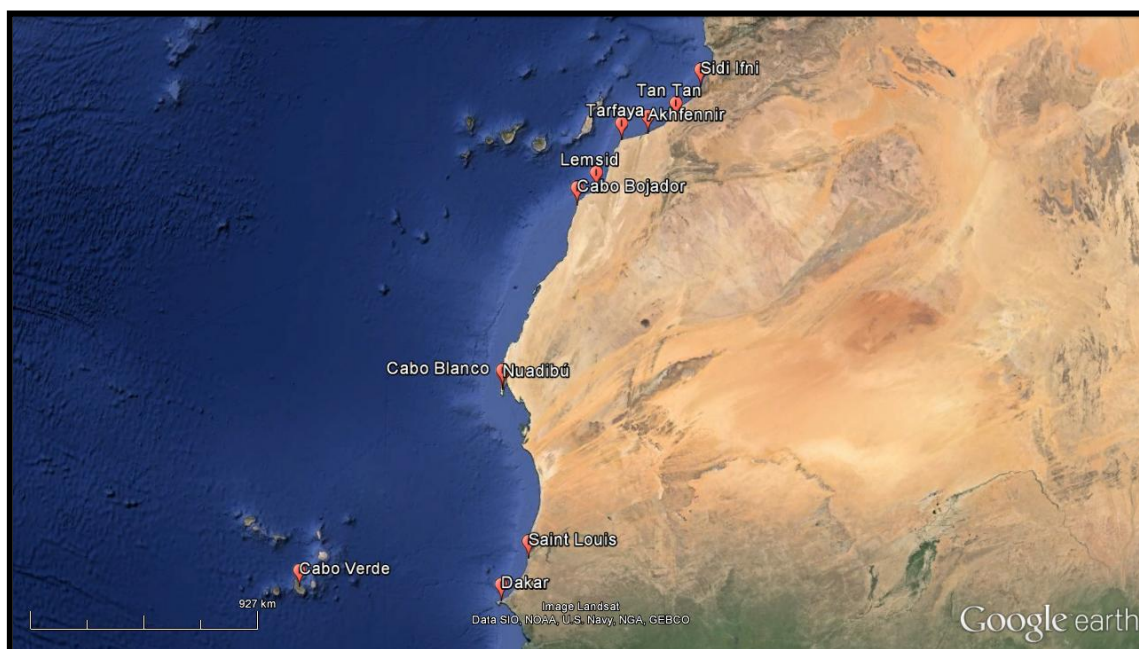


Figura A.4. Principales puntos de origen de las rutas de inmigración desde África Occidental con destino Canarias.
Fuente: Elaboración propia con Google Earth.



Figura A.5. Principales puntos de origen del Sáhara Occidental con destinación Canarias, las rutas de inmigración más importantes.

Fuente: Elaboración propia con Google Earth.

INICIO	DESTINO	DISTANCIA
Cabo Bojador	Fuerteventura	221 km
Cabo Bojador	Gran Canaria	197 km
Cabo Bojador	Tenerife	286 km
Tarfaya	Fuerteventura	101 km
Tarfaya	Lanzarote	127 km
Sidi Ifni	Fuerteventura	350 km
Sidi Ifni	Lanzarote	300 km
Cabo Blanco	Tenerife	803 km
Cabo Blanco	El Hierro	766 km
Cabo Blanco	Gran Canaria	781 km
Dakar	Tenerife	1465 km
Dakar	El Hierro	1418 km
Dakar	Gran Canaria	1485 km
Cabo Verde	La Palma	1500 km
Cabo Verde	El Hierro	1390 km
Cabo Verde	Gran Canaria	1520 km

Tabla A.1. Ejemplos de distancias aproximadas de distintas rutas de inmigración irregular con destino Canarias.

Fuente: Elaboración propia con Google Earth.

ANEXO B

Estadísticas sobre los flujos migratorios ilegales

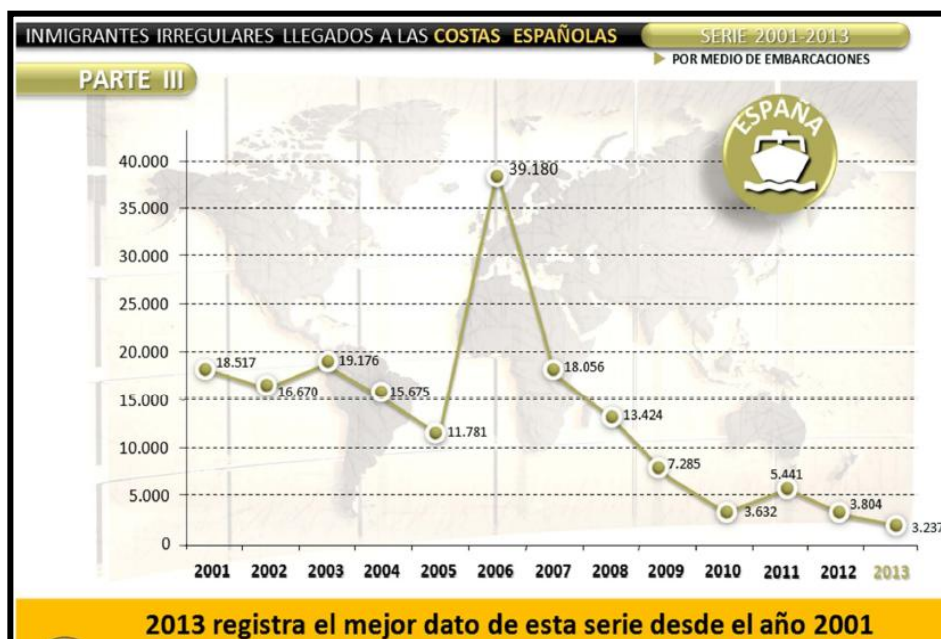


Figura B.1. Serie histórica de 2001 a 2013 de llegada de inmigrantes irregulares a costas españolas por medio de embarcaciones.

Fuente: MINISINT. Balance de la lucha contra la inmigración irregular. 2013.

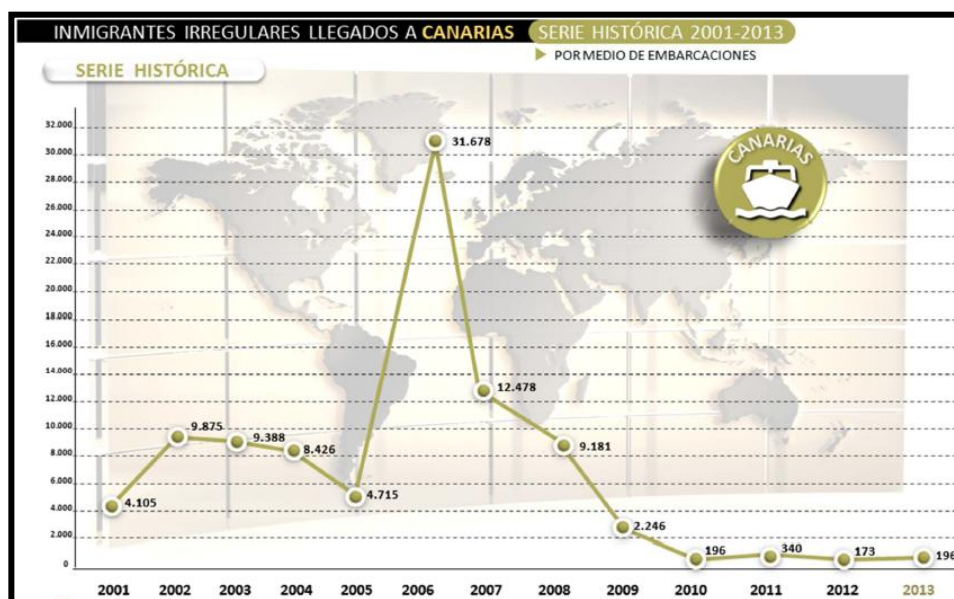


Figura B.2. Serie histórica de 2001 a 2013 de llegada de inmigrantes irregulares a Canarias por medio de embarcaciones.

Fuente: MINISINT. Balance de la lucha contra la inmigración irregular. 2013.

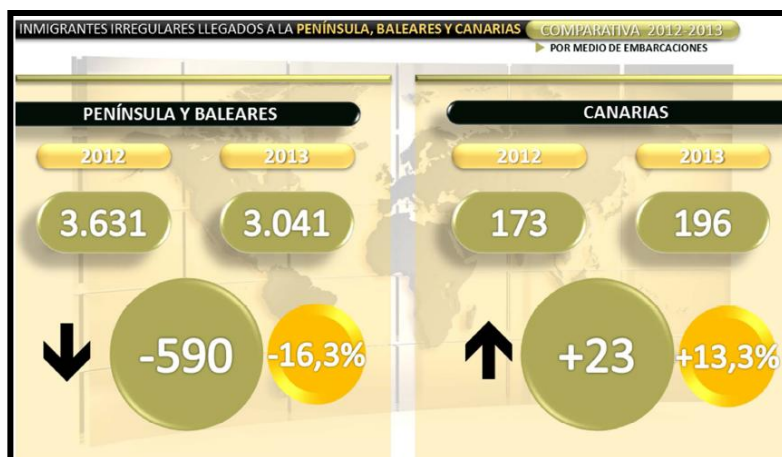


Figura B.3. Comparativa 2012-2013 entre la llegada de inmigrantes irregulares a la Península y Baleares y Canarias por medio de embarcaciones.

Fuente: MINISINT. Balance 2013 de la lucha contra la Inmigración irregular.2013.



Figura B.4. Comparativa 2006-2013 entre la llegada de inmigrantes irregulares a la Península y Baleares y Canarias por medio de embarcaciones.

Fuente: MINISINT. Balance 2013 de la lucha contra la Inmigración irregular.

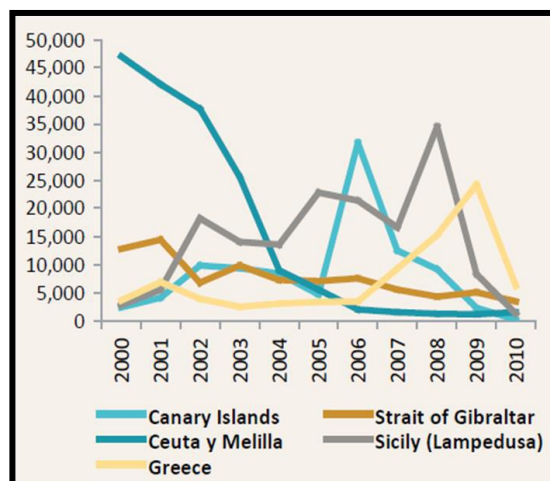


Figura B.5. Comparativa entre los diferentes lugares de entrada de inmigrantes irregulares a Europa.

Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo I p.1.

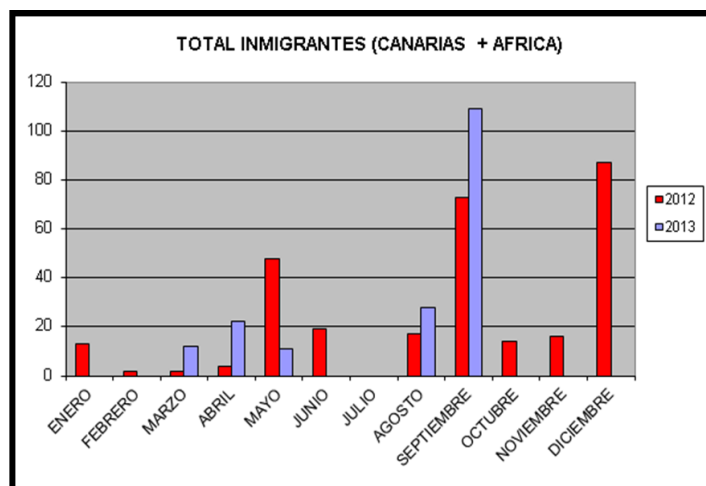


Figura B.6. Comparativa 2012-2013 del total de inmigrantes interceptados tanto en Canarias como en África.
 Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo I p. 23.

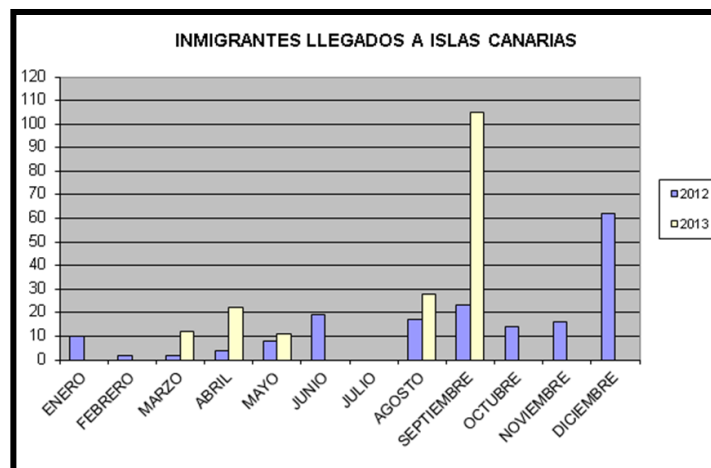


Figura B.7. Comparativa 2012-2013 del total de inmigrantes irregulares llegados Canarias.
 Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo I p. 23.

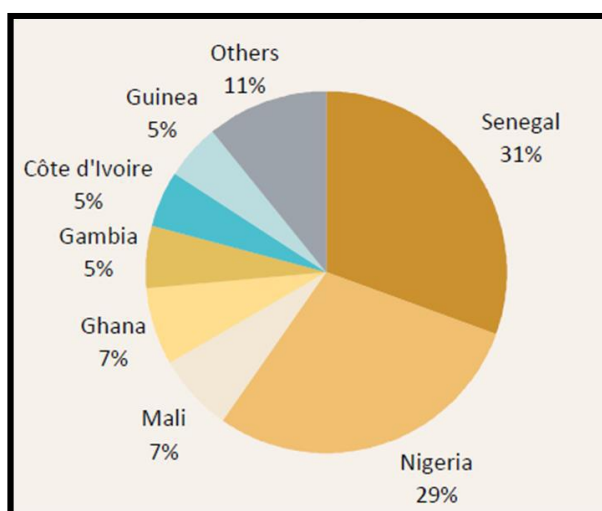


Figura B.8. Nacionalidad de los inmigrantes detectados en España, Italia y Malta entre 2008 y 2011.
 Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo I p.1.

ANEXO C

Embarcaciones usadas por inmigrantes ilegales

- **Patera:**

Embarcación de origen marroquí, de uso cotidiano para la pesca. Pueden transportar entre 15 y 40 personas. Con un motor fueraborda con una potencia entre 12 y 40 CV están construidas de madera y disponen de una eslora de entre 4 y 7 metros. Muy usadas para transportar inmigrantes en la ruta Sahara Occidental – Canarias entre 1999 y 2005 y entre 2010 y la actualidad.

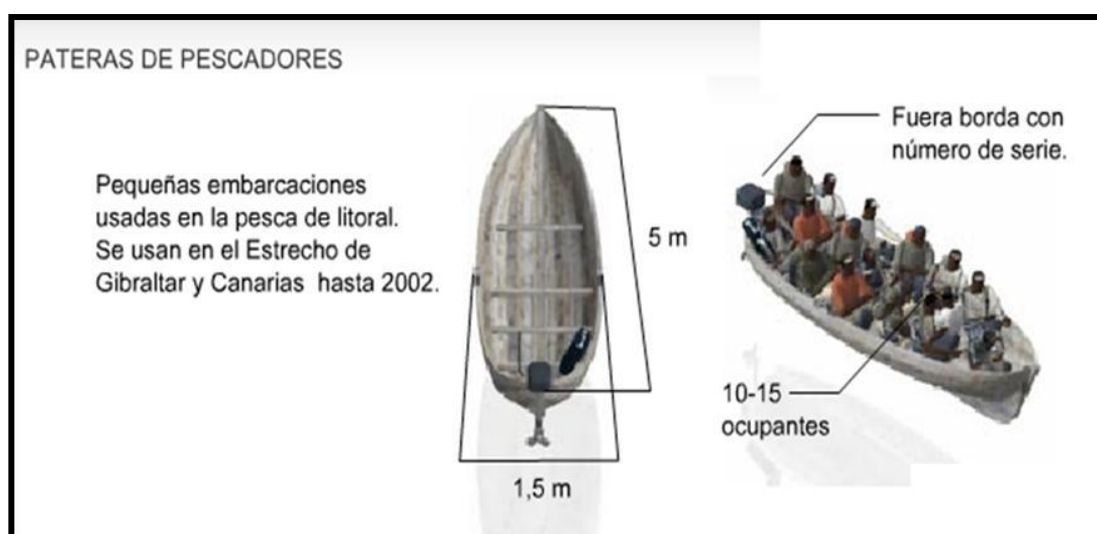


Figura C.1. Patera de pescadores.



Figura C.2. Patera de inmigrantes.



Figura C.3. Ilustración de una patera.



Figura C.4. Ilustración de una patera con inmigrantes.

- **Cayuco:**

Embarcación de origen mauritano y senegalés, de uso común para la pesca. Por sus cualidades, permite mejor navegación que la patera. Muy usado a partir del 2006 con la “Crisis de los Cayucos”. En la actualidad siguen arribando a costas canarias. Existen dos versiones, la mauritana y la senegalesa.

- **Cayuco mauritano:** Hecho de madera y fibra, cuenta con una eslora de entre 7 y 10 metros. Tiene dos motores fueraborda, uno principal de entre 20 y 40 CV y otro auxiliar de 12 a 15 CV. Tiene una capacidad media de 60 personas. Suele ir pintado de blanco o azul celeste.
- **Cayuco senegalés:** más grande que el mauritano, tiene una eslora de entre 9 y 30 metros, con dos motores fueraborda, ambos de entre 40 a 60 CV. Su capacidad oscila entre las 80 y las 150 e incluso 180 personas. Suelen ir pintados con colores vivos (rojo, amarillo, verde, blanco...).

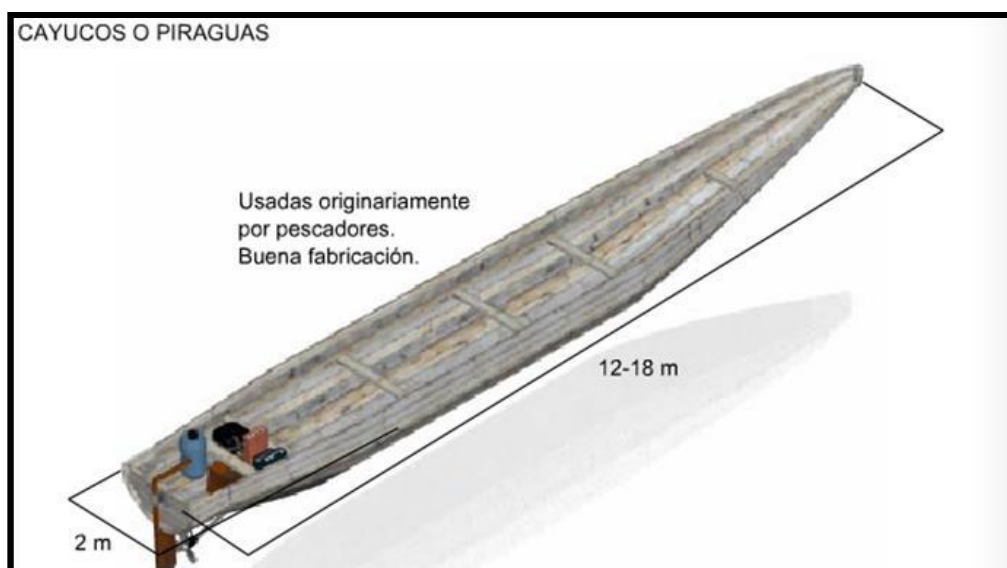


Figura C.5. Cayuco medio.



Figura C.6. Cayuco mauritano con inmigrantes.



Figura C.7. Cayuco senegalés con inmigrantes.

- **Embarcación neumática:**

Este tipo de embarcación se ha usado siempre de forma excepcional y en rutas de corto alcance. Eran de tipo neumático, con una eslora media de 7 metros y motor fueraborda que podía alcanzar los 60 CV. Su capacidad era de entre 20 y 25 personas.



Figura C.8. Barca neumática con inmigrantes.



Figura C.9. Barca neumática con inmigrantes.

- **Barco negrero:**

Utilización de barcos de pequeño o mediano porte, como barcos pesqueros o cargueros, para el traslado masivo de inmigrantes ilegales. Mayormente usado para distancias muy largas como la ruta desde Guinea o Cabo Verde. Muy usado entre 2000 y 2007 habiendo casos aislados desde 2010 en Canarias.



Figura C.10. Barco negrero.



Figura C.11. Comparación entre algunas embarcaciones.

ANEXO D

Competencias de la GC y el CNP

Además de las competencias correspondientes a las diferentes Policías autonómicas, territorialmente, en el ámbito de la seguridad ciudadana, al CNP le corresponde ejercer sus funciones en las capitales de provincia y en aquellos núcleos urbanos que el Gobierno determine. La Guardia Civil es responsable en el resto del territorio nacional y en el mar territorial. Funcionalmente, de acuerdo a la Ley Orgánica 2/86, y en relación con la gestión de fronteras, corresponde lo siguiente [14]:

- **Cuerpo Nacional de Policía:**

Les corresponde la responsabilidad del control de:

- La expedición de los Documentos Nacionales de Identidad, de los pasaportes y de las tarjetas de extranjeros; en general, todo lo relativo a la documentación de los ciudadanos extranjeros en España.
- El control de la entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros.
- La investigación de las redes de inmigración ilegal.
- Funciones relacionadas con la migración, recepción y asilo, extradición y repatriación, como se definen en la ley española.
- La cooperación con los cuerpos de policía de otros países, de acuerdo a los acuerdos internacionales relevantes.

Estas responsabilidades se traducen en actividades tales como:

- Controles de pasos fronterizos, realizando las comprobaciones pertinentes con el fin de detectar a personas y objetos de interés policial (como reclamaciones judiciales), así como explotar los registros de paso de fronteras con fines operativos.
- Detección de documentación falsa o expedida bajo justificaciones falsas en puestos fronterizos.
- Expedición de visados en puestos fronterizos.
- Explotación operativa de los sistemas de información disponibles respecto al control de fronteras (SIS, SIRENE, etc.).
- Construcción y explotación operativa de los centros de primera acogida e internamiento de inmigrantes.
- Ejecución de acciones de retorno forzoso de los inmigrantes en situación irregular detectados.

- **Guardia Civil:**

Les corresponde la responsabilidad del control de:

- El Resguardo Fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando.
- La vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas.
- La custodia de vías de comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos, aeropuertos, centros e instalaciones que por su interés lo requieran.
- La conducción interurbana de presos y detenidos.

Estas responsabilidades se traducen en actividades tales como:

- El despliegue y explotación de medios de vigilancia (sensores, embarcaciones, aeronaves, etc.) que permitan el control de las fronteras marítimas españolas.
- Patrulla de las zonas de costa y labores de intervención en aguas territoriales.
- Colaboración con SASEMAR, auxilios y remolques marítimos.
- El despliegue y explotación de sistemas de control del tráfico y el transporte por vías terrestres interurbanas, incluyendo pasos fronterizos de especial interés (sistemas de reconocimiento automático de matrículas de los vehículos que desembarcan en los puertos del Estrecho de Gibraltar).
- El despliegue de oficiales de enlace en aquellos países que se consideren principales fuentes de inmigración (por ejemplo, Marruecos).

ANEXO E

Medios asignados al CNP y la GC destinados al control de fronteras

MEDIOS	POLICÍA	G. CIVIL	TOTAL
1.- EQUIPOS FIJOS			
1.1.- SIRDEE (Sistema Integrado de Radiocomunicaciones de Emergencia del Estado)			
- Estaciones fijas	78	---	78
- Equipamiento Centros Operativos Complejos (COC)	8	8	16
1.2.- SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia de Fronteras Exteriores)			
- Estaciones sensoras	---	26	26
- Centros de Mando y Control	---	8	
- Sistemas de seguridad estaciones	---	5	5
- Equipos detectores de personas por latidos del corazón	---	12	12
- Banco de pruebas de cámaras térmicas	---	1	1
1.3.- OTRO EQUIPAMIENTO			
- Estaciones fijas	---	8	8
- Equipamiento Centros Operativos Complejos (COC)	---	---	0
- Sistemas de seguridad electrónica	53	---	53
- Sistemas de Identificación Automática de Matrículas (SIAM)	---	10	10
- Radioenlaces instalados en helicópteros	---	8	
2.- EQUIPOS MÓVILES			
2.1.- SIRDEE (Sistema Integrado de Radiocomunicaciones de Emergencia del Estado)			
- Radioteléfonos móviles o vehiculares	588	---	588
- Radioteléfonos portátiles	3.827	---	3.827
2.2.- SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia de Fronteras Exteriores)			
- Unidades móviles de vigilancia	---	13	13
- Prismáticos giroestabilizados	---	35	35
2.3.- OTRO EQUIPAMIENTO			
- Cámaras térmicas (94 +12 móviles)	---	106	106
3.- ELEMENTOS DE TRANSPORTE			
- Helicópteros	4	11	15
- Embarcaciones de altura	---	14	14
- Embarcaciones medias	---	34	34
- Embarcaciones ligeras	---	8	8
- Embarcaciones semi-rígidas	---	25	25
- Turismos (vehículos uniformados y no uniformados)	1.286	2.311	3.597
- Vehículos todoterreno	88	1.402	1.490
- Otros vehículos (furgonetas, camiones, ambulancias, etc.)	255	572	827
- Motocicletas	731	935	1.666
4.- MEDIOS INFORMÁTICOS			
- Ordenadores	3.623	1.087	4.710
- Aplicaciones operativas	2	44	46

Tabla E.1. Medios del CNP y la GC al inicio del Plan Plurianual (2007).

Fuente: Arranz Bardenas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013.

ANEXO F

Proyecto SEAHORSE

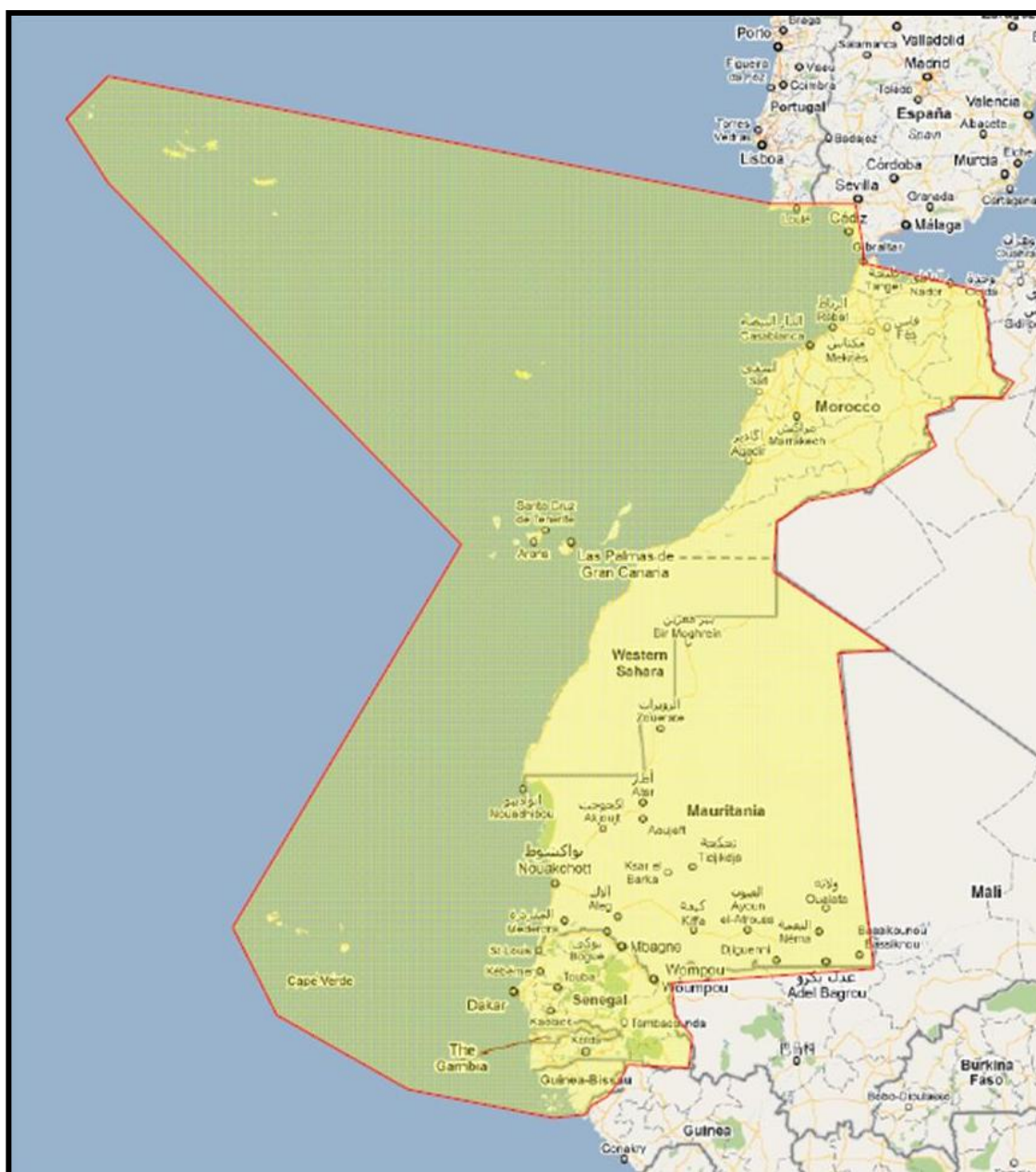


Figura F.1. Zona de actuación de SEAHORSE.

Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013, Anexo IV p. 4.

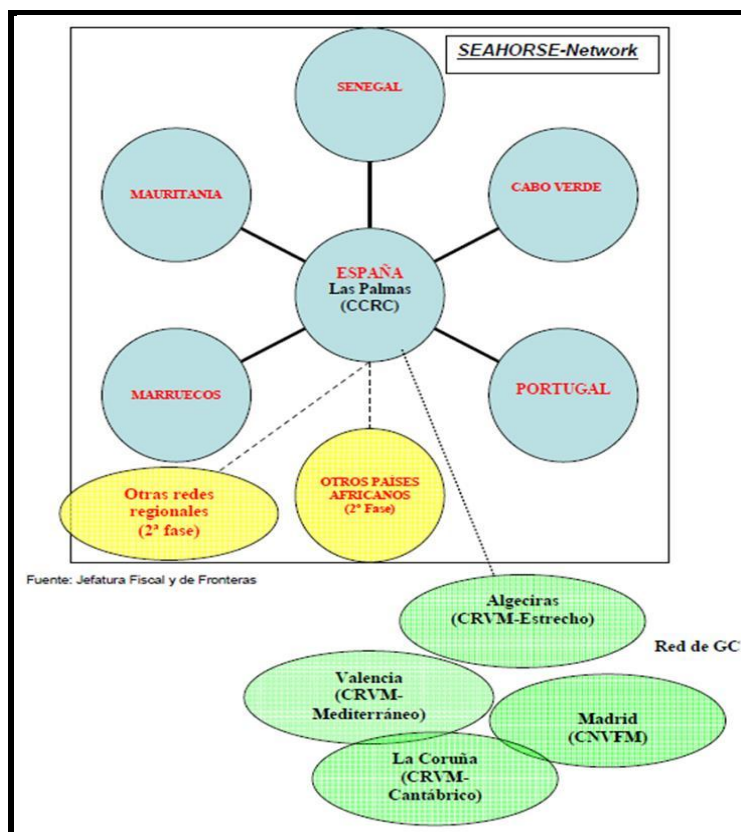


Figura F.2. Estructura del SEAHORSE-NETWORK.

Fuente: Arranz Barderas D. *La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido*, 2013, Anexo IV p. 2.

AÑOS	OPERACIONES	FINANCIACIÓN Y ACTIVIDADES	PARTICIPANTES
2006-2008	Proyecto <i>SeaHorse</i>	AENEAS: 2,5 millones € Conferencias anuales de Policía Euro-Africana Patrullas conjuntas con los servicios marroquíes Formación de formadores en migración irregular Desarrollo de red de oficiales de enlace	España, Marruecos, Cabo Verde, Mauritania, Senegal, Italia, Alemania, Portugal, Francia y Bélgica.
2008-2009	Red <i>SeaHorse</i>	AENEAS: 2,5 millones € Establecer comunicaciones seguras y estables por satélite entre los puntos de contacto. Coordinado por el Centro Palmas.	España, Mauritania, Senegal, Cabo Verde y Portugal. [Marruecos]
2009-2010	Centros de coordinación <i>SeaHorse</i>	PROGRAMA TEMÁTICO, Fase I. 2,5 millones € Ampliación de la red a otros países. Nodo físico/informático en cada área a lo largo de las rutas marítimas.	España, Portugal, Marruecos, Mauritania, Senegal, Cabo Verde, Guinea Bissau, Gambia.
2010-2011	West Sahel [Sahel occidental]	PROGRAMA TEMÁTICO, Fase II. 2 millones € Desarrollo adicional de la coordinación iniciada en anteriores fases, ahora dirigido a las rutas terrestres.	Mauritania, Senegal, Mali, Níger, Cabo Verde, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea Conakry y Burkina Faso.

Fuente: Adaptado del Informe de AENEAS 2008, p. 12-20 y el Informe del Programa Temático 2010, p.12.

Tabla F.1. Resumen cronológico del proyecto SEAHORSE.

Fuente: Arranz Barderas D. *La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido*, 2013, Anexo IV p.3.

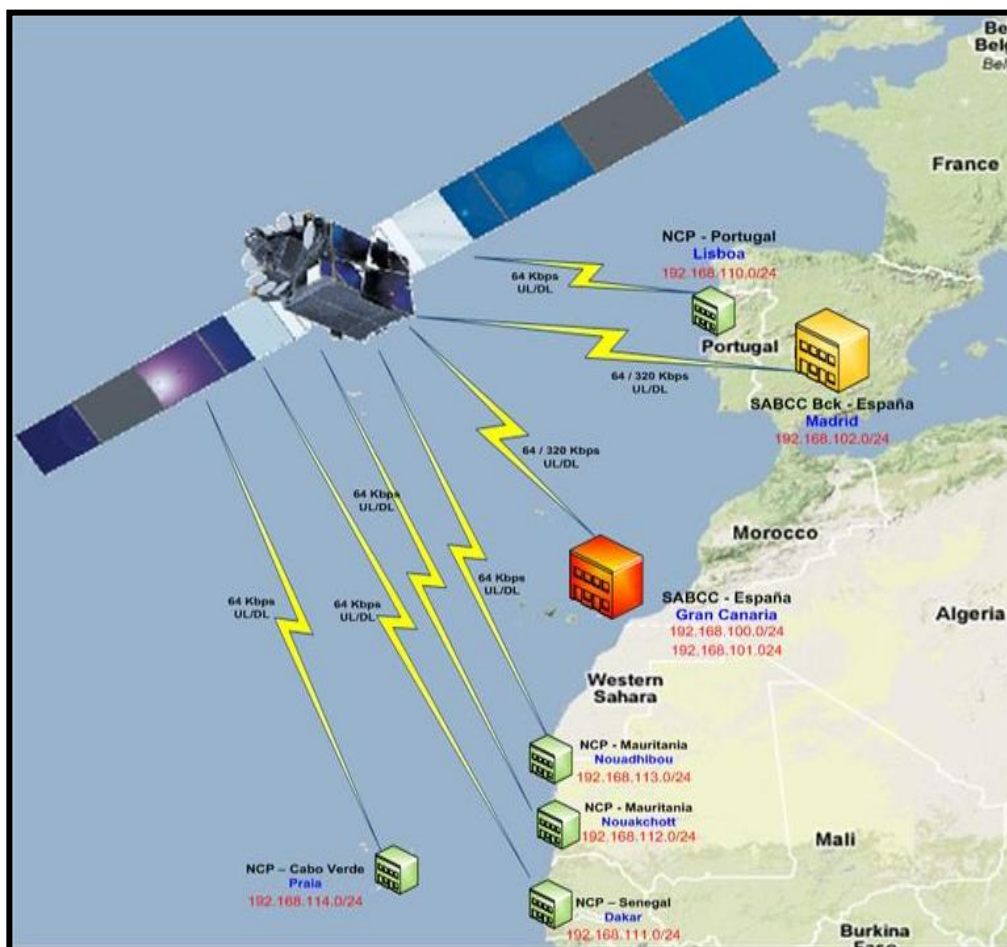


Figura F.3. Sistema SEAHORSE-NETWORK y sus centros de coordinación topológicamente.

Fuente: Arranz Barderas D. *La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África*. Trabajo Académico Dirigido, 2013, Anexo IV p.1.

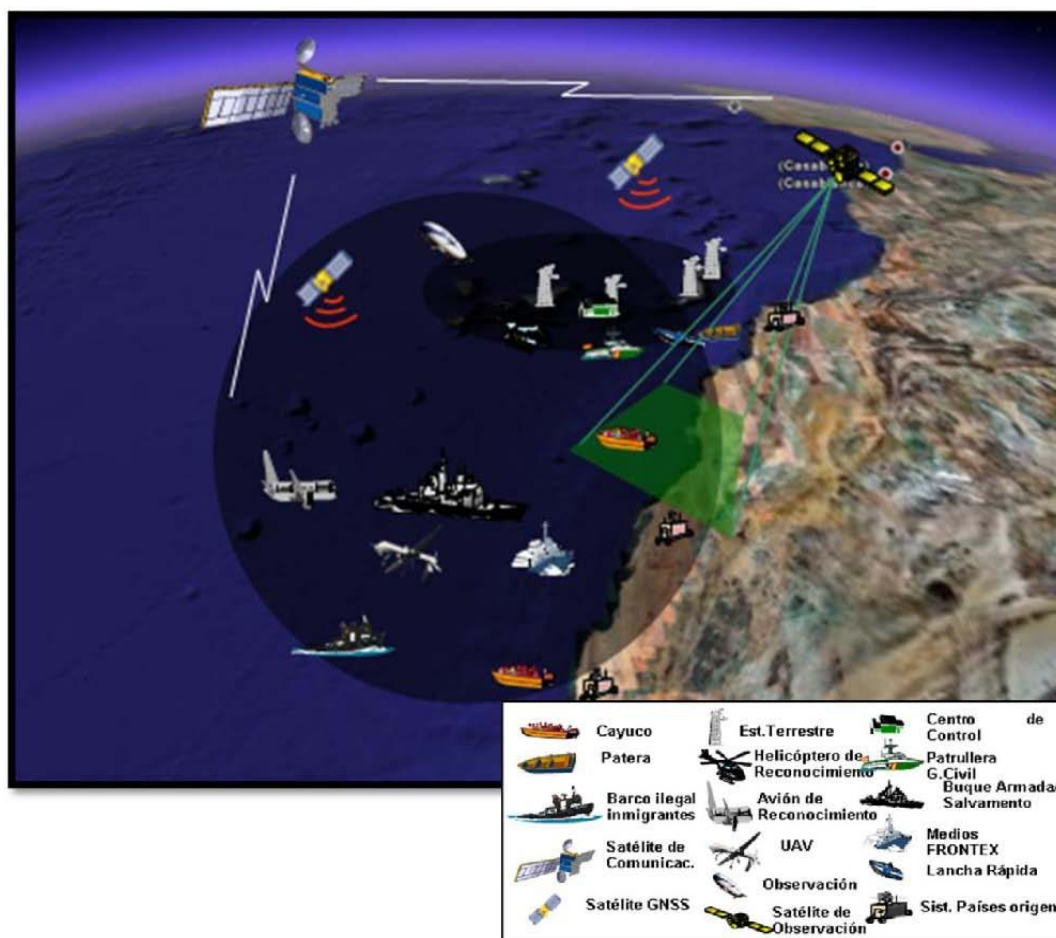


Figura F.4. Uso del SEAHORSE para vigilancia en Canarias.

Fuente: Arranz Barderas D. *La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido*, 2013, Anexo IV p. 3.

ANEXO G

Operación HERA

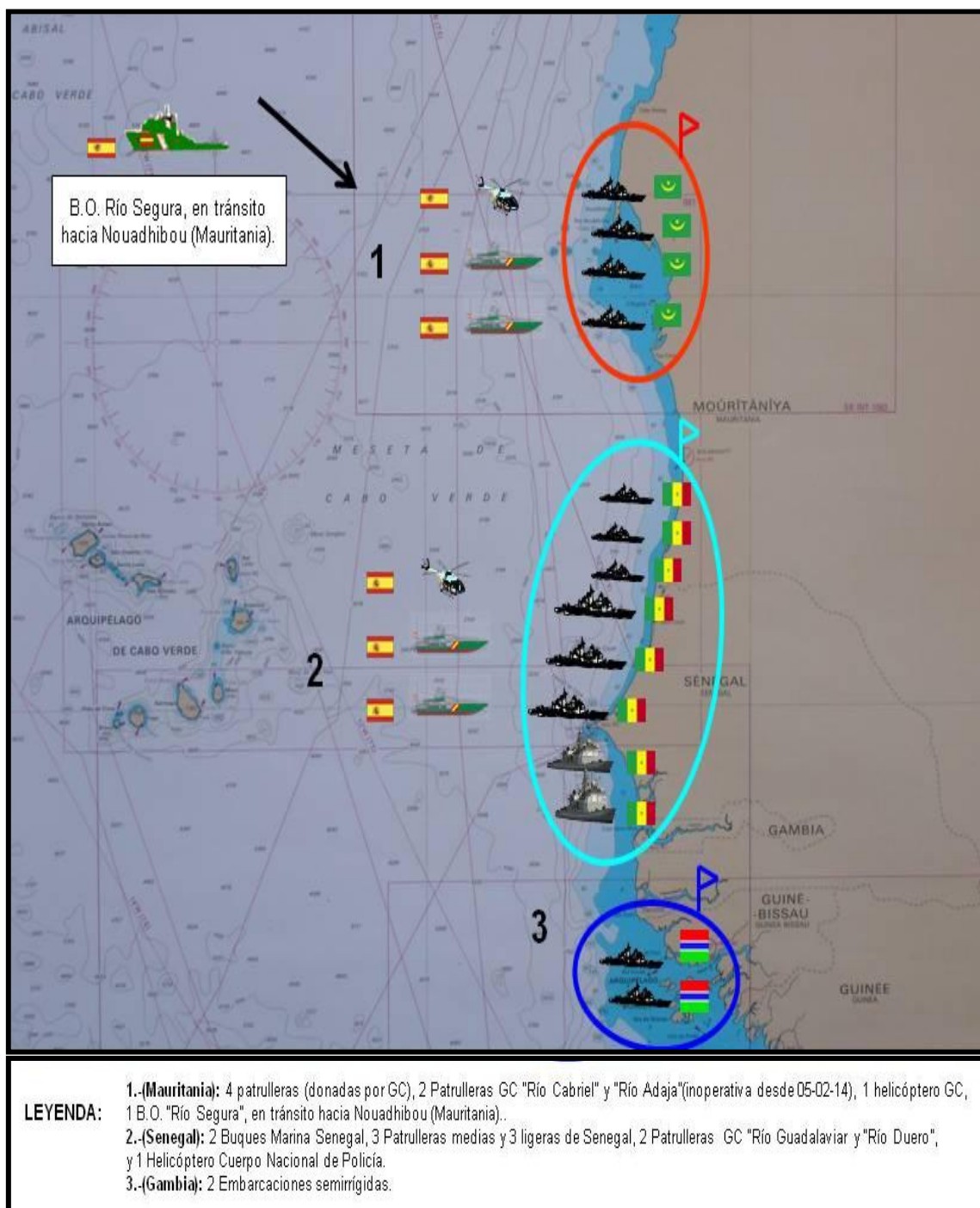


Figura G.1. Ejemplo de despliegue reciente de una Misiones HERA.

Fuente: Resumen diario de información del CCRC. Fecha Confidencial.

AÑO	OPERACIÓN	PRESUPUESTO
2006	HERA I	370.000 €
2006	HERA II	3.200.000 €
2007	HERA III	2.700.000 €
2007	HERA	5.416.000 €
2008	HERA	10.530.960 €
2009	HERA	8.594.628 €
2010	HERA	7.853.273 €
2011	HERA	4.326.796 €
2012	HERA	3.160.000 €
2013	HERA	1.850.000 €

Tabla G.1. Misiones HERA realizadas hasta 2013 y su coste.

Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. p. 44.

Las cantidades totales reflejadas en la Tabla G.1 han de repartirse entre todos los participantes y descontar los gastos administrativos de FRONTEX generados. Por ejemplo, el presupuesto final real para la operación HERA 2012 descendió hasta los 2.485.000 €.

ANEXO H

SIVE



Figura H.1. Esquema de la arquitectura del SIVE.

Fuente: Arranz Bardenas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo V p. 9.

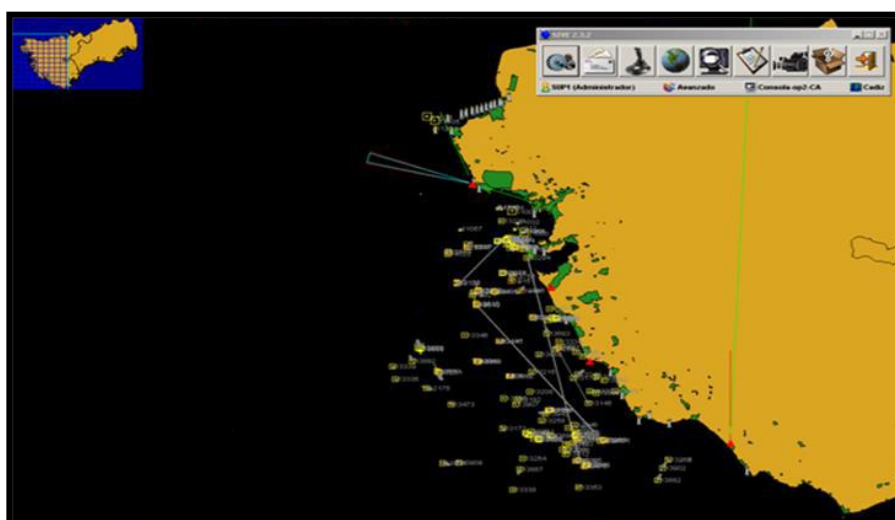


Figura H.2. Pantalla de operador de SIVE que muestra la identificación de embarcaciones.

Fuente: Arranz Bardenas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo V p. 10.

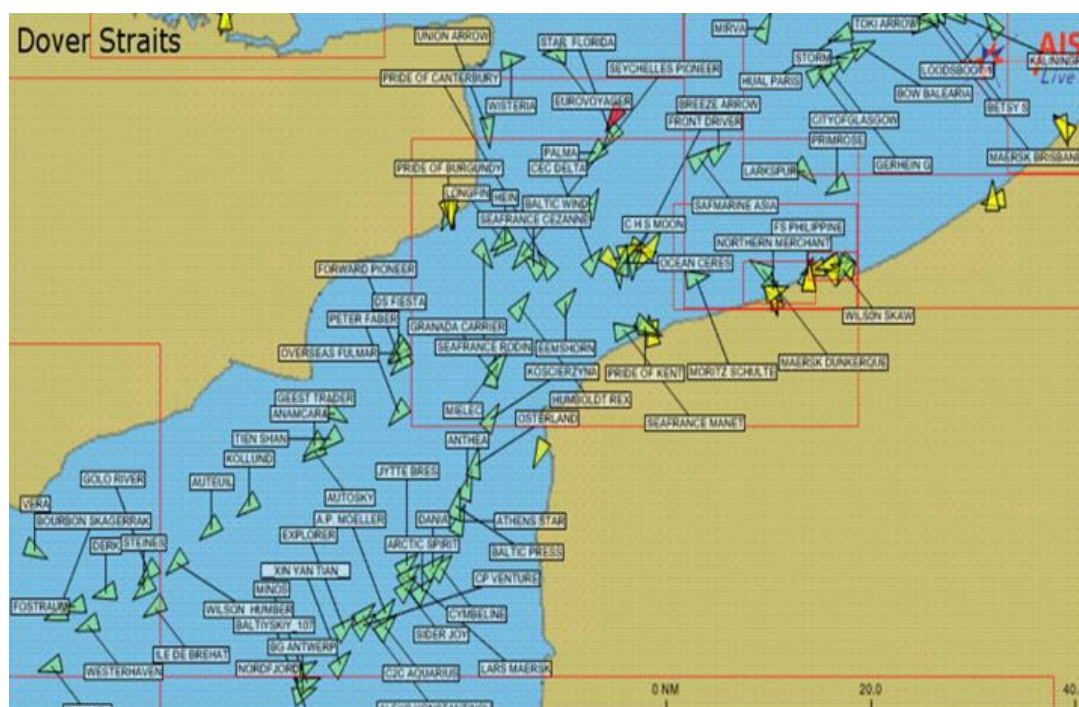


Figura H.3. Ejemplo de visualización del Sistema de Identificación Automática, AIS.

Fuente: Arranz Barderas D. La GC en la lucha contra la inmigración ilegal de Canarias procedente de África. Trabajo Académico Dirigido, 2013. Anexo V p. 11.

ANEXO I

CIE,s del MINISINT a cargo del CNP



Figura I.1. Localización de los CIE,s del MINISINT en Canarias.
Fuente: Elaboración propia.



Figura I.2. CIE de Tenerife.
Fuente: Autero, M. A. laopinion.es.



Figura I.3. CIE de Las Palmas de Gran Canaria.

Fuente: periodistasen español.es

ANEXO J

Estructura y organización del CCRC



Figura J.1. Edificio del CCRC en Las Palmas de Gran Canaria.

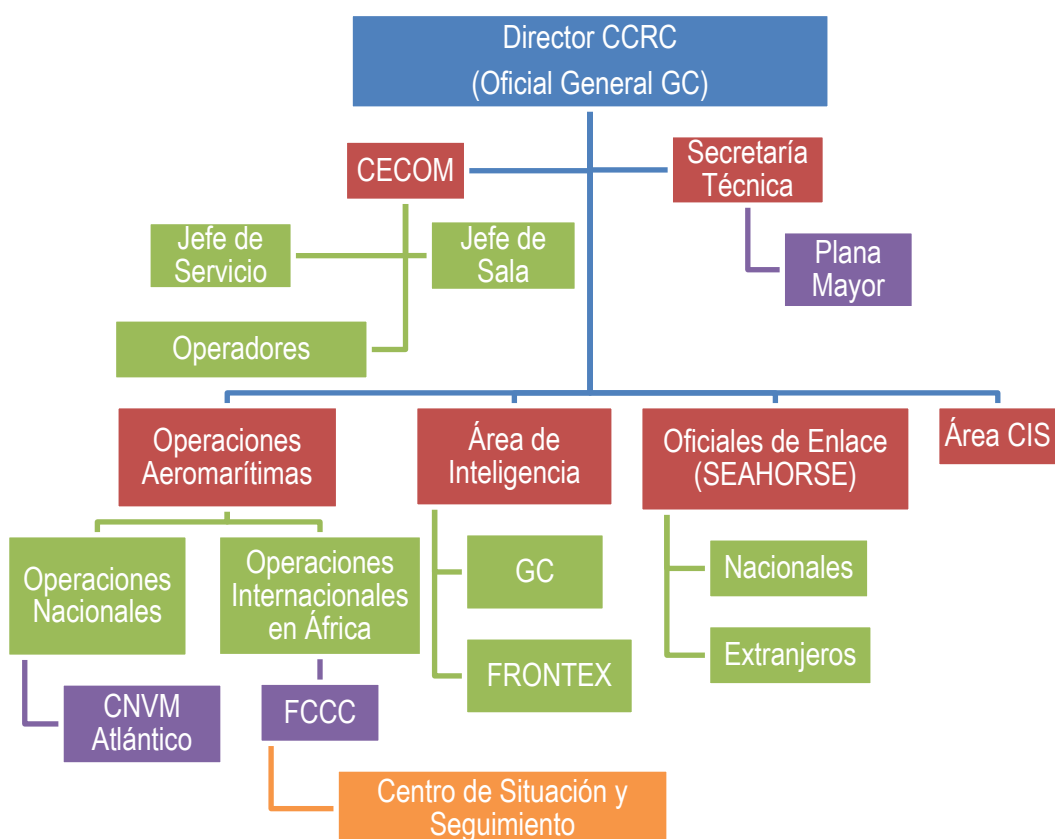


Figura J.2. Estructura de la Organización del CCRC.

Fuente: Elaboración propia.

ANEXO K

Ejemplos de despliegues a coordinar por el CCRC

La longitud total de las fronteras exteriores terrestres españolas es de 80 km. El mar territorial español comprende aquel que rodee la Península, Ceuta, Melilla, las Islas Baleares y las Islas Canarias:

- Longitud del límite exterior del mar territorial: 6.272,4 km
- Superficial total de mar territorial: 157.469 km².

La zona de responsabilidad de búsqueda y salvamento de España incluye las aguas del Sahara Occidental extendiéndose hasta Mauritania, cuyas aguas se reparten, a efectos de legislación en responsabilidad internacional, entre España y Senegal.

- Longitud límite exterior de la zona de búsqueda y salvamento: 7.489 km
- Superficie total de la zona de búsqueda y salvamento: 1.500.000 km².

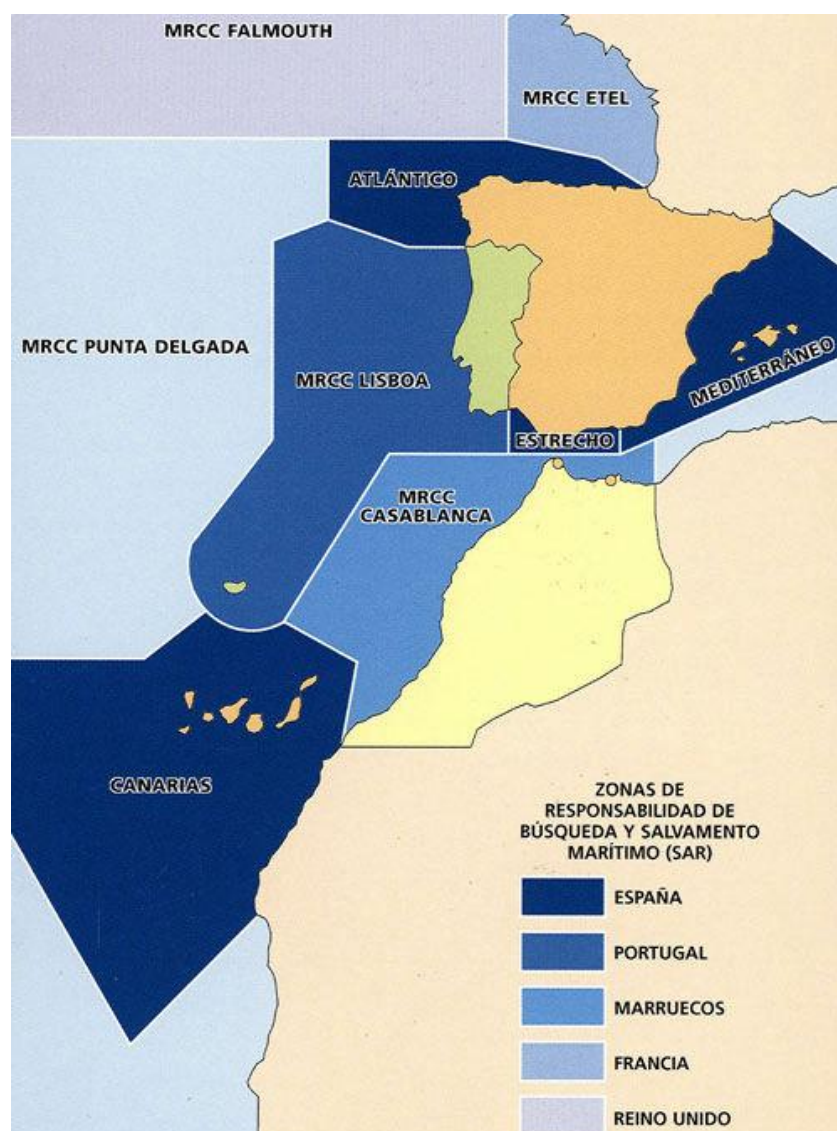


Figura K.1. Zonas de responsabilidad de búsqueda y salvamento.

Fuente: MINISINT. Programa Plurianual. 2008. p. 2.

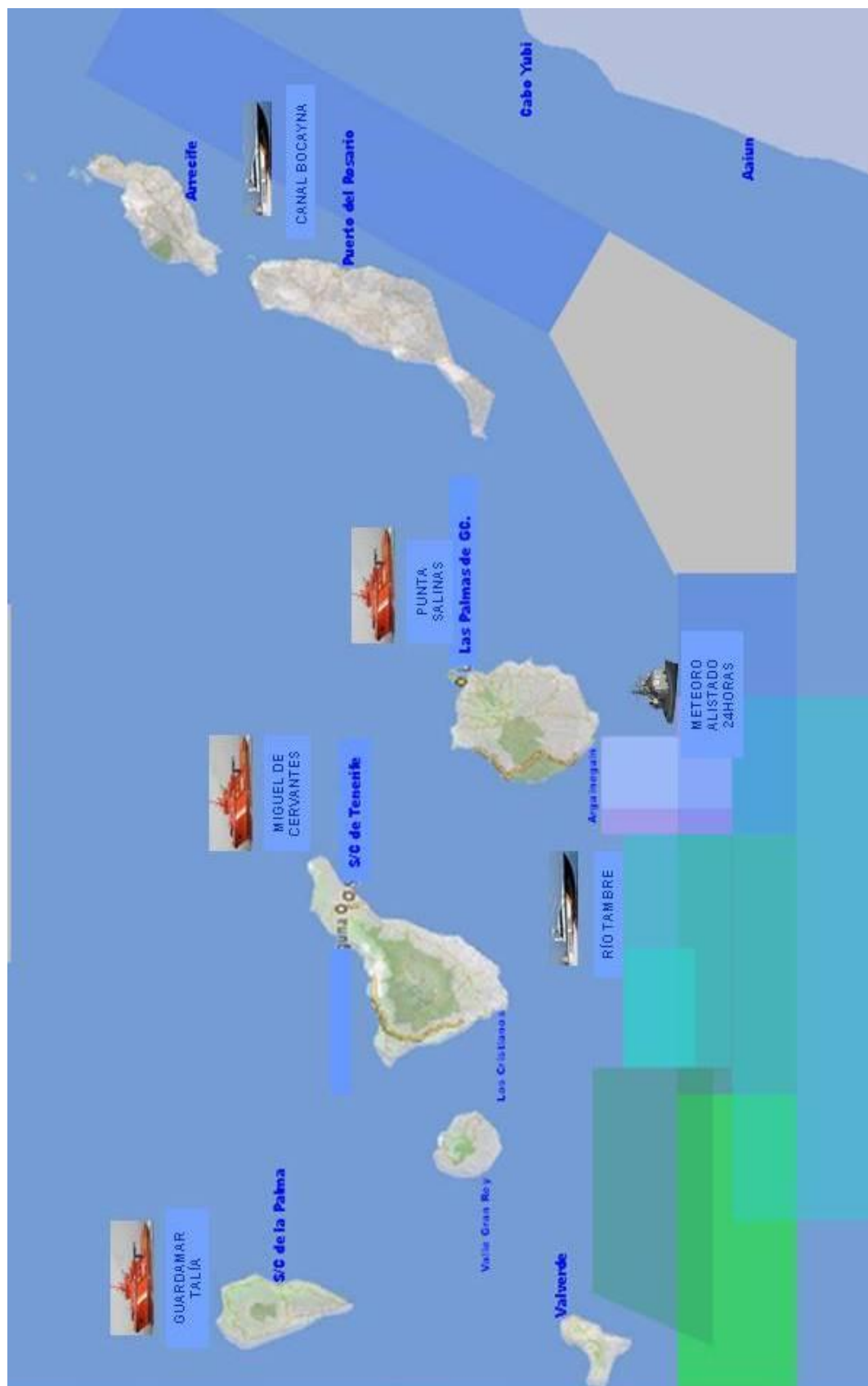


Figura K.2. Mapa de situación de embarcaciones de la Armada, la GC y el SEMAR en el mar territorial de Canarias.

Fuente: Resumen diario de información del CCRC. Fecha Confidencial.

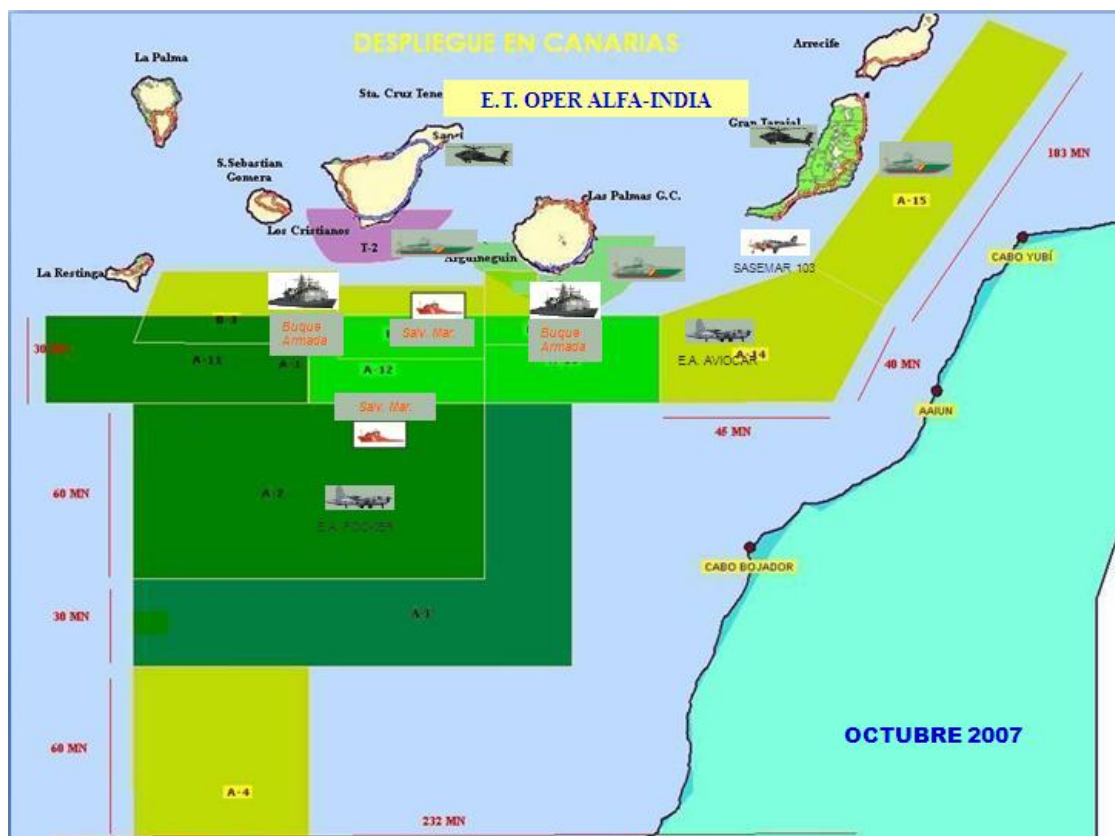


Figura K.3. Mapa con la repartición de zonas de responsabilidad de diferentes organismos: Armada, GC, SEMAR y ET.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.

ANEXO L

Organigramas

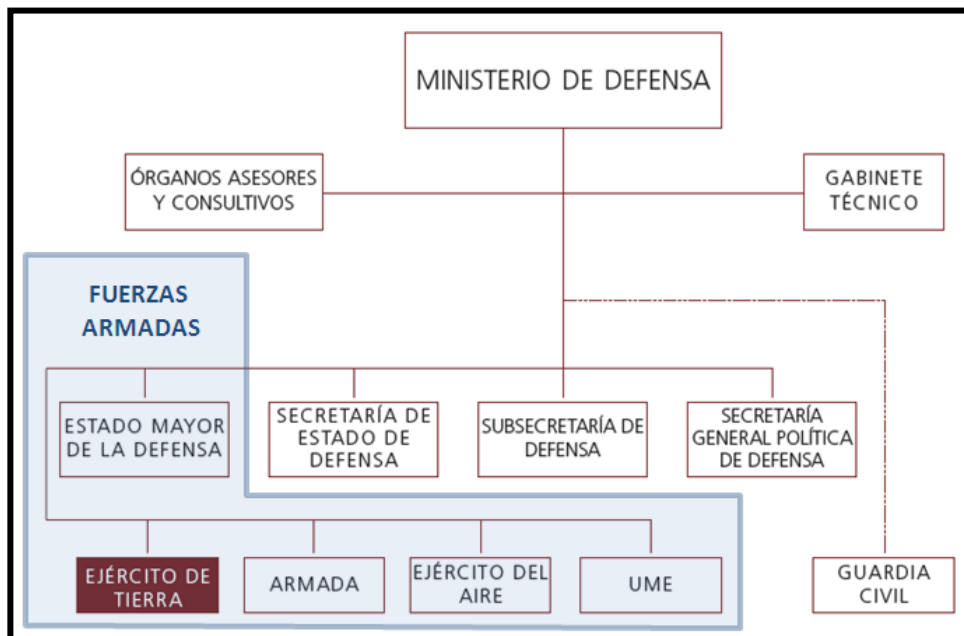


Figura L.1. Organización del Ministerio de Defensa.

Fuente: Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013. p. 4.

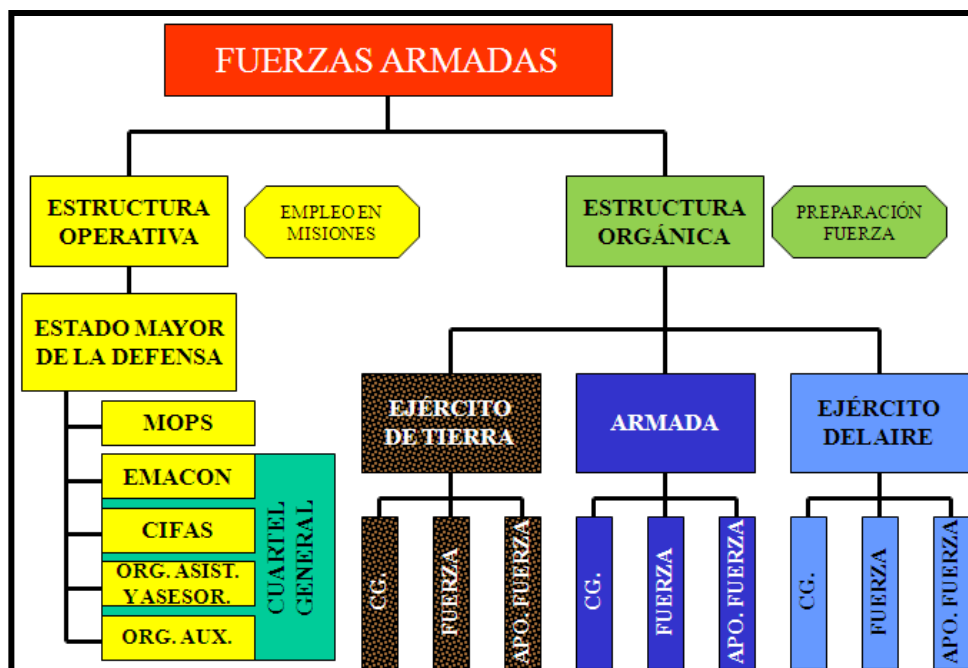


Figura L.2. Organización de las Fuerzas Armadas.

Fuente: Academia General Militar. Apuntes de Táctica y Logística I. 2011.

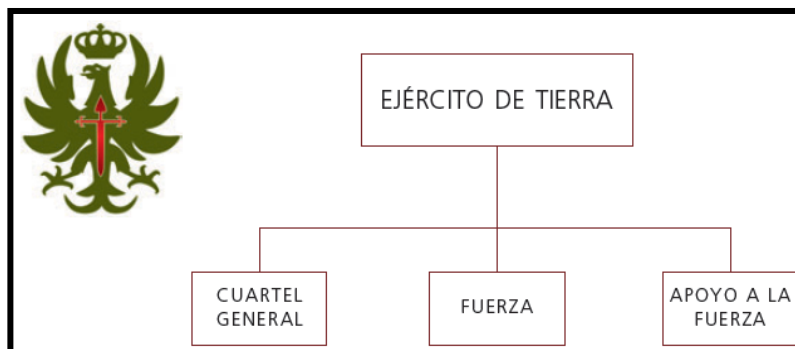


Figura L.3. Organización del Ejército de Tierra.

Fuente: Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013. p. 5.

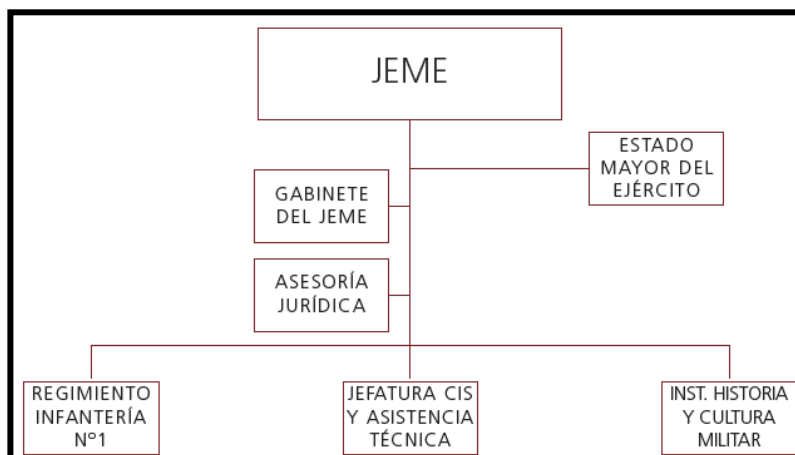


Figura L.4. Organización del Cuartel General del Ejército.

Fuente: Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013. p. 6.

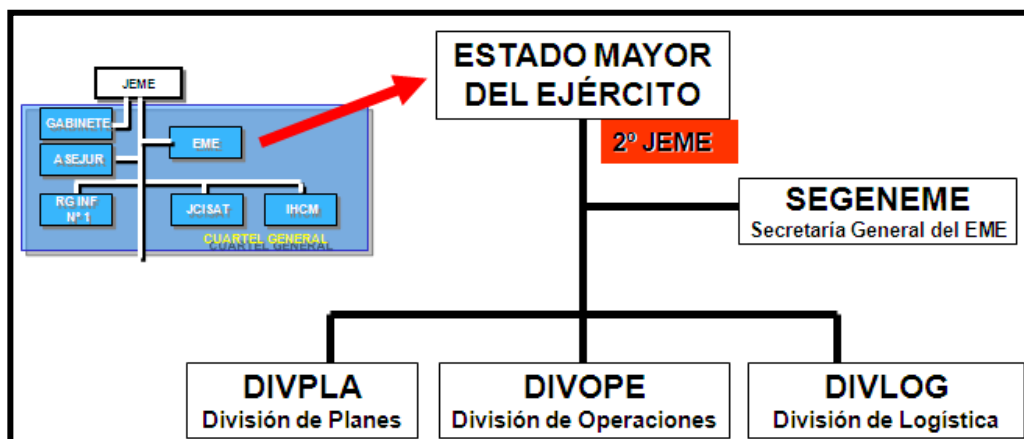


Figura L.5. Organización del Estado Mayor del Ejército.

Fuente: Academia General Militar. Apuntes de Táctica y Logística I. 2011.

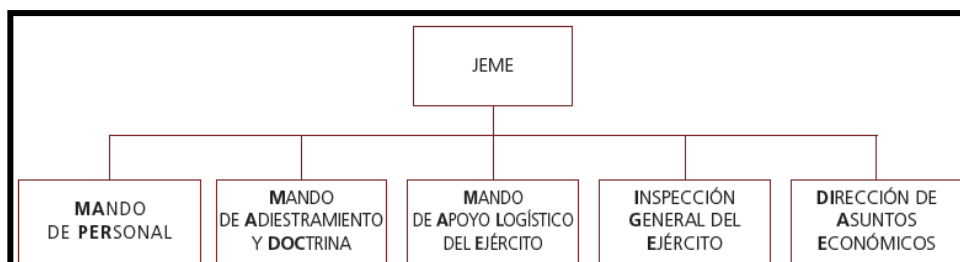


Figura L.6. Organización del Apoyo a la Fuerza.

Fuente: Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013. p. 17.

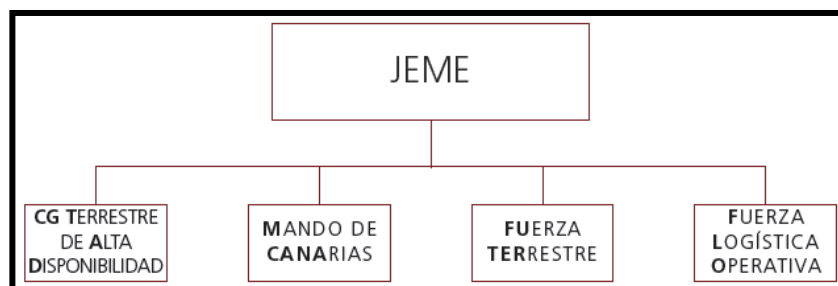


Figura L.7. Organización de la Fuerza.

Fuente: Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013. p. 7.

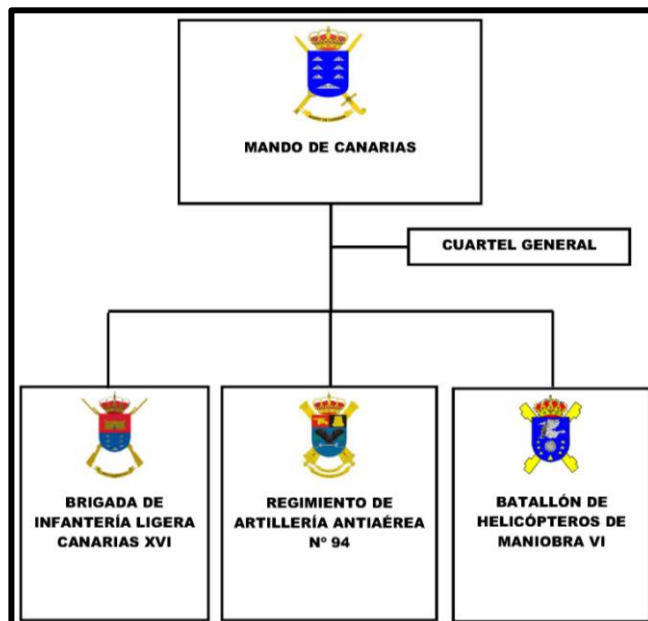


Figura L.8. Organización del MCANA.

Fuente: Intranet, Portal del MCANA.



Figura L.9. Organización del Cuartel General del MACANA.

Fuente: Intranet, Portal del MCANA.

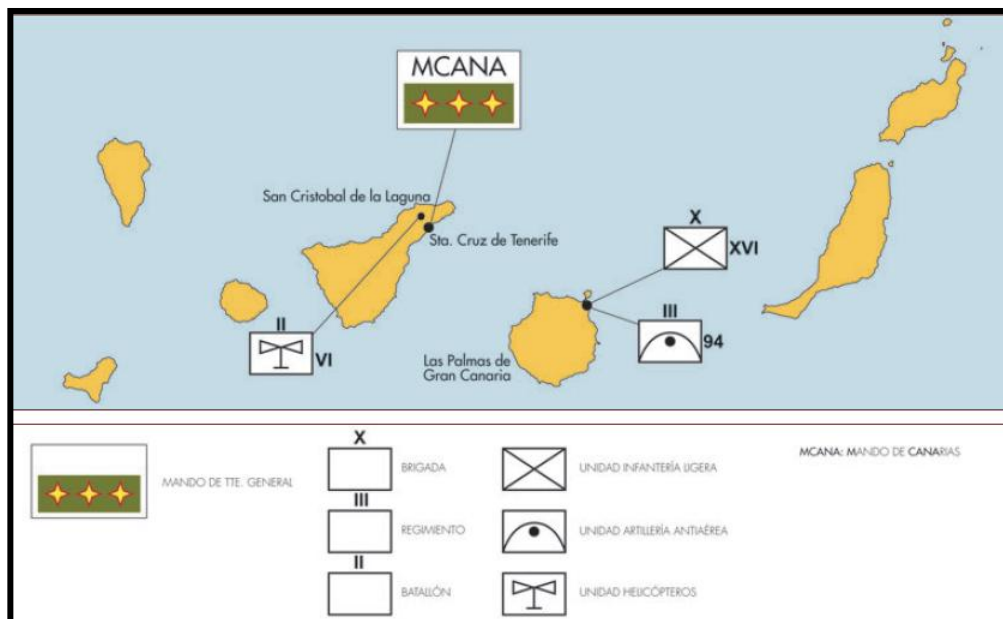


Figura L.10. Localización de los CG de las unidades del MCANA.

Fuente: Departamento de comunicación del Gabinete del JEME. Cuaderno del ET. 2013. p. 13.

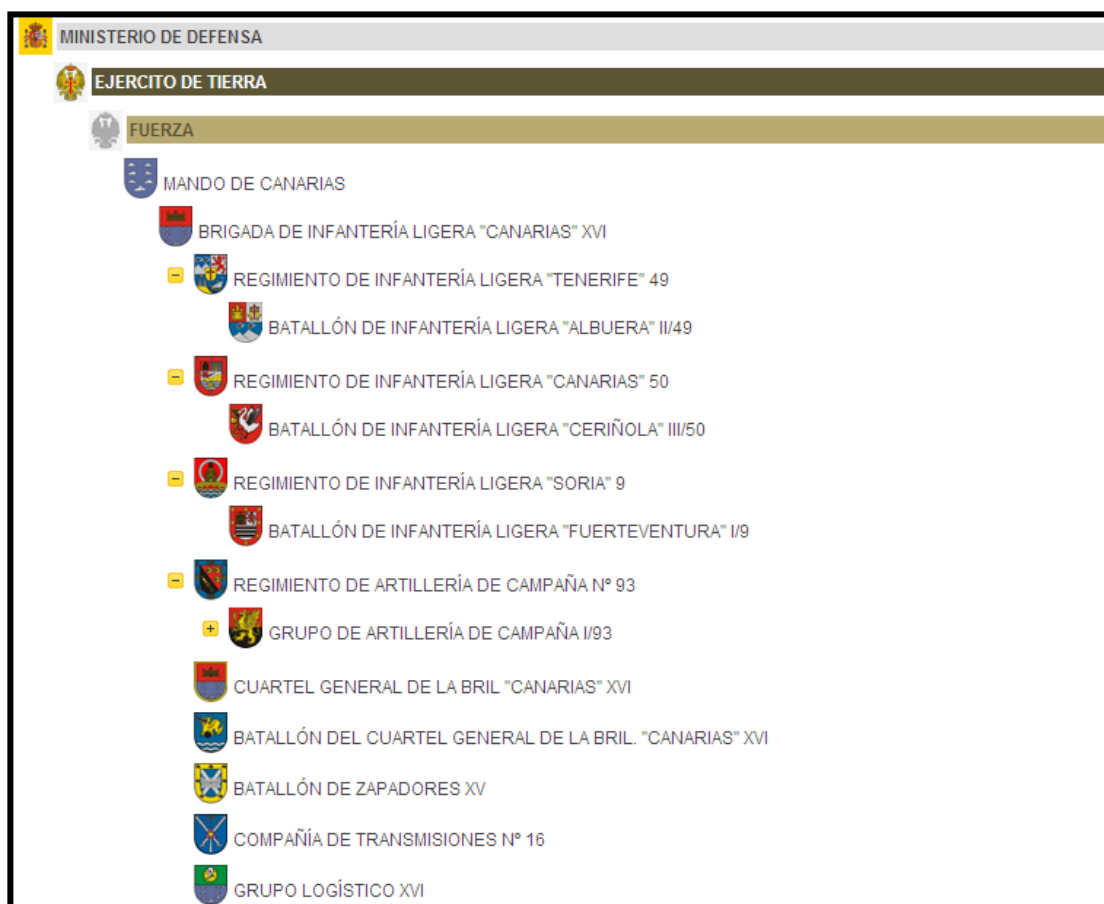


Figura L.11. Unidades de la BRIL XVI.

Fuente: Intranet, Unidades.



Figura L.12. Organización y localización de las unidades de la BRIL XVI.

Fuente: Intranet, Portal de la BRIL XVI.

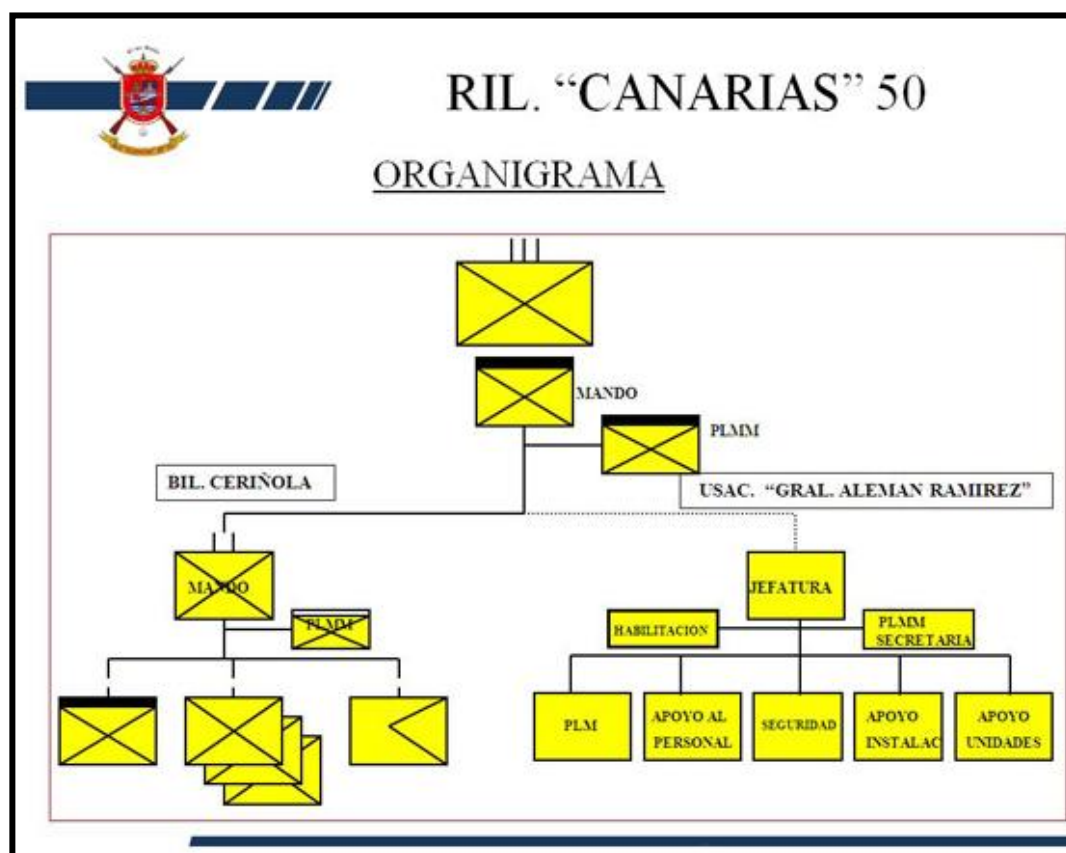


Figura L.13. Organización del RIL "Canarias" 50

Fuente: Intranet, Portal del RIL 50.

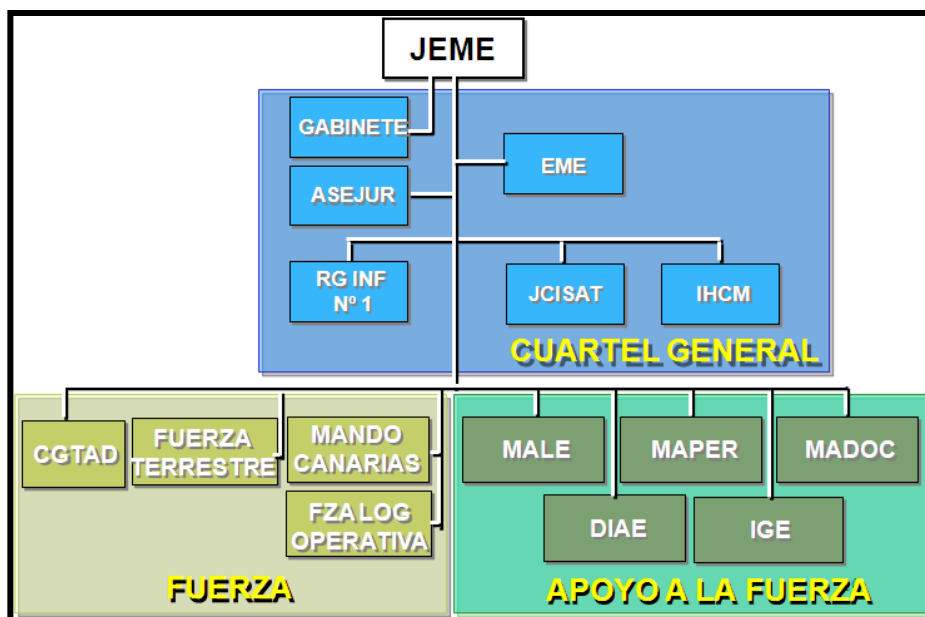


Figura L.14. Resumen explicativo de la organización del ET.
Fuente: Academia General Militar. Apuntes de Táctica y Logística I. 2011.

ANEXO M

Operación ALFA-INDIA



Figura M.1. Situación Inicial de los CETI,s de la Operación ALFA-INDIA el 16 de marzo de 2006.
Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.2. Situación de los CETI,s a 29 de septiembre de 2006.
Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.3. Situación de los CETI,s a 5 de octubre de 2007.
Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.4. Imágenes del CETI "Las Raices", Tenerife.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.5. Imágenes del CETI "La Isleta", Gran Canaria.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.6. Imágenes del CETI "Matorral", Fuerteventura.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.7. Imágenes del CETI "La Cancela". El Hierro.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.8. Principales materiales usados para los CETI,s y su cantidad en la operación ALFA-INDIA.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.



Figura M.9. Principales materiales usados para los CETI,s y su cantidad en la operación ALFA-INDIA.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.

FECHA	AERONAVES	DESTINO
23MAR06	TRES (03) HÉRCULES CINCO (05) NURTANIOS	LAS PALMAS TENERIFE
20MAY06	CINCO (05) NURTANIOS	TENERIFE
30MAY06	DOS (02) AVIONES	LAS PALMAS
03-04JUN06	UN (01) HÉRCULES UN (01) NURTANIO	TENERIFE
18-19-21 AGO 06	UN (01) HÉRCULES DOS (02) NURTANIOS	TENERIFE
02SEP06	UN (01) HÉRCULES	TENERIFE
10SEP06	DOS (02) HÉRCULES UN (01) NURTANIO	TENERIFE
11SEP06	UN (01) HÉRCULES UN (01) NURTANIO	TENERIFE
14SEP06	UN (01) HÉRCULES	LAS PALMAS
15SEP06	UN (01) HÉRCULES	TENERIFE LAS PALMAS
20SEP06	DOS(02) HERCULES	TENERIFE LAS PALMAS
TOTAL: 28 aviones recibidos con material para la operación ALFA-INDIA		

Tabla M.1. Aviones usados durante ALFA-INDIA para la recepción del material necesario.

Fuente: MCANA. Presentación para la visita del Ministro de Defensa, Operación ALFA-INDIA. 2007.

ANEXO N

NOP UME 303/08 Establecimiento de un Módulo de Campamento de Damnificados



NORMA OPERATIVA 303 / 08

ESTABLECIMIENTO MODULO DE CAMPAMENTO DAMNIFICADOS TIPO

REFERENCIAS:

- A) Orden DEF/1766/2007 de 13 junio 2007 (BOD 121 de 21 jun 07) "Encuadramiento, organización y funcionamiento de la Unidad Militar de Emergencias
B) Documento Capacidades de las Unidades de la UME (abril 08)

1. OBJETO.

Establecer un procedimiento que regule la instalación de un campamento de damnificados tipo para 500 pax, así como, la generación , composición y modalidad de mando de la Unidad encargada de ejecutar los cometidos relacionados con dicho campamento.

2. GENERALIDADES.

La capacidad final a alcanzar (documento REF B) es el montaje de campamentos modulares hasta un máximo de 5000 PAX , sostenerlo durante al menos 15 días y en dos ubicaciones diferentes, simultáneamente.

Mediante esta NOP se regula el establecimiento de un campamento tipo de 500 PAX, en el sentido que 10 módulos conformarían el campamento máximo.

El estudio se realiza para montar un campamento sobre CEHAPO,s entendiendo que sería el caso más desfavorable desde el punto de vista del planeamiento, ya que sobre tiendas naranjas se necesitarían menos medios de transporte, menos material , tiempo y personal para el montaje, aunque las condiciones de habitabilidad, en caso de malas condiciones meteorológicas son peores.

Para la ejecución de los cometidos relacionados con el campamento, se constituirá una Unidad de Apoyo al Campamento (UAC) en base al RAEM y con la aportación de personal y material que se determinen, procedentes del BIEM en cuya Zona de Acción se ha producido la emergencia.

3. FASES.

Desde que GEJUME emite la orden de ejecución de un/varios módulos de campamento, se distinguirán las siguientes fases: generación de la UAC, reconocimiento-traslado, montaje, sostenimiento, desmontaje y repliegue.

a. Generación:

Para el cumplimiento de los cometidos asignados, se generará una estructura operativa denominada Unidad de Apoyo al Campamento (UAC), la cual se constituirá en base a la Compañía de Apoyo a Emergencias (CAEM) del RAEM con los refuerzos necesarios del resto de unidades orgánicas del RAEM.

b. Reconocimiento-Traslado:

La UAC destacará un destacamento de enlace (composición TBD) al PCAV del BIEM y un elemento de **reconocimiento** a la zona afectada y en coordinación con el BIEM afectado se procederá a la selección del lugar de ubicación del campamento, para lo cual, se habrán tenido en cuenta posibilidades de aprovechamiento infraestructura local (red eléctrica, desagües, almacenes) ya existente, accesos , rutas etc.



Posteriormente se procederá al **traslado** de los medios humanos y materiales a la zona afectada, fase en la cual se distinguirán dos cometidos principales:

- (1) **Transporte** de la UAC, responsabilidad del RAEM y que incluye la gestiones necesarias para en caso de transporte especial.
- (2) **Control del movimiento**, responsabilidad del BIEM, quien determinará punto de entrada, horarios, itinerarios etc de la columna hasta el Asentamiento, con la finalidad de evitar colapsos / interferencias entre unidades.

c. Montaje:

(1) Organización:

i. En esta fase, en función del plazo de tiempo y entidad del campamento a montar, pudiera ser necesario reforzar a la UAC, en ese caso , se procederá de la siguiente manera:

- JEAREM en coordinación con JEBIEM determinarán la entidad de los medios necesarios para reforzar a la UAC.

- La agregación de personal y material del BIEM a la UAC se producirá en las siguientes condiciones:

* modalidad de mando: TACON

* cometido: montaje del campamento

* plazo de tiempo: desde la llegada de la UAC a la zona afectada hasta finalización del montaje.

(2) Ejecución:

i. El diseño/proyecto del campamento (anexo A), así como instalación red eléctrica , desagües y demás trabajos especializados siempre corresponderá al personal del RAEM que forma parte de la UAC.

ii. En caso de ser reforzada la UAC con personal procedente del BIEM, este se empeñará fundamentalmente para el montaje de los alojamientos (CEHAPO,s), apoyo maquinaria ingenieros en zanjas, fosas, descarga de material de los contenedores (manipulador telescópico) y todas aquellas tareas que designe JEUAC en relación con el cometido montaje campamento.

iii. En particular , para el **montaje de los alojamientos**, servirá como dato de planeamiento las siguientes consideraciones:

- El personal NO está instruido en el montaje del material empleado:

En este primer caso, es necesario estructurar al personal del BIEM en equipos formados por:

- Un (1) Jefe de Equipo.
- Cinco (5) MPTM,s.

Estos equipos serán reforzados del modo siguiente:

- Habrá un (1) S/OF. de la Sc. De Alojamiento que supervisará el trabajo de tres a seis (3-6) equipos del BIEM.
- En cada equipo del BIEM se incluirá 1 MPTM del Pón. de Montaje que coordinará y auxiliará al personal del equipo.

En estas condiciones , 1 equipo empleará entre 3-4 horas para el montaje de 1 CEHAPO.

Una vez que los equipos alcancen el grado de formación adecuado, se



procederá como en el siguiente caso.

- El personal está instruido en el montaje del material empleado:

En este segundo caso, el personal del BIEM se estructurará en equipos del modo siguiente:

- Un (1) Jefe de Equipo.
- Cinco (5) MPTM,s.
- Se recuperará al S/OF y el MPTM del RAEM para el desempeño de otros cometidos.

En este segundo caso los tiempos de montaje de 1 CEHAPO podrían verse reducidos a 2-2,5 horas.

iv. Secuencia de montaje

- Levantamiento topográfico y replanteo.
- Movimientos de tierras y acometida de canalizaciones.
- Instalación de redes y suministros: abastecimiento de aguas, saneamiento y electricidad.
- Instalación de las Manzanas de Alojamiento en base a Tiendas Modulares o CEHAPO.s.
- Instalación del Control de accesos y acotado perimetral.
- Instalación de los contenedores de Ablución y duchas.
- Instalación de las Cocinas y comedores (con sus almacenes, frigoríficos y lavaderos respectivos).
- Instalación de los contenedores Lavandería.
- Instalación de la Zona de asistencia sanitaria

d. Sostenimiento:

En esta fase, el personal del BIEM empleado, retorna a sus unidades de origen. JERAEM, en caso necesario, reforzará a la UAC o asumirá cometidos (abastecimiento, mantenimiento y transporte) con personal y medios del RAEM.

Durante esta fase, JEBIEM marcará ruta principal y alternativa de abastecimiento (RPAB , RAAB) que emplearán las unidades del RAEM para el sostenimiento del campamento.

JEBIEM ejercerá el control de movimiento de todas las unidades en la Zona de Acción, para lo cual JERAEM solicitará a aquel los correspondientes créditos de movimientos.

e. Desmontaje:

Se procederá de forma análoga a la fase de Montaje.

f. Repliegue:

Se procederá de forma análoga a la fase de traslado.

JERAEM desempeñará los cometidos inherentes a **transporte** y solicitará los créditos de movimientos necesarios a JEBIEM, quien ejercerá el **control de movimientos**.

4. DISEÑO GENERAL DEL CAMPAMENTO

El módulo de 500 pax constará de 5 manzanas de 100 pax , cada una de las cuales contará con contenedores de ablución, duchas y lavado de ropa, además de una zona común para el modulo completo en la que se establecerán la cocina, el comedor.....

5. ZONAS DEL CAMPAMENTO

a. Centro de Acogida



En esta zona se encuentran, el aparcamiento de vehículos , el centro de obtención de datos, filiación , botiquín etc.

Esta zona así como todo el proceso de acogida y filiación se describen en el Anexo A. En líneas generales se procederá a la filiación del personal que accede al campamento y se le entregará una tarjeta identificativa en la que consta nombre, apellidos, DNI, y lugar de ubicación dentro del campamento, así como, las normas del campamento junto a un croquis / plano del mismo.

- En función de su estado podrá ser derivado a los servicios médicos.
- Una vez obtengan tarjeta identificativa serán acompañados a su manzana de 100 pax correspondiente.

b. Zona de vida de la Unidad de Apoyo al Campamento (UAC)

En esta zona se establecerá el personal de la UAC responsable del Campamento. El Puesto de Mando que gestiona el sostenimiento y los sistemas CIS. Esta zona se adaptará a las disponibilidades de cada momento, pudiendo aprovecharse instalaciones fijas, caso de existir, o bien utilizar los medios propios de la misma para su establecimiento en el terreno (Tiendas UTILIS/TOLPIN/Individuales).

c. Zona de vida del personal damnificado

En esta zona se encuentran las cinco (5) Manzanas destinadas al alojamiento del personal Damnificado. Cada Manzana será capaz de albergar aproximadamente a unos 100 pax., dando como resultado un total de 500 pax. por Módulo.

Cada Manzana (100 pax) dispondrá de:

12 CEHAPO,s

5 contenedores dormitorio

(2-4) dos o cuatro contenedores de Ablución

(1-2) uno o dos contenedores Lavandería

2 contenedores Ducha (masculino, femenino).

1 contenedor oficina, dónde se recogen las novedades de personal , necesidades de mantenimiento etc. de su manzana 100 pax correspondiente, elevándose posteriormente al Puesto de Mando de la UAC, dónde se gestiona el sostenimiento de todo el modulo de 500 pax.

Todos los contenedores serán de 20".

d. Zona de servicios

En esta zona se encuentran las siguientes instalaciones:

- Cocina (modelo MC2/600 - 2 contenedores).
- Almacén (2 Frigocongeladores).
- Lavadero (1 contenedor).
- Comedor.

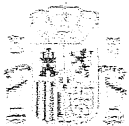
e. Zona logística

En esta Zona se encuentran las siguientes instalaciones:

- Abastecimiento de agua.
- Red de saneamiento (fosas sépticas).
- Suministro de energía eléctrica (2-4 Grupos Electrógenos).

6. ADMINISTRACIÓN ECONÓMICA.

a. Presupuesto de gastos y liquidaciones.



- (1) La adquisición de materia prima (confección de comidas), pequeños repuestos mantenimiento de instalaciones etc. será fundamentalmente mediante explotación local, para lo cual, se habilitará el crédito que se presupueste, mediante cuenta corriente gestionada por la habilitación del RAEM.
- (2) Los presupuestos de gastos y posteriores liquidaciones mensuales serán presentados por la habilitación del RAEM a la SAE del CGUME.
- (3) Los gastos extraordinarios serán solicitados por conducto reglamentario al CGUME.

7. MANDO Y TELECOMUNICACIONES.

a. Mando.

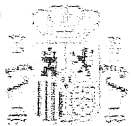
- (1) PC de la UAC : En la zona de vida de la Unidad de Apoyo al Campamento.
- (2) Partes.
 - i. Ordinarios: Diariamente JEUAC confeccionará un SITREP que remitirá (vía Mesincet / lotus Notes) NLT: 2100 horas a JERAEM.
 - ii. Extraordinarios:
Vía telefónica cuando se produzcan, sin perjuicio de los informes que reglamentariamente procedan.
- (3) Novedades.
Cualquier novedad que interrumpa el normal discurrir de las actividades previstas se comunicará urgentemente a JERAEM , quien lo trasladará por la vía más rápida al EM. UME .

b. Telecomunicaciones.

Según Anexo C

EUGENIO CORREA DE LA PEÑA

TENIENTE CORONEL JEFE INTERINO



ANEXOS:

ANEXO A. Proceso de Acogida y filiación

ANEXO B. Croquis manzana de 100 pax y modulo 500 pax

ANEXO C. Sistema de telecomunicaciones e información (CIS)



ANEXO A. PROCEDIMIENTO DE ACOGIDA Y FILIACION

1. OBJETO.

Establecer el proceso que regule la acogida clasificación y control del personal que accede al campamento.

2. GENERALIDADES

La Unidad de Apoyo al campamento (UAC) será responsable de la organización y gestión del Centro de Acogida. No obstante, pudiera darse el caso que una vez instalado el campamento y puesto en funcionamiento se ordenara una transferencia a una Autoridad civil recuperando la Unidad UME para otros cometidos.

La acogida es un proceso por etapas, que comienza con la llegada organizada o inesperada de los damnificados, normalmente desorientados y cansados, continúa con la confección de una TARJETA DE IDENTIFICACIÓN y culmina con el alojamiento ordenado en tiendas o CEHAPO,s.

Dicho proceso debe ser rápido y flexible para evitar fatigosas esperas. Debe ejecutarse con el mayor control y cuidado, ya que de ello depende gran parte del bienestar del damnificado en el campamento. La eficacia del sistema proporciona desde el primer momento una sensación de buena administración, que en parte alivia el sufrimiento.

Se intentará que todas las zonas del campamento se encuentren debidamente señalizadas.

3. COMETIDOS DE LAS DISTINTAS ZONAS DEL CENTRO DE ACOGIDA.

Se describe a continuación todo el proceso que sigue el personal desde su llegada:

3.1 Zona de desembarque y aparcamiento.

En ella se clasifican por grupos familiares, y se detectan los casos más urgentes de atención médica.

Las vías de acceso al campamento desde las carreteras principales deben contar con suficiente señalización para facilitar la llegada.

Dado que este personal puede llegar a pie, en vehículos particulares o con cualquier otro medio de transporte, esta zona debe contar con espacio reservado para aparcamiento y estacionamiento de vehículos.

Es necesario tener previsto la presencia de un veterinario, que a su vez buscará en el campo un lugar para el alojamiento de animales que traigan los damnificados.

3.2 Zona de reunión.

3.2.1 Punto de control de accesos

- Controlar el acceso al campamento, presentando los damnificados alguna documentación que los identifique (DNI, carné conducir, libro familia etc.). Los que se consideren sospechosos o estén identificados como tales serán enviados al Centro de Control Policial (comprobación antecedentes penales, interrogatorio y en su caso



retención hasta ser entregado a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE). Los que necesiten asistencia sanitaria serán enviados directamente a botiquín. El resto pasará al Centro de obtención de datos.

- Controlar las entradas-salidas de personal ya registrado como residente, mediante la presentación de las tarjetas de identificación y lector código de barras. El personal residente pasa directamente al campo sin pasar por el Centro de obtención de datos.
- Permitir visitas a residentes, avisando por megafonía a la persona visitada.
- Ser el primer filtro de seguridad en el acceso al campo.
- Informar a personas que quieran localizar a familiares dentro del campamento o interesarse por el estado de las instalaciones para acceder al mismo. Para ello deberá disponer de un tablón donde se publiquen listados actualizados de los damnificados presentes en el campo con la expresión de sus alojamientos en el mismo.
- Activar el proceso de acogida fuera de las horas de actividad. Para ello debe contar con personal de servicio las 24 horas.
- Alertar al personal sanitario de guardia, fuera del horario de actividad.
- A causa de sus misiones específicas, el personal que lo cubra debe pertenecer a la Unidad de Policía Militar.
- Debe establecerse un punto de control de accesos, dotado de medios de comunicación (megafonía de potencia suficiente, telefonía, etc.), seguridad, alerta e información (tablones, etc.).
- Puede ser necesario un detector de metales en esta estación.

3.2.2 Centro de obtención de datos.

- Organizar la entrada por familias o grupos homogéneos.
- Se les rellena y entrega una ficha con sus datos de identificación por triplicado, con la cual se dirigen al punto de registro. Dichos datos podrían ser entre otros:
 - Nombre y apellido/s.
 - Ciudad/pueblo de residencia.
 - Dirección completa.
 - Fecha de nacimiento.
 - DNI.
 - Profesión.
 - Teléfono de Contacto
 - Enfermedades, alergias
 - Detenciones policiales sufridas o condenas judiciales
- El personal del Centro de obtención de datos, si lo cree conveniente y en función de la información recogida en el punto anterior podrá derivar personal al botiquín o a control policial:

3.3 Botiquín.

Se establecerá en las inmediaciones de entrada al Centro de acogida y con una buena ruta de evacuación, tanto a las instalaciones del campamento como al exterior, utilizando si es posible tiendas adecuadas/CEHAPO y estando dotado de electricidad, agua, camas, aire acondicionado/calefacción etc.

El personal sanitario efectúa una clasificación de los que acceden al mismo y determina su vuelta al flujo general o su evacuación a algún hospital.

Inicialmente estará permanentemente activado. Cuando el flujo de personal disminuya se activará sólo en arco diurno y urgencias.



3.4 Centro de control policial y centro de retención.

Por tratarse del puesto de policía del campamento, deberá contar con medidas pasivas de seguridad (alambrada, cerramientos, etc.).

Todos los que acceden a él son considerados elementos potencialmente peligrosos y deben ser tratados con toda clase de medidas de precaución. Es, en sí mismo, una vulnerabilidad para la Unidad porque puede desencadenar campañas orquestadas de imagen, acusaciones de malos tratos, etc.

Una vez finalizado el interrogatorio, el individuo debe incorporarse al flujo normal, caso de no apreciarse indicios de criminalidad o conflictividad, o pasar al centro de retención donde se intentará que estén el mínimo tiempo posible mientras esperan ser entregados a las autoridades competentes.

3.5 Centro de registro de personas y efectos personales.

Es el punto más delicado del proceso de admisión y que, en función del número de damnificados puede convertirse en el cuello de botella del campamento. De él depende la seguridad de todos los alojados.

Es necesario contar con personal de ambos sexos y detector de metales

En caso de encontrar algún material sospechoso, armas, drogas etc éste será llevado de inmediato al depósito de material peligroso, y su portador trasladado al Centro de Control policial.

Todo material no permitido (armas, drogas, etc.) es retirado y precintado, elaborándose una ficha inventario con dos copias (original para el interesado, primera copia para el servicio de seguridad y otra copia para la bolsa que contiene los efectos confiscados).

Los registros y retenciones serán realizados por la policía militar.

3.6 Centro de filiación.

Debe contar con instalación eléctrica, al objeto de poder poner en funcionamiento todos los equipos informáticos necesarios para desarrollar las actividades precisas (toma de datos, imágenes, etc.), así como mobiliario adecuado.

Se les recogerá una copia de la ficha con sus datos de identificación que se les entregó por triplicado en el centro de obtención de datos. El individuo conservará las otras dos copias, una como medio adicional de identificación dentro del campo y la otra para confeccionar manifiestos y control de embarque ante una eventual evacuación.

Los datos requeridos de la ficha deben ser utilizados para su LOCALIZACION por otros familiares y para su IDENTIFICACION como residentes.

Los listados de todo el personal, indicando su situación (ubicación del alojamiento, incidencias sanitarias, etc.), permanecen informatizados en el centro de filiación.

Todo el proceso de filiación se realizará informatizando los datos que contiene la ficha, con el fin de entregar a los residentes una tarjeta de identificación con código de barras, la cual llevarán siempre consigo y será utilizada para acceder a los servicios más importantes: ALIMENTACIÓN, ASISTENCIA SANITARIA y CONTROL DE ENTRADAS/SALIDAS. También se podría usar para el CONTROL DE EMBARQUE para en caso de un potencial RETORNO ORGANIZADO. Para ello deberá contar con una serie de ACCESORIOS como LECTORES ÓPTICOS (para códigos de barras), CÁMARAS DE FOTOS DIGITALES (para elaborar las fotografías) así como de IMPRESORAS y tarjetas plásticas.

La asignación del alojamiento se debe realizar antes de la entrega de la tarjeta de identificación para de esta manera poder agrupar a las personas pertenecientes a una misma familia sin que en ningún momento se pierda algún

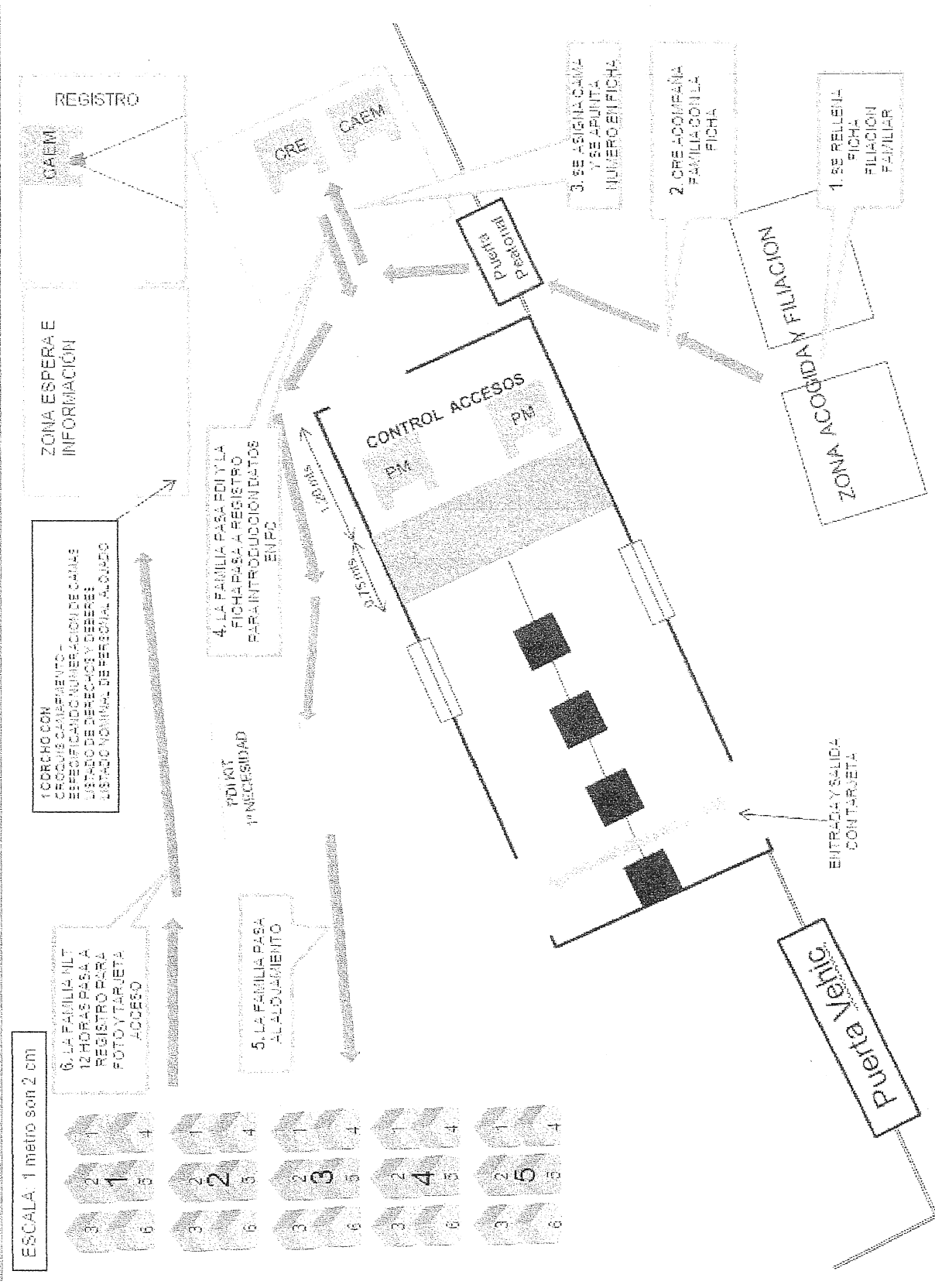


miembro. Se deberá tener en cuenta que, aunque la capacidad de cada tienda está predeterminada, conviene asignar módulos de alojamiento a familias completas. En caso de necesitar más de una tienda / CEHAPO se debe procurar que estén situadas lo más cerca posible.

Una vez que terminen todo el proceso de filiación serán acompañados por personal del Centro filiación a los alojamientos que se les haya asignado.



Filiación



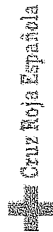


MINISTERIO DE
DEFENSA

Ficha de Evacuación CRE

UNIDAD MILITAR
DE EMERGENCIAS

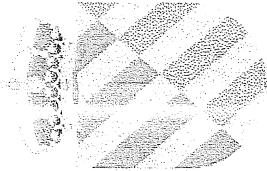
Ficha de Evacuación en Albergues



Albergue / Hotel:

Fecha	Hora Entrada	Hora Salida	Edad
Nombre / Apodo	Descripción Física		
Apellidos	Unidad Familiar		
Teléfono de Contacto	Teléfono 2		
Nombre / Apellidos / Edad	Parentesco	Teléfono	Dirección Habitual
Ubicación Albergue/ Hotel			





Unidad Militar de
Emergencias

Unidad Militar de Emergencias Regimiento de Apoyo

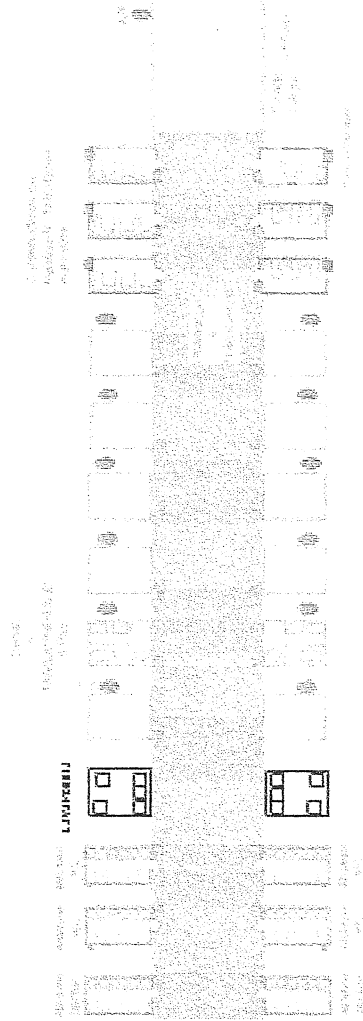


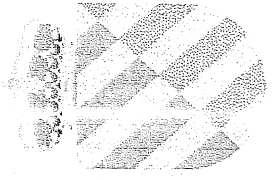
RAEM

ANEXO B

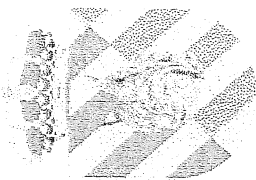
CROQUIS DEL CAMPAMENTO.

- CROQUIS DE LA MANZANA 100 PAX. EN BASE A CEHAPO, S.



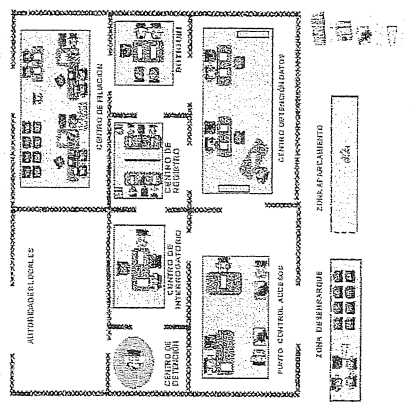
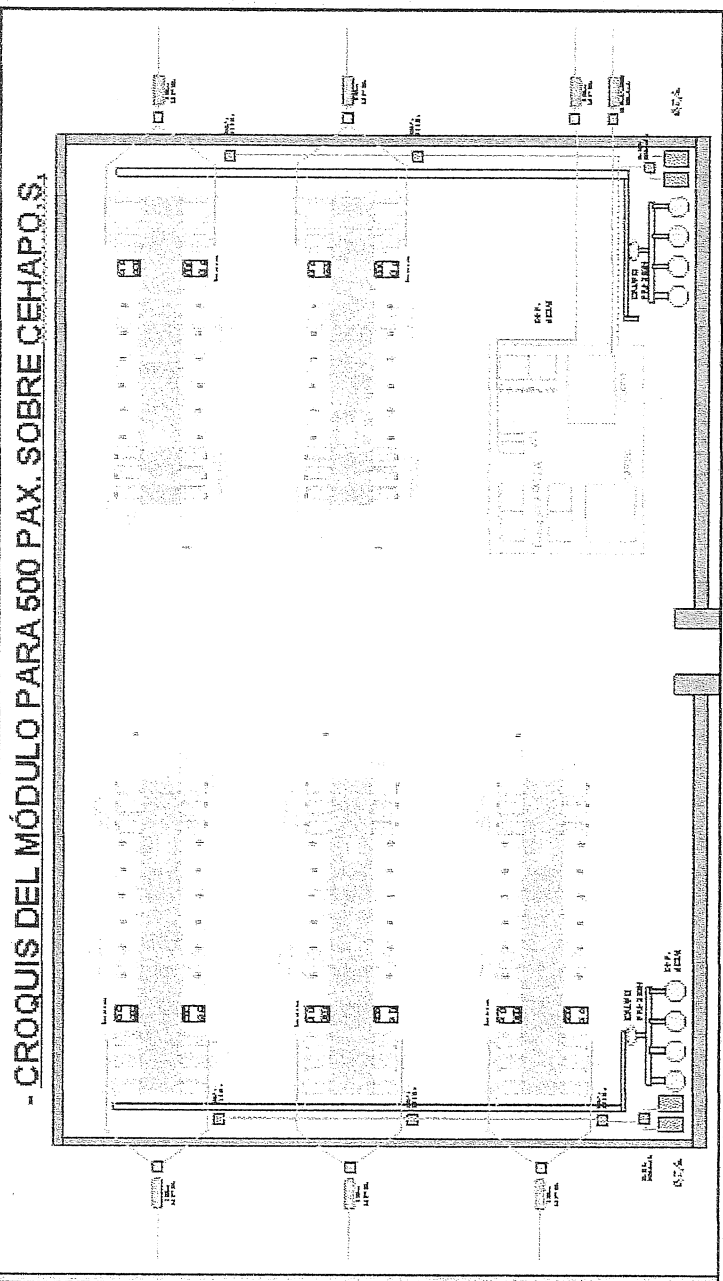


Unidad Militar de Emergencias



RAEM

Unidad Militar de Emergencias Regimiento de Apoyo



CONTROL DE ACCESOS

ANEXO Ñ

Ejemplo de Fichas-Objetivo de Reconocimiento de Playas

IDENTIFICACIÓN

FICHA DE OBJETIVO N°:

NOMBRE DEL OBJETIVO:

LOCALIZACIÓN (isla, localidad o zona, calle):

COORDENADAS UTM:

OTRAS REFERENCIAS DE LOCALIZACIÓN:

INFORMACION PLAYA

ITINERARIOS DE ACCESO (PRAL Y ALTERNATIVOS); reflejar en el CROQUIS

ACCESOS:

Tipo: A PIE / VEH. LIGERO / VEH. PESADO

Señalización: SI /NO

GRADO DE OCUPACION (indicar franja horaria inspección): ALTO / MEDIO / BAJO

GRADO DE URBANIZACION: AISLADA / SEMI-URBANA / URBANA

PASEO MARTITIMO: SI/NO

COMPOSICION: BOLOS / GRAVA / ARENA

REFERENCIAS DESDE EL MAR: SI/NO; EN CASO AFIRMATIVO DEFINIR

POSIBLES ZONAS DE OBSERVACION: SI /NO; EN CASO AFIRMATIVO DEFINIR

COBERTURA TELEFONICA MOVIL: SI/NO

POSIBILIDAD DE MONTAR HLZ: SÍ/NO; en caso afirmativo definir localización de la HLZ (coordenadas UTM); reflejar en el CROQUIS

POSIBILIDAD DE MONTAJE DE VIVAC: SI /NO; en caso afirmativo definir localización de la zona (coordenadas UTM); reflejar en el CROQUIS

POSIBILIDAD DE MONTAJE PUESTO DE SOCORRO: SI /NO; en caso afirmativo definir localización de la zona (coordenadas UTM); reflejar en el CROQUIS

ENTIDAD IDÓNEA DE UNIDAD PARA ASEGURAR EL OBJETIVO EN INTERVALO DE 24 HORAS:

OTRAS CUESTIONES RELEVANTES PARA LA SEGURIDAD DEL OBJETIVO:

CROQUIS DEL OBJETIVO:

IMÁGENES DEL OBJETIVO (formato JPEG / deseable panorámica general y 360°):

COMENTARIOS JEFE PATRULLA:

ANEXO O

Procedimientos ET de activación

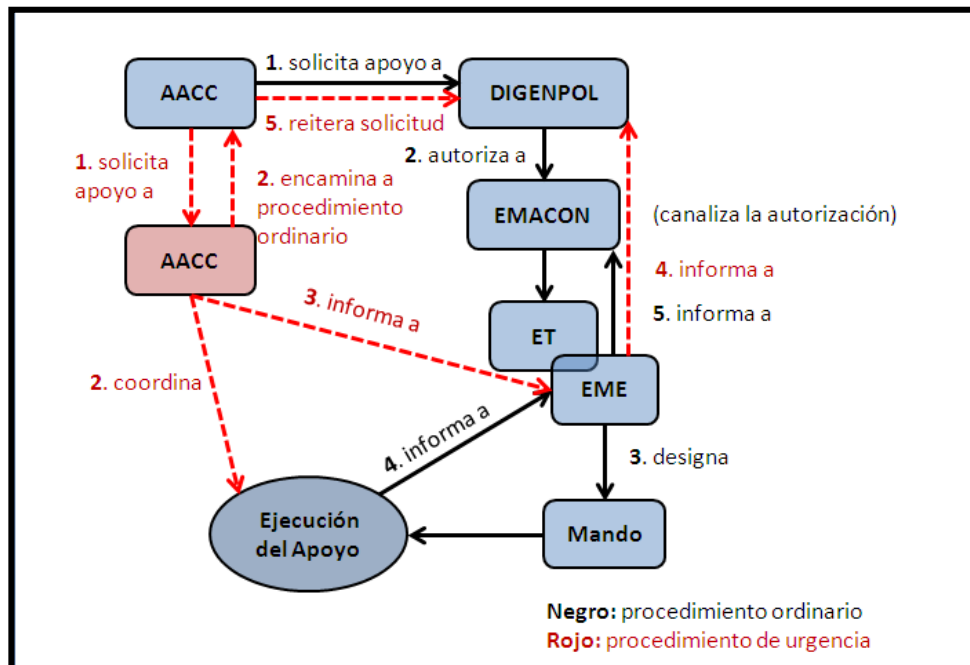


Figura O.1. Procedimiento ET para la activación de operaciones de apoyo a AACC en el ámbito de Protección Civil (no incluidas en Dir. 05/08).

Fuente: Elaboración propia.

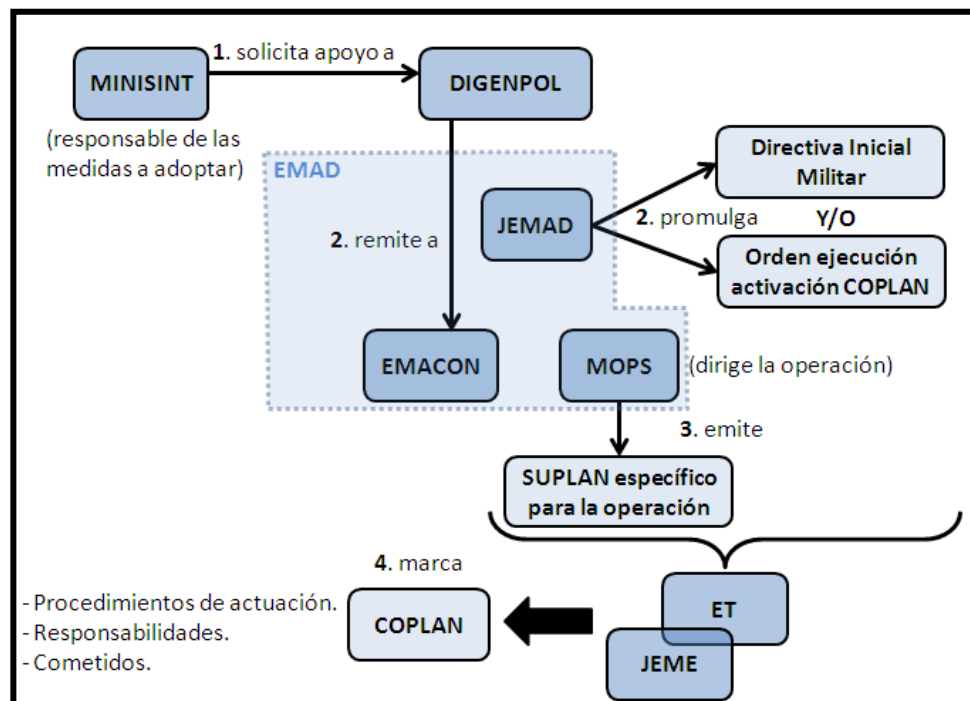


Figura O.2. Procedimiento ET para la activación de operaciones de apoyo a AACC en el ámbito de Seguridad.

Fuente: Elaboración propia.

ANEXO P

Análisis DAFO

Debilidades:

- Posible desbordamiento de las capacidades actuales de las FCSE en el archipiélago canario, como pudiera ser la falta de capacidad de los CIE,s o que la llegada de inmigrantes se produjera en otras islas o puntos de desembarco donde no existan estos centros.
- Falta de un plan único que agrupe y coordine las actividades de las unidades del MCANA en materia de inmigración.
- Consideración del estatuto de agente de la autoridad para el personal militar que debe proporcionar seguridad a la población civil.

Amenazas:

- Posibilidad de una llegada masiva de inmigrantes ilegales a Canarias, hecho avalado por unos antecedentes históricos.
- Gran dinamismo del problema de la inmigración irregular.
- Desestabilizar la situación actual de España, no sólo a nivel del bienestar económico, sino también de la salud pública.
- Aparición de colectivos de personas violentas, guetos organizados, luchas entre razas y etnias, narcotráfico, contrabando, expansión de epidemias (como pasa actualmente con el Ébola), tráfico de personas y órganos...
- Posibles reacciones por parte de la sociedad española, tales como movimientos racistas anti-inmigrantes, rechazo o xenofobia.

Fortalezas:

- Realización previa y puesta en práctica de operaciones en materia de control de inmigración masiva en Canarias por parte de unidades terrestres del MCANA, como la operación ALFA-INDIA.
- Existencia de los CETI,s, gestionados por unidades del ET.
- La gestión de los flujos migratorios irregulares en Canarias están controlados en su totalidad por las FCSE.
- Existencia de un centro de coordinación que agrupa todos los órganos implicados, el CCRC.
- Actual despliegue de las unidades del ET en el archipiélago canario y la existencia del MCANA.

Oportunidades:

- Existencia actual de una serie de acciones a diferentes niveles (RIL,s, BRIL XVI, MCANA, MOPS...) encaminadas a dar apoyo en este problema.
- Falta de un plan único que agrupe y coordine las actividades de las unidades del MCANA en materia de inmigración.
- El uso de unidades militares en operaciones de apoyo a AACC están avaladas por un extenso marco legislativo tanto internacional como nacionalmente.

ANEXO Q

Diagrama de Gantt

