

SERVICIO INTEGRAL DE VIGILANCIA EXTERIOR (S.I.V.E.) CONSECUENCIAS DE SU IMPLANTACIÓN

*José Antonio Fernández Jurado
Sebastián Sabariego Rivero*

El presente estudio surge a raíz de la complicada situación que desde hace años se viene produciendo en la zona del Estrecho de Gibraltar y en las Islas Canarias como consecuencia tanto de la inmigración irregular como del tráfico de drogas. Con el objetivo de controlar la franja litoral de ambas zonas se implantó en el año 2002 el plan SIVE (Servicio Integral de Vigilancia Exterior). El trabajo que se presenta pretende analizar la eficacia, efectividad y eficiencia de la instalación de uno de los sistemas de vigilancia más sofisticados de Europa. Se aportan una serie de interesantes propuestas político-criminales para mejorar las prestaciones del sistema de cara a mejorar el control de la inmigración irregular y el tráfico de drogas en nuestras costas.

Palabras clave: SIVE, inmigración irregular, vigilancia aduanera, tráfico de drogas.

¿Qué es el SIVE?

Hasta el año 1992 el control de los delitos cometidos desde embarcaciones en el mar era desempeñado por el Servicio de Vigilancia Aduanera, el cual realizaba casi exclusivamente servicios de aprehensiones de tabaco y de hachís, dada su dependencia del Ministerio de Hacienda. Hasta entonces la Armada española ejercía el control de los pesqueros y sus tripulaciones mediante patrulleras pequeñas, dependientes de las comandancias de marina.

Tras unos años de formación de su personal, el Servicio Marítimo de la Guardia civil comienza a prestar servicio en el Estrecho de Gibraltar, constituyéndose en una verdadera policía integral marítima. Esta institución contaba a comienzos del año 2000 con 18 servicios marítimos provinciales desplegados a lo largo del litoral español (más de 8000 kms de costa), 53 embarcaciones de distinto tipo (todas ellas de eslora inferior a 20 metros) y una plantilla constituida por 802 personas. La Dirección General de la Guardia civil, consciente de la necesidad de adaptarse a las

exigencias comunitarias y de aumentar la efectividad de la respuesta operativa, consideró más acertado abandonar el sistema de vigilancia, basado en la utilización masiva de personal, por otro modelo más moderno desde el punto de vista tecnológico, y más efectivo para las necesidades de vigilancia demandadas.

Así, en junio del año 2002 se puso en funcionamiento parcial el Sistema integrado de vigilancia exterior (SIVE), por aquel entonces únicamente en el Estrecho, pero en la actualidad ya plenamente operativo en toda la costa andaluza, Ceuta, Melilla y las Canarias. El coste real es difícil de evaluar, pero viene a alcanzar en torno a los 200 millones de euros. El sistema SIVE se enfoca principalmente hacia la lucha contra la inmigración ilegal y el tráfico de drogas, aunque también puede ser empleado en la lucha contra el terrorismo, en tareas de inteligencia, contra la pesca ilegal o la piratería, la protección de recursos terrestres y marinos, la defensa de puertos, la gestión del tráfico de barcos, las tareas de búsqueda y rescate, la gestión de crisis como derrames de petróleo y naufragios, así como en soporte de investigaciones adicionales.



METODOLOGÍA

Para conseguir información sobre la eficacia del SIVE se ha procedido al análisis cualitativo de 17 cuestionarios remitidos vía Internet a los comandantes de las distintas unidades navales (patrulleras) de todos los servicios marítimos de la Guardia civil con demarcación litoral con despliegue actual del SIVE o en proyecto de serlo (Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga, Granada, Almería, Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Gerona, Islas Baleares, Ceuta, Tenerife y Fuerteventura). Se trata de sargentos o sargentos primeros destinados como jefes de embarcaciones y con una antigüedad, en su mayoría, de catorce años en este servicio.

El cuestionario constaba de ocho preguntas: ¿cuánto tiempo lleva destinado en el Servicio Marítimo?, ¿en qué servicios marítimos ha estado destinado?, ¿está operativo en su demarcación el despliegue SIVE?, ¿desde cuándo?, ¿desde qué fechas se tiene conocimiento de movimiento de embarcaciones con droga y/o inmigrantes en su demarcación?, ¿de qué medios dispone para efectuar su trabajo de interceptación de embarcaciones con drogas y/o inmigrantes?, ¿cree que el despliegue del plan SIVE en las demarcaciones limítrofes a la suya y en el estrecho ha influido en el desvío de la delincuencia por vía marítima?, ¿de qué forma?, ¿cuál cree que puede ser la evolución, en el futuro inmediato, del tráfico de drogas y/o inmigrantes por vía marítima en su demarcación?, ¿qué medios deberían complementar los ya existentes para optimizar la lucha contra el tráfico ilegal de sustancias estupefacientes desde embarcaciones y la inmigración irregular (medios aéreos, apoyo terrestre, satélites, etc)? .

Objetivo e hipótesis de trabajo

El objetivo del trabajo es conocer la eficacia y efectividad reales del SIVE en relación con los objetivos para los que se ha previsto su implantación, esto es, vigilar la frontera sur exterior de la UE para prevenir delitos relativos al tráfico de drogas y la inmigración irregular procedentes del vecino continente africano. Nos interesa saber hasta qué punto los resultados inicialmente alcanzados son exclusivamente debidos a la implantación y/o a la ampliación de este servicio, o a otros factores distintos.

Las hipótesis de las que partimos son las siguientes:

1. La implantación del SIVE apuntaría a una disminución drástica del número de inmigrantes interceptados en las provincias donde el sistema se encuentra operativo, observándose un desplazamiento significativo hacia las costas donde aún no se ha implantado el sistema. Un factor explicativo importante sería

el acuerdo recientemente alcanzado entre España y Marruecos, el cual conlleva la devolución de todos los inmigrantes interceptados al país alauita (salvo excepciones), razón por la cual éstos buscan otros lugares de desembarco.

2. Con respecto al tráfico de estupefacientes se habría ido desplazando la utilización del sistema tradicional de alijos a través de lanchas planeadoras fuera del área de influencia del SIVE, tanto hacia el este como hacia el oeste, pudiéndose observar la introducción de drogas a través de otros sistemas que no detecta el sistema de vigilancia, como son el empleo de embarcaciones de recreo, donde queda la droga camuflada en el interior del casco, entre otros medios.

Resultados

En primer lugar, se produce una aceptación casi unánime de que el despliegue del Plan SIVE

ha supuesto una herramienta muy útil para la detección y, en su caso, interceptación de objetivos en el mar, bien sea embarcaciones con inmigrantes que han de ser rescatados, bien sea embarcaciones con drogas que han de ser aprehendidas. Los comandantes de las patrulleras de la Guardia civil entrevistados manifiestan que el plan SIVE ha supuesto un avance tecnológico fundamental para desarrollar su trabajo, dado que han podido discriminar los diferentes objetivos, dando a cada uno de ellos la correspondiente solución policial. Del mismo modo, ha supuesto un ahorro importante, tanto en el desgaste físico de las tripulaciones, como en el desgaste material de las embarcaciones. No obstante, se infiere que el despliegue del Plan SIVE no es la solución definitiva para evitar los delitos por vía marítima dada la limitación de su alcance o el desplazamiento del delito a otras zonas.

Según se ha ido desplegando el SIVE, se han ido aumentando en las demarcaciones limítrofes las aprehensiones de alijos, embarcaciones y detenidos, considerando los encuestados que el despliegue del operativo en una demarcación deviene en un desplazamiento hacia las zonas colindantes, lo que conlleva un descenso en el número de aprehensiones en la zona cubierta por el SIVE. En efecto, de las respuestas obtenidas se concluye que la delincuencia marítima, que tiene una presencia mucho menor en las demarcaciones de Algeciras y Málaga, no se puede decir que haya desaparecido, sino más bien que se ha desplazado progresivamente hacia otros lugares. Tomando como referencia la demarcación de Algeciras, zona pionera en el despliegue del SIVE, podemos afirmar que “a poniente” se incrementó el tráfico de drogas desde embarcaciones, de forma muy significativa sobre todo en las zonas de desembocadura del río Guadalquivir, Huelva y límite fronterizo con Portugal. Igualmente “a levante” de la mencionada demarcación, desde Málaga a Gerona, se vino observando la actividad cada vez más frecuente de embarcaciones transportando hachís procedente de Marruecos, que hasta entonces no habían sido detectadas, y cuya presencia se constató paulatinamente. La ampliación geográfica del sistema de vigilancia ha producido el desplazamiento de esta situación hacia la costa levantina. No ocurre de la misma forma con la inmigración ilegal, que es prácticamente inexistente o no ha sido detectada en demarcaciones más al norte de la provincia de Almería.

En las demarcaciones donde se encuentra desplegado el SIVE los encuestados reflejan un

cambio en el modus operandi del narcotráfico, destacando la utilización de embarcaciones recreativas con dobles fondos, pesqueros, medios aéreos (aviones o helicópteros), motos acuáticas o fondeos. Esto se produce porque el sistema de vigilancia es muy efectivo en la detección de embarcaciones rápidas, lo que ha conllevado la práctica desaparición del tráfico de estupefacientes por el método tradicional de alijo directo a la playa, desembarcando fardos de 25 a 30 kilogramos, y cargándolos posteriormente en vehículos todo terreno. Este punto ha sido muy llamativo en las demarcaciones de Algeciras y Málaga. No obstante permanece la dificultad de localización en embarcaciones de otro tipo, donde va a depender de la perspicacia de la dotación de las patrulleras del servicio marítimo, así como de su capacidad para discriminar las embarcaciones que puedan transportar droga con cualquier medio de simulación u ocultación.

Muy interesante resulta, en segundo lugar, el análisis de la respuesta referente a la posible evolución en el futuro inmediato del tráfico de drogas y/o inmigrantes por vía marítima en las respectivas demarcaciones. Se cree que los alijos de droga continuarán de una u otra forma, “ya que existe una cosecha anual de hachís y esta debe tener salida hacia los mercados demandantes”. Incluso se ha destacado el posible efecto criminógeno del SIVE. Y es que el hecho de dificultar la actividad delictiva del tráfico de drogas por vía marítima mediante el despliegue progresivo del SIVE puede hacer que, al tener que utilizar los narcotraficantes rutas cada vez más largas que requieran una infraestructura más costosa, el precio de la mercancía en destino crezca, suponiendo a la vez un aumento de los márgenes

de beneficio. Todo ello puede conllevar la potenciación de las organizaciones criminales que se irán especializando y haciéndose más peligrosas y violentas. Por otro lado, la presión migratoria, cada vez más evidente, apunta también a la continuación de actos delictivos.

Por último, la totalidad de los encuestados proponen las siguientes medidas para optimizar la lucha contra la delincuencia por vía marítima:

- a) El empleo de medios aéreos (aviones y helicópteros) para cubrir las zonas de sombra y las limitaciones de alcance de los radares y cámaras del sistema de vigilancia.
- b) Un mayor flujo de información hasta su puesto de mando por parte de las unidades y organismos encargados de facilitarla (Ministerio del Interior y Ministerio de Asuntos Sociales).
- c) Una mayor coordinación con otros cuerpos policiales y de vigilancia aduanera y/o con las Unidades Gifa de la Guardia civil.
- d) Un mayor número de unidades navales adaptadas al salvamento de personas.
- e) Un aumento de las plantillas de los servicios marítimos.
- f) Una mejora de los elementos técnicos, como equipos de visión nocturna y térmica.
- g) Una mayor formación en conocimientos marítimos.

Otras fuentes de información

Se consultaron otras dos fuentes de información para completar la obtenida con las entrevistas: Las noticias de prensa aparecidas entre marzo de 2005 y el mismo mes de 2006, referentes a la entrada ilegal de inmigrantes en España, y las estadísticas de los años 2004 y 2005 ofrecidas por la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración.

A partir de las noticias de prensa se observa que hay que diferenciar el efecto que produce el blindaje de la costa dependiendo del tipo de inmigración irregular. Por un lado, desplaza a las personas que salen de Marruecos, a los cuales no les interesa ser interceptadas debido a la automática devolución a su país. Por el otro, favorece la de ciudadanos que parten desde otros países africanos más al sur (Mauritania o Senegal), ya que a éstos les supone una mayor seguridad en su viaje y no tiene consecuencias negativas, por no ser repatriados de forma inmediata. A pesar de este dato, sí se ha producido un desplazamiento de los inmigrantes

subsaharianos hacia las costas canarias. Esta situación tiene su causa en la enérgica intervención de las autoridades marroquíes en las fronteras de Ceuta y Melilla a finales de 2005, por lo que las embarcaciones se dirigen hacia las Islas Canarias, donde la efectividad de la vigilancia aduanera es muy inferior.

Las distancias que cubren las embarcaciones con inmigrantes subsaharianos son cada vez mayores, ya que en algunas ocasiones el desembarco se ha llegado a producir en la isla de la Gomera. Para efectuar el viaje, los denominados "cayucos" van tocando tierra hasta latitudes más al norte, hasta que definitivamente ponen rumbo al

archipiélago canario desde el punto más próximo. Cabe destacar que, paradójicamente, el estado de los inmigrantes no es tan malo como se podía esperar, si se compara con el de algunos llegados a las costas andaluzas, donde las distancias son más cortas.

En cuanto a la información que se deriva de las estadísticas ofrecidas por la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración se observa la disminución de inmigrantes en el año 2005 con respecto al 2004 (tabla nº 1), siguiendo una discreta tendencia que se inició en el año 2002.

TOTAL TERRITORIO ESPAÑOL			
	Año 2004	Año 2005	Variación porcentual
Embarcaciones	740	567	-23%
Ocupantes detenidos	15.675	11.781	-25%
Responsables embarcaciones detenidos	283	140	-51%
Nafragios	14	2	-86%
Cadáveres	81	24	-70%
Personas rescatadas	339	329	-3%
Personas desaparecidas	60	38	-37%

CONCLUSIONES

La implantación del SIVE ha provocado la disminución de la inmigración. Sin embargo, esta no es la única causa de esta situación, sino que también influyen las circunstancias políticas, como la decisión de las autoridades marroquíes de no permitir asentamientos de inmigrantes subsaharianos en los alrededores de Ceuta y Melilla. Entre los meses de octubre y diciembre de 2005 se produjo un enorme descenso en el acceso a España desde las costas marroquíes por parte de estos inmigrantes. En ese tiempo, las mafias han ido adaptándose a la nueva situación, por lo que desde inicios del año 2006 las embarcaciones llegan a las costas canarias, como se ha apuntado anteriormente, y esto se reflejará, sin duda, en las estadísticas de ese año.

Otro hecho que ha influido en la disminución de la inmigración es el acuerdo de devolución de los ciudadanos marroquíes a su país de origen. Actualmente, muchas de las "pateras" detectadas tienen como destino las costas granadina y almeriense, teniendo su origen en Argelia.

Así, en este caso el SIVE ha transformado el riesgo de los inmigrantes que cruzan el Mar Mediterráneo de ser detectados e interceptados en prácticamente una certeza, pero este hecho no tiene una efectividad plena si no se acompaña de decisiones políticas tendentes a reducir el flujo migratorio irregular.