

En los confines de Europa

LA EXTERNALIZACIÓN DE LOS CONTROLES
MIGRATORIOS

*migre*europ__



INFORME 2010-2011

GAK@A
LIBURVAK

En los confines de Europa

La externalización de los controles migratorios

Informe 2010-2011

FICHA TECNICA

Han participado en la redacción del informe:

Olivier Clochard, Claire Rodier. (p. 9)

Mathilde Blézat (p. 13)

Olivier Clochard (p. 37)

Julia Burtin (p. 51)

Olivier Clochard, Maud Steuperaert (p. 65)

Marine De Haas, Max Sabadell (p. 83)

Marine De Haas, Morgane Truchi, Marie Martin,

Julia Burtin, Olivier Clochard, Filippo Furi, Eva Ottavy (p. 101)

Han contribuido a la elaboración del informe:

Jean-Pierre Alaux, Emmanuel Blanchard, Pauline Boutron, Julia Burtin, Sara Casella
Colombeau,

Marie Charles, Olivier Clochard, Marine De Haas, Brigitte Espuche, Filippo Furri, Caroline
Intrand,

Marie Martin, Alain Morice, Eva Ottavy, Sara Prestianni, Roselyne Rocherau, Claire Rodier,
Max Sabadell, Maud Steuperaert, Morgane Truchi.

Edición final: Alain Morice

Cartografía: Olivier Clochard, Orhan Deniz.

Coordinación: Olivier Clochard

Maquetación: Alterpage - Caroline Maillary

Foto portada: Puerto de Génova © Mattia Santini

Traducción del francés: Peio M. Aierbe, Antton Elozegi, María Jesús Marín.

Coordinación edición en castellano: Peio M. Aierbe

Maquetación edición. Peio M. Aierbe

© Migreurop

21ter rue Voltaire 75011 Paris

Tel. +33 1 53 27 87 81

Fax +33 1 43 67 16 42

contact@migreurop.org

www.migreurop.org

Enmaquetación: TERCERA PRENSA S.L.

Peña y Goñi, 13, 1º - 20002 Donostia/San Sebastián

hiruga01@sarenet.es

www.gakoa.com

ISBN: 978-84-96993-28-0

Depósito Legal: SS-1641/2011

Imprime: Michelena artes gráficas

Índice

Introducción: cuando los pueblos se rebelan, la Unión se protege

PRIMERA PARTE. EN LOS CONFINES DE TURQUÍA, ÚLTIMO MURO ORIENTAL.

I. Al oeste de Irán: un frontera de alta montaña

II. Van, la ciudad trampa.

SEGUNDA PARTE. LOS POLIZONES EN LOS PUERTOS Y EN EL MAR

III. Granos de arena en el transporte marítimo

IV. Dinero en juego y medidas de seguridad

V. El confinamiento de las personas interceptadas

VI. Hacia la privatización de las expulsiones

ANEXO

«Fichas país»: situación migratoria en los puertos de la marina mercante

«Revoluciones árabes y migraciones»: comunicados interasociativos y de Migreurop

Bibliografía

PRIMERA PARTE. EN LOS CONFINES DE TURQUÍA, ÚLTIMO MURO ORIENTAL.

La frontera entre Irán y Turquía se extiende a lo largo de 454 km, entre 2.500 y 3.000 metros de altitud. En el lado turco, tres pasos fronterizos regulan la entrada y salida de Turquía: Gürbulak (Agri) y Kapýky (Van) en el norte, Esendere (Hakkari), en el sur. A pesar de tener una topografía muy accidentada y un clima severo, es el camino más corto y más barato para pasar de Asia a Europa, contabilizándose hasta treinta nacionalidades diferentes. Condiciones climáticas extremas y una fuerte militarización de la zona como consecuencia del conflicto kurdo completan el panorama de este paso fronterizo.

Las únicas personas que pueden ser deportadas «legalmente» a Irán siguen siendo hasta hoy las de nacionalidad iraní. Sin embargo, la realidad es que cientos de afganos, pakistaníes, palestinos e incluso somalíes, nigerianos y mauritanos son regularmente expulsados por las autoridades turcas, de manera absolutamente ilegal sin paso previo ante el juez.

Turquía ratificó la Convención de 1951 y el Protocolo de 1967 sobre los refugiados, pero arguyendo una reserva geográfica que hace que su sistema de asilo sea singular y complejo: sólo los nacionales de los países miembros del Consejo de Europa pueden obtener asilo en Turquía. Los nacionales de países no miembros del Consejo de Europa no pueden obtener más que un asilo temporal ante el ACNUR y también ante el Ministerio del Interior. El resultado es una estancia esperando una respuesta en una las 28 «ciudades satélite» que hay en Turquía que puede alagarse varios años.

Van, una ciudad de 600.000 habitantes, es una de las 28 «ciudades satélite». Es verdad que los refugiados no están confinados dentro de cuatro paredes, pero sí están privados de derechos y de libertad de movimiento. La discriminación, la explotación, el racismo, el acoso y la depresión son una realidad cotidiana.

SEGUNDA PARTE. LOS POLIZONES EN LOS PUERTOS Y EN EL MAR. En 2010, a más de 393.000 ciudadanos no comunitarios se les negó la entrada en las fronteras exteriores de la Unión Europea: 336.789 en las fronteras terrestres, 50.087 en los aeropuertos y 6.704 en las fronteras marítimas. Entre éstos, los polizones descubiertos en barcos de la marina mercante parecen mucho menos numerosos que los migrantes interceptados en las líneas de viajeros. Sin embargo Migreurop ha optado por centrarse en estos polizones de los barcos de carga, no sólo porque estas situaciones permanecen muy discretas y opacas, sino porque revelan una transferencia de responsabilidad de la autoridad pública a actores privados.

La investigación de los polizones marítimos se ha realizado en siete Estados de la Unión Europea y en Marruecos, o sea, 23 puertos en total: Alemania (Hamburgo), Bulgaria (Burgas, Varna), Chipre (Larnaca, Limassol), España (Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia), Francia (Burdeos, Caen, Cherbourg, La Rochelle, Marsella, Saint-Nazaire), Italia (Bari, Catania, Génova, Nápoles, Palermo), Marruecos (Tánger) y Países Bajos (Rotterdam).

Entre los barcos de la marina mercante, los de transporte de coches o Ro-Ro y los graneleros son los más usados por los polizones; por el contrario, los barcos que transportan contenedores son muy poco utilizados dado que casi todos los recipientes están sellados y resulta muy peligroso.



Hasta el año 2000 las cifras de polizones registradas por la Organización Internacional Marítima OMI eran de varios miles, (en 1999 por ejemplo se contabilizaron 2.253 polizones). Sin embargo, la puesta en marcha del Código Internacional PBIP producen un descenso brusco de polizones. El “Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (ISPS Code, en Inglés, o PBIP en Español) se ocupa ahora de asuntos de transporte marítimo

en relación con buques e instalaciones portuarias y se generaliza a partir del 1 de Septiembre en todos los puertos del mundo. En 2002 se pasó a 574 polizones, aumentando hasta 889 en 2007. Estas cifras, que siguen siendo pequeñas, están lejos de ser exhaustivas, porque a la luz de las investigaciones realizadas en varios puertos europeos, los Estados, por un lado, no registran todas las situaciones, y por otro, no parecen transmitir todos los elementos a la OMI. Como prueba de ello, en España, las últimas cifras oficiales son de 2003 y 2004: 502 y 387 polizones respectivamente. En definitiva, la obtención de datos debe realizarse puerto por puerto. Por ejemplo, en 2007, el puerto de Barcelona ha registrado 72 polizones, y el total de polizones fue de 197 para el período 2005 a 2007. Uno de los responsables de la policía en las fronteras marítimas del puerto de Bilbao, dijo que en los años 2005 y 2006, «había por lo menos tres o cuatro polizones que llegaban cada semana, ahora son sólo dos o tres al año».

Una vez el polizón ha accedido al barco comienza un periplo migratorio de extrema complejidad. En España, de los 889 polizones llegados en 2003 y 2004, casi el 78 % permanecieron a bordo antes de continuar su «viaje». Los otros fueron devueltos en avión a su país de origen.



Si el descenso de polizones en los últimos años es significativo el de solicitantes de asilo lo es aún más: 7 en 2008, 1 en 2009 y 3 en 2010. La razón principal es la existencia de un “pacto de silencio” en torno al silo en los puertos motivado sobre todo por el dinero en juego. Polizones y transportistas están teóricamente sujetos a sanciones penales y/o financieras considerables según está

previsto en las legislaciones nacionales. Las

sumas en cuestión son tales que las compañías de seguros de responsabilidad civil, Protección and indemnity insurance clubs (P&I clubs) han construido la figura del «clandestino» como un riesgo contra el cual las compañías deben protegerse. Si bien los transportistas, a través de su colaboración con las autoridades de control, pueden reducir o prevenir el riesgo económico las normas internacionales imponen a los armadores la organización y financiación de la repatriación de los polizones. A las pérdidas económicas, se añaden dos «riesgos» que pueden tener consecuencias pecuniarias: el posible aumento en el tiempo de viaje para desembarcar a uno o más «indeseables » y/o el retraso debido a una o más escalas en los puertos para llevar a cabo los trámites de control o de desembarque. Los polizones, representan, pues, una carga financiera tanto para el armador como para el fletador, lo que puede llevar a una discusión sobre la responsabilidad económica entre ambos. Ante este panorama, la seguridad en las zonas portuarias es una prioridad absoluta, editándose incluso mapas que muestran los diferentes «puntos calientes» y «zonas de riesgo», en que es probable que el buque reciba polizones.

Si el polizón es hallado a bordo del barco se realiza una entrevista cuyo fin último es preparar la devolución. Las condiciones de alojamiento de los polizones una vez son descubiertos son de reclusión en camarotes especiales; Algunos migrantes encontrados a bordo son obligados a trabajar en el barco hasta la siguiente escala.

Una vez el barco llega a puerto lo habitual es mantener el polizón a bordo. Francia y la mayoría de los estados europeos consideran que las empresas de la marina mercante son responsables de la presencia de polizones en sus barcos; y a menudo consideran que la retención a bordo de los barcos es una medida adecuada, independientemente de lo que diga la ley. Lo que subyace en el fondo es facilitar la búsqueda de información con el fin de devolverlo más fácilmente. Manteniendo la persona a bordo durante la escala se facilita que el barco no se retrase, porque si los inmigrantes llegan a informarse de sus derechos –por ejemplo, el derecho a solicitar asilo o a hacerse tratar sanitariamente– el buque será detenido hasta que el solicitante obtenga una respuesta a su solicitud de protección o salga del hospital. Para poder mantener al polizón a bordo se recurre habitualmente a empresas de seguridad privada.

Los extranjeros encerrados en los barcos raramente gozan de la información y el acceso efectivo a sus derechos, sea porque el barco zarpa llevándose los polizones a bordo, ya sea porque que son enviados por avión a sus países de origen.

A pesar de las normas sobre condiciones de la entrada y el control de los extranjeros en España³¹, los polizones en la práctica están sujetos a un trato diferenciado, definido por las instrucciones administrativas dictadas por el Ministerio de Interior. Desde 1994, cuatro circulares³² para el «trato de polizones», no publicadas en el Boletín Oficial del Estado, permiten a las autoridades mantener un procedimiento al margen del derecho común. Por ejemplo, la circular de 2002 incorpora el derecho a la asistencia letrada de la persona a la asistencia pero limitada a dos supuestos: cuando manifieste de forma explícita su intención de entrar en el país y cuando solicite la protección del estado español. El Defensor del

Pueblo como portavoz de las asociaciones y abogados que trabajan para defender los derechos de los extranjeros, ha exigido la asistencia jurídica del polizón desde la primera entrevista con la policía. Sin embargo, esta recomendación ha sido ignorada en la circular de 2007.

Aunque se supone que las fuerzas de policía europeas están para hacer cumplir las leyes establecidas por las políticas de migración, en realidad es la industria del transporte marítimo la que gestiona la cuestión de los polizones en parámetros de pérdida económica. Los armadores suscriben pólizas de seguro y corresponde al asegurador marítimo declarar la presencia de un polizón a las autoridades nacionales portuarias. Este procedimiento conlleva el que la policía se desentienda del caso, llegándose hasta la repatriación por vía aérea sin ninguna intervención por parte de autoridades locales contratando agentes de seguridad privados.



Federación de Asociaciones de S.O.S. Racismo del estado español



MIGREUROP EUROPA

Creada alrededor de la emergencia humanitaria que se produjo en el año 2000 en el campo de refugiados de



Sangatte, en el año 2002 surge Migreurop como una red de asociaciones, activistas e investigadores de varios países de Europa, Magreb, África Subsahariana y Oriente Próximo, que tiene como objetivo identificar, dar a conocer y combatir los textos y las prácticas de la Unión Europea (UE) destinadas a quitarse de encima o a mantener alejados a las personas extranjeras consideradas indeseables. Sitio web: www.migreurop.org/

El Consejo de administración de Migreurop esta compuesto de 15 asociaciones y tres miembros a título individual. Representando a la red española en este Comité Ejecutivo se encuentra la Federación estatal de SOS Racismo a través de la organización territorial de SOS Racismo Gipuzkoa.

En el estado español conforman la red Andalucía Acoge, APDHA, CEAR, SOS Racismo, ACSUR-Las Segovias y ELIN. La labor clave gira en torno a la denuncia de la existencia de los Centros de Internamiento de Extranjeros, a sus condiciones, a las políticas de externalización de Fronteras de la UE y a los acuerdos de readmisión con terceros países. En 2011, Migreurop han realizado visitas a CIE en Alemania, Francia, España y Mauritania. Se ha elaborado el Informe 2009-2010 En las fronteras de Europa. Controles, confinamientos, expulsiones.

SOS Racismo Gipuzkoa-MUGAK representa a la red española en el Comité de Administración de Migreurop. En total son alrededor de 38 organizaciones pertenecientes a 13 países, (Bélgica, estado español, Francia, Italia, Mali, Marruecos, Mauritania, Portugal, Reino Unido, Libano, Suiza, Togo y Turquía.

Exponemos a continuación algunas de las campañas recientes impulsadas desde MIGREUROP:

**Centros de Internamiento de extranjeros en Europa : ¡Abrid las puertas!
¡Tenemos derecho a saber!**

Fiscalización de los Centros de Internamiento en Europa a través de la implicación de cargos parlamentarios y periodistas.

AATLAS DE LOS INMIGRANTES EN EUROPA Geografía crítica de las políticas migratorias. En el año 2008 se pone en marcha el Observatorio Europeo de las Fronteras y este Atlas recoge las políticas migratorias de los diferentes estados así como una localización geográfica de centros de detención y puestos de control fronterizo.

MIGREUROP ESPAÑA. Su trabajo se ha centrado en los Centros de Internamiento. Recientemente ha publicado un Informe sobre la visita a cuatro centros, concretamente a los de Málaga, Algeciras, Madrid y Barcelona.