



*Universitat
Abat Oliba CEU*

**La creación de una agencia de fronteras
caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de
migrantes por mar**

TRABAJO FIN DE MASTER

Autor: Anahis Daniela Vargas López
Tutor: Dr. Francisco Villacampa Megía
Máster Universitario en: Derecho Marítimo
Año: 2022

*Privar a las personas de sus derechos humanos es poner en tela
de juicio su propia humanidad.*

Nelson Mandela

DECLARACIÓN

El que suscribe declara que el material de este documento, que ahora presento, es fruto de mi propio trabajo. Cualquier ayuda recibida de otros ha sido citada y reconocida dentro de este documento. Hago esta declaración en el conocimiento de que un incumplimiento de las normas relativas a la presentación de trabajos puede llevar a graves consecuencias. Soy consciente de que el documento no será aceptado a menos que esta declaración haya sido entregada junto al mismo.

Firma:

Anahis Vargas López

Sumario

	pp.
Introducción	7
Capítulo I. La Migración Irregular	10
1.1 El Tráfico Ilícito de Migrantes	11
1.2 Migración de venezolanos hacia Trinidad y Tobago	13
1.3 Derechos de las personas migrantes	14
Capítulo II. Delitos, Carteles y Bandas en el Caribe	16
2.1 Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes 2000	16
2.2 Carteles y Bandas en el Caribe	19
Capítulo III. Políticas europeas contra el tráfico ilícito de migrantes	23
3.1 Plan de Acción 2015-2020	23
3.2 Agencia Europea de la Guardia de Fronteras (Frontex)	26
3.3 Relación de Frontex con la Unidad de Cooperación Judicial la Unión Europea (Eurojust) y la Oficina Europea de Policía (Europol)	28
Capítulo IV. Medidas de Seguridad y Defensa en el mar	30
4.1 Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)	30
4.2 Relación de CONVEMAR con otras Convenciones y Acuerdos Internacionales	34
Capítulo V. Propuesta de creación de Agencia de Fronteras Caribeña	37
5.1 Objetivos de la Propuesta	38

5.2 Lineamientos fundamentales de la Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes	42
Capítulo VI. Conclusiones	47
Bibliografía	49

Resumen

En este estudio se desarrolla el planteamiento teórico de la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el Tráfico Ilícito de migrantes por mar. Se ha llevado a cabo una investigación descriptiva, de diseño documental, con los métodos, deductivo de análisis y el hermenéutico para interpretar los documentos, textos, leyes, convenios que sirvieron de fuente de información.

Resum

En aquest estudi es desenvolupa el plantejament teòric de la creació d'una Agència de Fronteres del Carib per lluitar contra el Trànsit Il·lícit de migrants per mar. S'ha dut a terme una investigació descriptiva, de disseny documental, amb els mètodes, deductiu d'anàlisi i hermenèutic per interpretar els documents, textos, lleis, convenis que van servir de font d'informació.

Abstract

This study develops the theoretical approach of the creation of a Caribbean Border Agency to fight against the Illicit Trafficking of migrants by sea. A descriptive, documentary design research has been carried out, with the methods, deductive analysis and hermeneutics to interpret the documents, texts, laws, agreements that served as a source of information.

Palabras claves / Keywords

Agencia de Fronteras Caribeña-Bandas en el Caribe-Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-Seguridad y Defensa en el mar- Tráfico ilícito de migrantes.

Introducción

Partiendo del marco normativo universal, se pone de relieve cuáles son las Organizaciones internacionales que más han trabajado sobre la cuestión específica del tráfico ilícito de personas por mar, a la vez que se examinan las principales medidas adoptadas. En el plano universal, destaca la labor llevada a cabo por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ONUDC, la Organización Internacional para las Migraciones OMI y la Agencia de las Naciones Unidas para los Refugiados ACNUR. No obstante, es en el marco de Organizaciones internacionales de ámbito regional y subregional de Venezuela, específicamente en el Golfo de Paria, estado Sucre y el estado Delta Amacuro, donde se pretende que se alcancen mayores niveles de medidas operativas y colaboración técnica en la lucha contra el tráfico ilícito de venezolanos.

El presente estudio tiene como propósito la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes por mar. Esta investigación surgió por uno de los problemas que enfrentan actualmente los venezolanos que son víctimas de bandas delictivas de traficantes de personas que los someten a tratos inhumanos y abusos, en peligrosos viajes a través del mar hacia Trinidad y Tobago y lo más importante, las lamentables condiciones de navegabilidad de que adolecen la mayoría de las embarcaciones utilizadas para el tráfico ilícito de migrantes, junto con el hacinamiento a que son sometidos a bordo, supone que estos se encuentren en estado de vulnerabilidad en el mar prácticamente desde el momento en que inician su navegación hacia el vecino país, ocurriendo en muchas ocasiones naufragios y muerte de los venezolanos. Por lo tanto, el objetivo general del presente Trabajo Final de Máster es realizar el planteamiento teórico de la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el Tráfico Ilícito de migrantes por mar.

Ahora bien, la relevancia de la presente investigación, desde la perspectiva social, se explica debido a que abordó una situación de la realidad, reflejando un fenómeno humano como es el de los venezolanos que son víctimas del tráfico ilícito de migrantes hacia Trinidad y Tobago para comprender como personas dejan su país de origen arriesgando sus vidas en el mar, debido a la falta de vigilancia y medidas de seguridad

y defensa que podría llevar a cabo una agencia de inteligencia destinada a luchar contra el tráfico ilícito de migrantes.

Por otra parte, este estudio tiene relevancia científica, dado que permitió establecer un acercamiento al delito del tráfico ilícito de migrantes desde el punto de vista del Derecho Marítimo y los hallazgos representaron un aporte para la realización de estudios posteriores sobre el proceso migratorio irregular de migrantes desde el análisis e interpretación de los documentos y cuerpos legales que se seleccionaron para tal fin.

A nivel institucional, contribuiría con las instituciones vinculadas y enfocadas en los inmigrantes en general, dado que genera información desde la información consultada en textos, documentos, convenios, leyes e internet, que permitió la mejor comprensión de los problemas que enfrentan de los seres humanos ante grupos de delincuencia organizada en el mar hacia nuevos contextos socioculturales y hace un planteamiento teórico de la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el Tráfico Ilícito de migrantes por mar, para su prevención y ayuda a las víctimas.

En cuanto a la metodología empleada en la presente investigación, es de tipo descriptiva porque estuvo orientada a exponer la situación actual del tráfico ilícito de migrantes con una propuesta de creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el Tráfico Ilícito de migrantes por mar. En relación al diseño de la investigación, el proceso de la investigación se ha realizado con la búsqueda y análisis de información extraída de fuentes como: libros, Internet, material impreso, entre otros, la cual ha sido registrada por otros investigadores, por tal motivo es catalogado este estudio como Documental.

Ahora bien, el método empleado fue el deductivo de análisis, el mismo permite la obtención del conocimiento a partir del marco referencial y de allí se llega a lo particular. Asimismo, la técnica empleada para la recolección de la información es la observación documental. A través de esta técnica se realizaron consultas a textos, normas, leyes, documentos que sirvieron de fuente de información para el presente estudio. Además del método hermenéutico, para la interpretación de los documentos seleccionados en el presente estudio. El procedimiento representó los pasos a seguir para llevar a cabo la investigación, los cuales se iniciaron con la selección del tema, luego se planteó el problema como punto de partida de la investigación. Como próxima etapa se inició la

búsqueda de la información, se definieron las estrategias metodológicas a seguir y se interpretó la información.

Así, para el desarrollo del presente estudio se dividió en capítulos. Se dedicó el Capítulo I a la migración irregular, donde se abordó el tráfico ilícito de migrantes, la migración de venezolanos hacia Trinidad y Tobago y los derechos de las personas migrantes. En el Capítulo II se describió el Protocolo contra el Tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, los grupos delictivos organizados que operan en la zona del Caribe y la necesidad de vigilancia como el rescate de migrantes que viajan en embarcaciones que no resisten los embates de altamar.

Seguidamente, el Capítulo III expuso el organismo que opera en la Unión Europea contra el tráfico ilícito de migrantes Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) cuyo funcionamiento es tomado como referencia para realizar la propuesta del presente estudio, de allí la relevancia de la información que aporta. El Capítulo IV esta representado por las medidas de seguridad en el mar, donde se plantean las disposiciones sobre las competencias de los Estados ribereños de prevención de infracciones de sus leyes sobre inmigración y otros delitos y medidas de fiscalización para prevenir delitos contra migrantes en altamar, el rescate de embarcaciones y naufragios así como también los derechos de no devolución de migrantes en situación de asilo por los peligros que enfrentan en su país de origen por violencia, discriminación entre otros, tema este apropiado para comprender los abusos y las ilegalidades que ocurren en altamar con los venezolanos víctimas de tráfico ilícito de migrantes cuando viajan en la clandestinidad con estos grupos delictivos organizados hacia Trinidad y Tobago.

Asimismo, la necesidad de la Propuesta surge cuando la investigación persigue solucionar un problema que se presenta en el mar, con el tráfico ilícito de migrantes venezolanos que son víctimas desde el Golfo de Paria, estado Sucre o desde el estado Delta Amacuro, en embarcaciones que muchas veces son sobrecargadas, como también logran llegar a Trinidad y Tobago pero son devueltos por las autoridades, razones por las que se produce el naufragio y la muerte de las personas a bordo, lo que hace necesario, en el caso que ocupa este estudio: Proponer la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el Tráfico Ilícito de migrantes por mar.

Capítulo I. La Migración Irregular

El presente estudio comprende una revisión acerca de la creación de una Agencia de fronteras caribeña para luchar contra el Tráfico Ilícito de migrantes por mar. El término migración se refiere a una serie de movimientos de población que, con el anhelo, la necesidad, o sin ellos, se traslada de un lugar específico en el espacio territorial a otro; es claro que las migraciones, desde cualquier ámbito, no son eventos aislados (Elizarrarás, 2019). Estudios llevados a cabo por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2017) y Organización Internacional para las Migraciones (OIM) (2018) evidencian que la búsqueda de un mejor nivel de vida y condiciones óptimas de trabajo, son las principales causas, por lo que intervienen de forma directa determinantes sociales, económicos y hasta políticos.

Así las migraciones internacionales comprenden los procesos de movilidad cuyo carácter acarrea otros tantos fenómenos, fundamentalmente por el traspaso de las líneas fronterizas, por la adaptación casi inmediata a procesos ajenos a la dinámica nacional de donde tiene origen el emigrante, todo esto mucho más dinamizado si dicha movilidad es efectuada en la ilegalidad o la clandestinidad. Así, lo clandestino, propiamente dicho, se encuentra enmarcado en una serie de dinámicas delincuenciales, en el control del tránsito migratorio y una ineficiente política de los Estados para detener radicalmente este fenómeno específico (Elizarrarás, 2019). Como expresa el informe de William Mejía (2021) elaborado para el Pacto Mundial para una Migración Segura, Ordenada y Regular (PMM), las redes criminales del tráfico de migrantes, aprovechan la disposición de muchas personas a enfrentar factores de migración adversos y migrar a cualquier costo. La OIM contabilizó en el Caribe entre enero de 2014 y julio de 2017, la muerte mayoritariamente por ahogamiento, de 319 personas migrantes y la desaparición de cinco, de las cuales identificaron como caribeñas a 279, suramericanas a 24 y asiáticas a una, por el uso clandestino de embarcaciones no aptas para el recorrido de distancias largas en el Atlántico.

Cabe mencionar a Castles (2010) quien señala que entre las causas de la migración irregular se pueden señalar las actividades de la 'industria de la migración vista desde la propia transgresión delincencial y la vulnerabilidad de grupos específicos. Tomando en cuenta lo anterior, la subregión caribeña ha soportado, al menos en la última década, considerables actos de irregularidad migratoria, notables sobre todo en los

datos presentados en el informe de Mejía (2021). Dicho documento expone: “Cuando los procesos migratorios se dan en condiciones de irregularidad, exponen a sus protagonistas a riesgos de todo tipo y los hacen especialmente vulnerables durante los movimientos y las estancias en destino” (p.10) lo que pone en evidencia que la irregularidad en la migración es un asunto que interesa mucho a la subregión, por las violaciones a los derechos humanos y riesgos para su integridad personal que sufren cada año sus migrantes.

Ahora bien, Trinidad y Tobago ha experimentado un incremento de los flujos migratorios de origen venezolano desde 2016 favorecido por la proximidad geográfica entre ambas naciones. Sin embargo, en los últimos tres años, se ha llevado a cabo una variación en las dinámicas de los flujos desde Venezuela, con una tendencia hacia rutas más inseguras para llegar a su destino (Castro y Arellan, 2021). Lo que supone la migración ilegal hacia el vecino país, con las consecuencias que traen las actividades ilícitas mediante estos grupos de tratantes que operan en la región caribeña.

En este sentido, los intentos de movilidad que han llevado a cabo los venezolanos hacia Trinidad y Tobago en busca de mejoras, debido a la profunda y prolongada crisis económica, política, humanitaria y social en Venezuela, según la clasificación de la OIM y ACNUR en el Plan de Respuesta Regional para la situación de migrantes y refugiados venezolanos y las restricciones que impone el país de acogida, han sido las causas principales de las migraciones clandestinas.

Una de las particularidades de esta migración es el viaje por mar. Si bien hasta 2018 cerca de la mitad de venezolanos llegaba a Trinidad por transporte aéreo, las llegadas por mar han ido en aumento hasta convertirse en la principal forma de ingreso al país: un 55% en 2018 llegó por barco, mientras que en 2019 este porcentaje aumentó a un 88% (OIM, 2020). Sin embargo, al realizar los viajes por mar en la clandestinidad ha traído consecuencias lamentables por las condiciones en que viajan, en muchos casos se han producido naufragios en alta mar, provocando la muerte de los venezolanos, víctimas de tráfico ilícito de migrantes.

1.1 El Tráfico Ilícito de Migrantes

El tráfico ilícito de migrantes, lo define la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) (2021) como la facilitación para ingresar ilegalmente a un

Estado del que no se es nacional ni residente permanente con la finalidad de percibir un beneficio material o económico, cuyos alcances y complejidad se han convertido en una inquietud global, por su clandestinidad; la dificultad para precisar cuándo la migración irregular es facilitada por los contrabandistas. (Naciones Unidas, 2020; UNODC, 2021).

Asimismo, el tráfico de personas migrantes se ha convertido en un muy lucrativo negocio, tanto en los lugares de salida como en los de llegada, envolviendo una importante red de grupos delincuenciales transnacionales. Elizarrarás, 2019.). Este tráfico ilícito de migrantes hacia Trinidad y Tobago se ha incrementado, según Andreína Briceño¹, debido a la inestabilidad económica y social que se vive en Venezuela, enfrentando factores como: hiperinflación, devaluación exorbitante de la moneda, crisis alimentaria, falta de medicamentos y los crímenes de lesa humanidad. Esta lamentable realidad conduce a los venezolanos a huir en busca de oportunidades aun exponiendo sus vidas en una aventura por el Mar Caribe. Como consecuencia de esta situación adversa, en 2018 un 73% declaró haber entrado por un puesto de control migratorio y haber sellado su pasaporte, mientras que en 2019 sólo un 30% pudo tener esa opción (OIM, 2020).

Así, en el 2020, más de 300 venezolanos fueron deportados (Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela R4V, 2022). El caso más polémico se dio el 17 de noviembre de ese año con la deportación de 29 personas de nacionalidad venezolana, entre las cuales había 16 niños. Varios de los actores entrevistados coinciden en que estas 29 personas habrían sido deportadas pocas horas antes del inicio del juicio en el que solicitarían la permanencia en el país ante la Corte de Trinidad y Tobago, lo que contraviene la Constitución trinitense y las leyes internacionales. Ante ello, diversas organizaciones tanto locales como internacionales dedicadas a la defensa de los derechos humanos se pronunciaron en contra de este hecho enviando una carta abierta al Primer Ministro y finalmente los niños pudieron regresar a Trinidad y Tobago para continuar con la revisión de su solicitud de permanencia (R4V, 2022).

¹ Directora de la Casita Hipanic Cultural Centre. Recuperado de: <https://catholictt.org/2020/09/22/inmigrantes-venezolanos-los-peregrinos-del-mar-caribe/> [Consultado el 15/05/22]

No obstante, el gobierno trinitense continuó con sus medidas criminalizantes que violan el derecho de no devolución en caso de personas que requieran solicitar protección internacional en el país contemplado en la Convención de 1951. Así, el 28 de noviembre de 2020, 160 venezolanos, que habían ingresado al país por vías marítimas irregulares, fueron deportados. Sin embargo, la justificación del gobierno trinitense recae en el respeto al actual cierre de fronteras que prohíbe el ingreso de cualquier persona ocasionado por la Pandemia Covid-19.

1.2 Migración de Venezolanos hacia Trinidad y Tobago

Cabe señalar que Venezuela, país de largo historial de atracción de migrantes y refugiados se ha convertido en un breve tiempo en un país expulsor de población debido en parte a un fuerte deterioro de las condiciones de vida en Venezuela y un incremento de la pobreza (González y Hernández, 2020). De acuerdo con la Encuesta Nacional de Condiciones de Vida (ENCOVI) (2019-2020), la crisis venezolana escaló a una situación de crisis humanitaria donde la sobrevivencia de la población estaba comprometida y millones de personas se vieron forzadas a dejar el país. Hasta ahora, el proceso migratorio venezolano alcanza, una movilización de seis millones cuarenta y un mil seiscientos noventa venezolanos, según los datos oficiales de la Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela (R4V, 2022). En tal sentido, la diáspora social llevada a cabo en los últimos años por los venezolanos es el ejemplo tangible de corta data, mediante el cual se manifiesta la movilización migratoria legal e ilegal (Salih y Duarte, 2021).

Así como con datos de la Agencia de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) (2019), los países en Latinoamérica y el Caribe han recibido a más de dos millones setecientos mil de venezolanos. Particularmente, Trinidad y Tobago ha recibido veintiocho mil quinientos venezolanos hasta noviembre de 2021 en condición regular. A pesar de los avances en materia de protección social para los trabajadores migrantes, la gran mayoría de refugiados y migrantes venezolanos que llegaron por vía marítima irregular se ven obligados a vivir en la clandestinidad y trabajar en el sector informal, ya que el gobierno de Trinidad y Tobago no les permite trabajar y residir en el país de manera legal, ni siquiera a aquellos que han sido registrados como solicitantes de refugio o han sido reconocidos como refugiados por el equipo de ACNUR (2019). Como evidencia de ello, la OIM (2020) encontró que cerca de un 26% de los que se

encontraban trabajando no percibían ningún pago por su trabajo o el monto acordado en función de las horas trabajadas (OIM, 2020).

Con lo anterior se deduce que la situación de los venezolanos que son víctimas de tráfico ilícito de migrantes hacia Trinidad y Tobago en realidad enfrentan grandes dificultades para obtener los beneficios por los cuales arriesgan sus vidas en altamar, debido a que no consiguen ser empleados en la economía formal por lo tanto son explotados, no reciben dinero a cambio de su trabajo, se les niega la visa y la residencia legal y no se les respetan sus derechos humanos. Situación esta lamentable después que han sido sometidos a abusos y riesgos para llegar a través del mar a la isla, en el vecino país.

Por el contrario, muchos son deportados violando el derecho de no devolución en caso de personas que requieran solicitar protección internacional en el país, contemplado en la Convención de 1951 como se mencionó en el apartado anterior pero que es conveniente acotar debido a que este hecho, es el que ha causado la muerte de 34 venezolanos entre los cuales se encontraban niños, que deben enfrentar un viaje de regreso sin las condiciones para sobrevivir, como combustible, comida y agua, provocando el naufragio de las embarcaciones clandestinas en aguas del Atlántico.

1.3 Derechos de las Personas Migrantes

La violación de los derechos de las personas migrantes son la causa fundamental de las dificultades a las que se enfrentan los inmigrantes que desean ingresar a un nuevo país. Es por ello que se consideró importante incluir el tema de los derechos que los amparan en el ámbito internacional. Los derechos de las personas migrantes están contemplados en las resoluciones y pronunciamientos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2017). Si bien este organismo no es en sí mismo una institución de derechos humanos, sus pronunciamientos han buscado proteger los derechos de los trabajadores migrantes. Así por ejemplo en el año 1925 se adoptó el Convenio Nro.19 sobre la igualdad del trato entre trabajadores extranjeros y nacionales en materia de indemnizaciones por accidentes laborales (OIM, 2018).

En el caso que ocupa la presente investigación referente a la situación de los migrantes venezolanos que permanecen en forma ilícita y clandestina en Trinidad y Tobago, se evidencia el incumplimiento de los derechos al trabajo como lo contempla la OIT (2017),

ya que son explotados por sus empleadores, y en ningún momento los consideran con derechos como los nacionales.

Cabe señalar que en el contexto de la pandemia de la COVID-19, las actitudes criminalizantes en contra de la migración irregular desde Venezuela han ido en aumento, ocasionando que el gobierno de Trinidad y Tobago criminalice la labor humanitaria de personas a modo personal como a través de una organización que asistan o presten servicios a los que arriban al país por vías marítimas irregulares. (Castro y Arellan, 2021). Asimismo, las agencias humanitarias y de derechos humanos demandan a Venezuela y a Trinidad y Tobago que implementen disposiciones urgentes para evitar que los traficantes de personas transporten a los refugiados y migrantes en peligrosos traslados por mar (ONU, 2020). Ante la primera situación los migrantes venezolanos están desamparados por no recibir la ayuda humanitaria en el vecino país porque su gobierno criminaliza esas acciones que representan el apoyo para su supervivencia y la de sus familias.

En cuanto a lo segundo, la petición de las agencias humanitarias sobre las disposiciones preventivas del tráfico ilícito entre los dos países por vía marítima, es necesario que coordinen sus acciones ambas naciones y cooperen entre ellas para preservar la vida y la seguridad de los migrantes mediante la búsqueda y rescate en el mar y la investigación de esta actividad delictiva que está cobrando vidas de personas que ven en el traslado su única opción.

Capítulo II. Delitos, Carteles y Bandas en el Caribe

Las discusiones sobre la seguridad en el Caribe incluyen el tema sobre criminalidad (Román, 2019). Cabe señalar que por “grupo delictivo organizado” se entiende un grupo estructurado de tres o más personas, que existe durante cierto tiempo y que actúa concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves o delitos tipificados con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Crimen Organizado Transnacional del año 2000 (Convención de Palermo), con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material. Precisamente, dicha convención entre sus protocolos se encuentra el Protocolo para la prevención y sanción del tráfico ilegal de migrantes por aire, mar y tierra.

Por otra parte Baranda (2021) menciona el instrumento internacional que norma el tráfico ilícito de migrantes, el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, adoptado el 15 de noviembre de 2000, el cual complementa la Convención de Palermo, 2000. El Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por tierra, mar y aire (2000), estipula que: “Por tráfico ilícito de migrantes se entenderá la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material” (Artículo 3, literal a). En la presente investigación, este delito se refiere a la facilitación, por parte de traficantes de personas, del paso de los venezolanos indocumentados a través del mar hacia Trinidad y Tobago. Quienes se lucran con esta actividad son las bandas delictivas transnacionales que operan desde la parte nororiental de Venezuela.

2.1 Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, 2000.

Es la principal jurisdicción aplicable a este delito; su propósito es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, además de proteger los derechos de las víctimas. Su apartado II, sobre Tráfico ilícito de migrantes por mar,

En su artículo 9, Cláusulas de protección, 1. Cuando un Estado Parte adopte medidas contra un buque con arreglo al artículo 8 del presente Protocolo: a) Garantizará la seguridad y el trato humano de las personas que se encuentren a bordo;

De acuerdo a su Artículo 10, numeral 1. (...) los Estados Parte, en particular los que tengan fronteras comunes o estén situados en las rutas de tráfico ilícito de migrantes,

intercambiarán, de conformidad con sus respectivos ordenamientos jurídicos y administrativos internos, información pertinente sobre asuntos como:

a) Los lugares de embarque y de destino, así como las rutas, los transportistas y los medios de transporte a los que, según se sepa o se sospeche, recurren los grupos delictivos organizados involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo; b) La identidad y los métodos de las organizaciones o los grupos delictivos organizados involucrados o sospechosos de estar involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo (...).

2. Los Estados Parte cooperarán entre sí y con las organizaciones internacionales competentes, las organizaciones no gubernamentales, otras organizaciones pertinentes y demás sectores de la sociedad civil, según proceda, a fin de garantizar que en sus respectivos territorios se imparta una capacitación de personal adecuada para prevenir, combatir y erradicar las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, así como proteger los derechos de los migrantes que hayan sido objeto de esas conductas. Dicha capacitación incluirá, entre otras cosas:

a) La mejora de la seguridad y la calidad de los documentos de viaje;

b) El reconocimiento y la detección de los documentos de viaje o de identidad falsificados;

c) La compilación de información de inteligencia criminal, en particular con respecto a la identificación de los grupos delictivos organizados involucrados o sospechosos de estar involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, los métodos utilizados para transportar a los migrantes objeto de dicho tráfico, la utilización indebida de documentos de viaje o de identidad para los fines de las conductas enunciadas en el artículo 6 y los medios de ocultación utilizados en el tráfico ilícito de migrantes;

d) La mejora de los procedimientos para detectar a las personas objeto de tráfico ilícito en puntos de entrada y salida convencionales y no convencionales; y

e) El trato humano de los migrantes afectados y la protección de sus derechos reconocidos conforme al presente Protocolo.

Ahora bien, el propósito del presente Protocolo es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, así como promover la cooperación entre los Estados, protegiendo al mismo tiempo los derechos de los migrantes objeto de dicho tráfico. Los artículos del Protocolo citados se relacionan directamente con la presente investigación debido a que reglamentan el trato humano de los migrantes que se encuentren a bordo de buques sospechosos de tráfico ilícito de personas que se intercepten en el mar.

Además, contempla la cooperación e información que deben compartir los países con fronteras comunes o estén situados en las rutas de tráfico ilícito de migrantes por mar, como Venezuela y Trinidad y Tobago, como lugares de embarque y de destino, así como las rutas, los transportistas y los medios de transporte a los que, se sospeche, recurren los grupos delictivos organizados involucrados en el tráfico ilícito de migrantes así como la identidad y los métodos de las organizaciones o los grupos delictivos organizados involucrados. Esta información se consideró relevante para el presente estudio debido a que se evidencia que estas informaciones no son compartidas entre ambas naciones, no existe cooperación en la prevención del delito mencionado y son acciones evadidas por los grupos delictivos que realizan el tráfico ilícito de migrantes desde Venezuela hacia Trinidad y Tobago logrando llegar a sus costas, asimismo, representando un viaje peligroso para los venezolanos que pretenden huir de su país.

Sin embargo, los migrantes venezolanos dan su consentimiento para que se lleve a cabo el delito. Es necesario determinar si tienen responsabilidad penal en la acción de delinquir, basando el análisis en la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, pero principalmente: el Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar.

Los migrantes, víctimas sin responsabilidad penal

Resulta importante analizar la acción de delinquir, para determinar la responsabilidad penal de los migrantes venezolanos que dan su consentimiento en delito de tráfico ilícito de migrantes para que ocurra el mismo. En toda acción existe un sujeto que la realiza, es decir el sujeto activo, pero también otro, el sujeto pasivo, que es el titular del bien jurídico protegido atacado por el delito. "(...) por lo general en los delitos de acción pública, el interés del Estado puede coincidir con el del individuo; en estos casos, la titularidad de los intereses penalmente protegidos corresponde siempre en primer lugar al Estado. Es el Estado quien defiende el derecho a la vida, a la libertad,

independientemente de que las personas concernidas deseen verse libres de la protección estatal o carezcan de interés en gozar de ella. Por otra parte, el objeto material del delito, es la persona o cosa sobre la cual recae la acción del delito. (Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por tierra, mar y aire, 2000)

Para el delito de tráfico ilícito de migrantes, el sujeto activo es el traficante, es decir, un grupo delictivo organizado, conforme al Protocolo. El tráfico es un delito contra la soberanía del Estado y, por consiguiente, el sujeto pasivo es el Estado venezolano y no los migrantes por cuanto el bien jurídico protegido es la soberanía del Estado de que se trate. Además, este documento señala que los migrantes en todo caso son el objeto material del delito y la víctima también, que según la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito UNODC, estos migrantes objeto del delito de tráfico ilícito son vulnerables a la explotación y el abuso y sus vidas y seguridad muchas veces corren peligro (Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito, s/f).

En cuanto a la responsabilidad penal de los migrantes venezolanos que son objeto o víctima del delito de tráfico ilícito de migrantes por bandas delictivas, a pesar de contar con la voluntad y el consentimiento de los mismos, es necesario indicar que se les ha tratado de proteger mediante los instrumentos internacionales tales como la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, pero principalmente: el Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, en su artículo 2 que expresa: “El propósito del presente Protocolo es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, así como promover la cooperación entre los Estados Parte con ese fin, protegiendo al mismo tiempo los derechos de los migrantes objeto de dicho tráfico”. Es decir, que a pesar de ser parte y con pleno conocimiento de su accionar son víctimas de éste delito, por lo tanto son amparados por las normas contenidas en el Protocolo. Al mismo tiempo, la vulnerabilidad de los migrantes y sus familias aumenta utilizando estas vías clandestinas del crimen organizado. En el presente trabajo de investigación, los venezolanos víctimas del delito tráfico ilícito de migrantes son vulnerables a las condiciones en que son transportados por mar hacia Trinidad y Tobago.

2.2 Carteles y Bandas en el Caribe

Cabe señalar que la impunidad en la que se encuentran los grupos de bandas del crimen organizado transnacional, conocidos como coyotes o traficantes, facilitan el

desarrollo de esta modalidad delictiva. Asimismo, ante la crisis del Estado venezolano, estas bandas criminales han originado un creciente tráfico ilícito de venezolanos que tienen como punto de apoyo clave a Trinidad y Tobago (Román, 2019). Como corresponde en el presente apartado, se plantean las actividades que los grupos delictivos organizados cumplen para materializar el tráfico ilícito de migrantes, específicamente desde Venezuela hacia Trinidad y Tobago.

Al respecto, Transparencia Venezuela (2020) indica que la cercanía de la costa del estado Sucre con Trinidad y Tobago propicia distintas actividades ilícitas entre los dos puntos, entre ellas se encuentra el tráfico ilícito de migrantes. Así, el estado Sucre es uno de los lugares donde inicia el traslado de migrantes ilegales hasta Trinidad y Tobago, a través de embarcaciones que zarpan desde la población de Güiría, capital del Municipio Valdez, estado Sucre, en el oriente de Venezuela.

Además señala este documento que, el principal grupo delictivo es conocido como “Los Valencianos”, que sería parte de la megabanda Tren de Aragua, dirigida desde el Centro Penitenciario Tocarón, en el estado Aragua, ubicado en la zona central del país. Además, el trabajo investigativo señala que en la actualidad habría, entre venezolanos ilegales y legales aproximadamente entre 40.000 y 50.000 en ese país caribeño. Por otra parte, estos actos de bandas criminales no solo están dirigidos contra la población civil, sino que en oportunidades también han sido victimizados funcionarios policiales y militares. Así, en julio de 2019, tres guardacostas: un teniente de fragata, un sargento y un cabo de la Armada venezolana fueron asesinados por bandas armadas durante una persecución en aguas de la costa de Paria.

Según, El Pitazo (2019) el suceso ocurrió durante un operativo realizado este 7 de julio cuando el patrullero de Guardacostas estaba en persecución de una embarcación en los límites fronterizos con Trinidad Tobago, con destino a Güiría, cuando los funcionarios, al ver la lancha en navegación errática y a alta velocidad, toman la decisión de bajar una embarcación pequeña inflable con tres efectivos militares, quienes empiezan a seguir la embarcación rápidamente, originándose la persecución en alta mar. Posteriormente, los funcionarios fueron interceptados y acibillados por la banda organizada que perseguían y que operan en la costa marítima de Paria. Este hecho llama la atención porque reseña la peligrosidad de estos grupos de delincuencia organizada, preparados para los enfrentamientos con la vigilancia de la zona, por los militares.

Por otra parte, Transparencia Venezuela (2020) realizó entrevistas que señalan datos significativos, donde los entrevistados indican que los venezolanos deben pagar cerca de US\$300 a las bandas delictivas de tráfico ilícito de migrantes, para ser transportados hasta Trinidad y Tobago en una embarcación. Igualmente, se reveló en los testimonios que el viaje tiene una duración entre tres o cuatro horas, tiempo en que la embarcación navega los 100 Km que se cuentan desde el Puerto de Güiria hasta las costas de Trinidad y Tobago.

De acuerdo a la investigación citada, estos botes o peñeros van sobrecargados de migrantes y mercancía de contrabando, lo que incrementa el riesgo de naufragio, en especial cuando pasan por el sector denominado “Boca de Dragón”, en el Golfo de Paria, sector de Venezuela, donde regularmente se presentan grandes corrientes y fuerte oleaje. Esta información evidencia el estado de vulnerabilidad de los venezolanos al tratar de migrar ilegalmente o que son víctimas de tráfico ilegal de personas hacia Trinidad y Tobago, debido a que las embarcaciones no soportan el oleaje que en la zona de Paria se presentan, aunado al sobrepeso de las mismas.

Es importante resaltar que en el año 2019, dos embarcaciones naufragaron en el trayecto de Güiria y Trinidad y Tobago, según Transparencia Venezuela (2020), muriendo veinticinco venezolanos migrantes, lo que confirma las declaraciones de la Organización de Naciones Unidas (2020). Según la Comisión Económica para América Latina CEPAL (2018) el tránsito es una etapa del ciclo migratorio con grandes riesgos, incluso desde el momento en que se deja el país de origen. Así, viajan las personas, solas, acompañadas, en grupos familiares o en parejas, con lo que factores de vulnerabilidad y la desigualdad como la edad, el género, la pertenencia étnico-racial y el estatus socioeconómico de origen generan diversos tipos y grados de vulnerabilidad y riesgo.

En cuanto al estado Delta Amacuro región oriental, también cercana a Trinidad y Tobago, a pesar de ser uno de los estados con menor población de Venezuela, presenta hoy la séptima tasa de asesinatos de Venezuela (60/100.000 hab) (Observatorio Venezolano de Violencia, 2019). Además, en Delta Amacuro opera la banda de delincuencia organizada, denominada “El Evander” o Frente de Liberación Deltana, que se ha extendido a otros estados e inclusive fuera de las fronteras de Venezuela. Al igual que ocurre en el estado Sucre, la cercanía de las costas de Delta Amacuro con Trinidad y Tobago hace a esta región propicia para que esta banda

cometa diversos delitos entre ellos el tráfico ilícito de migrantes (Transparencia Venezuela, 2020), donde se presume que han establecido alianzas con bandas criminales locales. En tal sentido, desde el estado de Delta Amacuro esta banda El Evander se hizo del control de las rutas fluviales y caños que componen la zona deltana y que son la conexión directa de salida al mar Caribe, donde las embarcaciones cruzan hacia Trinidad y Tobago, generando los lazos necesarios para que llegaran al país vecino en busca de expansión y cooperación con grupos de origen trinitense, interesados en el tráfico proveniente de Venezuela. Su grupo estaría encargado de extorsionar a los botes que salen de manera ilegal hacia el país vecino (Insight Crime, 2019).

Según Transparencia Venezuela (2020), otra de las bandas de delincuencia organizada en la región, es el denominado Sindicato de Barrancas, que tiene su epicentro en el poblado del mismo nombre, del estado Monagas, pero que también ejerce control en Delta Amacuro, utilizando el río Orinoco, que conecta a las dos regiones. Esta agrupación criminal ha fortalecido sus acciones delictivas hacia Trinidad y Tobago. Cabe señalar que ambas bandas, El Evander y Sindicato de Barrancas, desde Tucupita y otros lugares del estado Delta Amacuro, suelen zarpar embarcaciones que trasladan ilegalmente a personas hacia la isla caribeña, quienes deben pagar alrededor de US\$ 300 por el viaje. (Transparencia Venezuela, 2020).

Con relación a los naufragios sucedidos en la ruta de Delta Amacuro hacia Trinidad y Tobago, el periódico Tal Cual, reportó el 26 de abril de 2021, que fallecieron seis personas en el naufragio de una embarcación con migrantes venezolanos en las costas de Delta Amacuro, que partió rumbo a Trinidad. Al menos 100 kilómetros tuvieron que recorrer los tripulantes de la embarcación antes de salir a mar abierto. El barco de pescadores partió desde La Horqueta en el estado Delta Amacuro, y naufragó por la zona de Boca de Serpiente que divide a Venezuela de Trinidad y Tobago (Tal Cual, 2021). Este hecho, que se ha repetido en anteriores oportunidades, donde quedan a la deriva las embarcaciones por sobrepeso, con un alto índice de probabilidad de morir en altamar, señala el poco interés que tienen estas bandas por la seguridad de las personas que se someten al tráfico ilícito de migrantes, que embarcan hacia el vecino país, arriesgando sus vidas por las condiciones en que viajan.

Capítulo III. Políticas europeas contra el tráfico ilícito de migrantes

El propósito del presente trabajo investigativo es una propuesta para la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes por mar. Por lo tanto es necesario indicar las más importantes funciones de las principales agencias de inteligencias no gubernamentales que operan en Europa las cuales cumplen una labor de prevención de este delito en el mar Mediterráneo, salvaguardando la vida y los derechos de los migrantes que arriesgan sus vidas en busca de un destino mejor para ellos y sus familias pero que al realizar la movilidad con grupos delictivos ponen en riesgo sus vidas.

Al igual que las dificultades que se presentan en la ruta Venezuela-Trinidad y Tobago, de interceptar redes de tráfico de migrantes, ocurre también en Europa debido a la desaparición de las fronteras interiores entre los Estados miembros que forman parte del espacio Schengen, de la Unión Europea (UE). Aunado a esto, desde 2015 la UE está experimentando un nuevo desafío en la detección de este tipo de delitos, originado por la ola masiva de migrantes y solicitantes de asilo que llegan a diario al territorio europeo, una gran cantidad de ellos ya captados por traficantes y explotadores (Blasi, 2018). Ahora bien, se examina a continuación las medidas y funcionamiento llevados a cabo en la UE para combatir el tráfico ilícito de migrantes que sirve para la elaboración de la propuesta, objeto del presente estudio.

3.1 Plan de Acción 2015-2020. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones

En relación al Plan de Acción 2015-2020 para combatir el tráfico de migrantes dentro de la UE, plantea la Agenda Europea de Migración, adoptada por la Comisión Europea el 13 de mayo de 2015, señalando la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes como prioridad, para impedir la explotación de los migrantes por redes delictivas y reducir los incentivos a la migración irregular. En la Agenda se estableció el objetivo de lograr que las redes de tráfico ilícito de migrantes dejaran de ser operaciones «de bajo riesgo y alto rendimiento» para convertirse en operaciones «de alto riesgo y bajo rendimiento» (Plan de Acción 2015-2020). Este objetivo es muy importante para comprender la

actividad delictiva entre Venezuela y Trinidad y Tobago, la cual es actualmente de bajo riesgo y alto rendimiento para los grupos delictivos y urge conocer las medidas tomadas por la UE para combatir este delito.

Este Plan de Acción prevé estrategias que implican nuevas acciones a nivel de la UE, de lucha contra el tráfico ilícito de migrantes. Entre ellas se encuentran: a) Mejora de la respuesta policial y judicial, b) Mejora de la recopilación y el intercambio de información, c) Mejora de la prevención del tráfico ilícito y asistencia a los migrantes vulnerables, d) Fortalecimiento de la cooperación con terceros países (Plan de Acción 2015-2020), las cuales se exponen en forma resumida de acuerdo al contenido del Plan.

a) Mejora de la respuesta policial y judicial

Para transformar el tráfico ilícito de migrantes en una operación de alto riesgo y bajo beneficio, es esencial desbaratar el modelo de negocio de los grupos delictivos y llevar a los perpetradores ante la justicia. Esto exige mejorar las capacidades de los Estados miembros para investigar y perseguir las redes de tráfico ilícito de migrantes y la capacidad de las agencias de la UE para prestar apoyo. Exige también una mayor coordinación entre las estructuras policiales y judiciales en la UE y un enfoque de cooperación entre distintos organismos.

b) Mejora de la recopilación y el intercambio de información

Es preciso reforzar las capacidades de las agencias de la UE para recopilar, intercambiar y analizar la información sobre el tráfico ilícito de migrantes. Debe aprovecharse todo el potencial de los análisis de riesgo sobre las rutas de tráfico ilícito de migrantes producidos por Frontex. Como parte de las acciones inmediatas anunciadas en la Agenda Europea de Migración, se prevé reforzar el punto de coordinación sobre el tráfico de migrantes de EUROPOL y su operación conjunta de información marítima (JOT MARE), para centralizar en ellos la información de la UE relativa a los casos de tráfico ilícito de migrantes por mar.

c) Mejora de la prevención del tráfico ilícito y asistencia a los migrantes vulnerables

Es crucial para prevenir a futuros migrantes, y en concreto a aquellas personas en situación más vulnerable, como los niños, antes de que se embarquen en viajes peligrosos, también desde los países de tránsito. Las pruebas obtenidas de los

migrantes confirman que los traficantes utilizan ampliamente las plataformas de los medios sociales para compartir información sobre los servicios que ofrecen.

d) Fortalecimiento de la cooperación con terceros países

Una cooperación estrecha con los terceros países atravesados por todas las rutas del tráfico ilícito es esencial para combatir esta práctica y poner fin a la impunidad mediante actividades eficaces de investigación y enjuiciamiento. Esta línea de actuación debe entenderse en conexión con los esfuerzos persistentes de la UE por abordar las causas profundas de la migración irregular, en cooperación con los países de origen y de tránsito.

Es importante señalar que este Plan de Acción, descrito anteriormente, comprende disposiciones y acciones que son necesarias para combatir el delito de tráfico ilícito de migrantes en la UE, pero los señalamientos pueden ser aplicados en la investigación y detección de embarcaciones en la ruta Venezuela Golfo de Paria y costas de Trinidad y Tobago, que de mejorar las acciones policiales y judiciales para localizar y enjuiciar a los grupos delictivos, puede representar un avance significativo.

Además, el intercambio de información entre nuevas agencias de inteligencia que funcionen en la zona, creadas siguiendo el modelo europeo como el Frontex conjuntamente con los gobiernos de Venezuela y Trinidad y Tobago, transformando así el tráfico ilícito de migrantes en una operación de alto riesgo y bajo beneficio, que es lo que se quiere para disminuir el delito en la zona, por consiguiente, los naufragios y muertes de venezolanos en el mar. Igualmente, se podrían aplicar las medidas para prevenir del tráfico ilícito y asistencia a los migrantes vulnerables con campañas de información sobre los peligros a los que se someten los venezolanos al ser víctimas de dicho tráfico.

Es fundamental para la presente investigación en relación a las agencias de inteligencia, describir sus funciones, las cuales han reforzado su ámbito de actuación para la prevención y lucha contra el tráfico ilícito de migrantes (Pi Llorens, 2017). Así, para comprender como sería el funcionamiento de una Agencia de fronteras caribeña que luche en contra del tráfico ilícito de migrantes venezolanos hacia Trinidad y Tobago se debió analizar el funcionamiento la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex), la cual sirvió de modelo para la elaboración de la propuesta en la presente investigación, además se describió la relación de Frontex con las Agencias

Unidad de Cooperación Judicial de la Unión Europea (Eurojust) y la Oficina Europea de Policía (Europol) debido a que funcionan en conjunto en la prevención y lucha contra el tráfico ilícito de migrantes.

3.2 Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex)

La Unión Europea ha previsto la posibilidad de utilizar la fuerza en la lucha contra el tráfico ilegal de inmigrantes (...) por mar, en las operaciones de vigilancia marítima coordinadas por la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) (Reglamento (UE) nº 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, artículo 6 sobre la Interceptación en el mar territorial)

Según la Agencia Frontex (s/f), ésta se creó en 2004 para ayudar a los Estados miembros de la UE y a los países asociados a Schengen a proteger las fronteras exteriores del espacio de libre circulación de la UE. Como agencia de la UE, Frontex está financiada con los presupuestos de la UE y con las contribuciones de los países asociados a Schengen.

Igualmente, la Agencia establece su rol cada vez más importante en el cumplimiento de leyes de migración. Los Estados miembros solicitan con creciente frecuencia su apoyo para la coordinación de los procesos de repatriación a países de origen de migrantes irregulares, de personas a las que se ha denegado el asilo o de quienes han superado el período autorizado de estadía. El número de retornados ha ido incrementando en los últimos años hasta alcanzar aproximadamente 14.000 personas en 2017, frente a las 3500 en 2015. Actualmente, alrededor del 10% de las operaciones de retorno efectivas de la UE cuentan con la intervención de Frontex.

Ahora bien, esta agencia europea fue creada para prevenir el tráfico ilícito de migrantes, ejecutar las labores de retorno seguro de migrantes deportados a su país de origen y proteger las fronteras exteriores de los países miembros de la UE, cuyas acciones realiza facilitando agentes de vigilancia, abarcando tareas relacionadas con la seguridad marítima, los controles de seguridad, la búsqueda y el salvamento.

En un mismo orden de ideas, estas acciones de prevención, combate del tráfico ilícito y salvamento de migrantes, son necesarias en altamar entre Venezuela y Trinidad y Tobago, por lo que el funcionamiento del Frontex europeo será la base para proponer la creación de una Agencia de fronteras caribeña para combatir el tráfico ilícito de

migrantes venezolanos hacia Trinidad y Tobago. Se examinan a continuación sus funciones:

Principales Funciones de la Agencia

Despliegue en el terreno, la Agencia facilita agentes de las fuerzas policiales de los Estados miembros y los países asociados al espacio Schengen, así como buques, aviones y equipos de vigilancia de fronteras a las zonas fronterizas exteriores que necesitan asistencia adicional. Además de los controles fronterizos, las operaciones de Frontex abarcan tareas relacionadas con la seguridad marítima, los controles de seguridad, la búsqueda y el salvamento así como la protección del medio ambiente.

Análisis de riesgos, Frontex evalúa los riesgos para la seguridad en las fronteras de la UE. Elabora un perfil de las pautas y tendencias de la migración irregular y de las actividades delictivas transfronterizas en las fronteras exteriores. Comparte sus constataciones con países de la UE y la Comisión Europea, y las emplea para planificar sus futuras actividades. Todas las actividades de Frontex se rigen por análisis de riesgos.

Evaluación de la vulnerabilidad, la Agencia lleva a cabo evaluaciones anuales de la capacidad y de la disposición de todos los Estados miembro y países asociados al espacio Schengen para hacer frente a los retos de sus fronteras exteriores, incluida la presión migratoria. Frontex despliega funcionarios de enlace en los Estados miembros de la UE, para ayudar a que Agencia mantenga una visión global del control de las fronteras a escala de la UE.

Cooperación europea en las funciones de vigilancia costera, la Agencia apoya la cooperación de las autoridades policiales, agencias de la UE y aduanas en las fronteras marítimas. Los buques y los aviones desplegados en sus operaciones también recaudan e intercambian información pertinente para el control de la pesca, la detección de contaminación y el cumplimiento de la normativa marítima.

Intercambio de información sobre actividades delictivas, la Agencia comparte la información recopilada en las fronteras con las autoridades nacionales adecuadas, Europol y otras agencias europeas. Esto incluye información sobre personas sospechosas de participar en actividades delictivas, como el tráfico ilícito de inmigrantes, trata de seres humanos y el terrorismo.

Operaciones de retorno, Frontex desempeña un papel cada vez más importante en el retorno a sus países de origen de las personas que no tienen derecho a permanecer en la Unión Europea. La Agencia ayuda a los Estados miembros a coordinar y financiar las operaciones de retorno, pero también puede ponerlas en marcha por propia iniciativa. Para ello, Frontex puede fletar vuelos y reservar asientos en vuelos comerciales. La Agencia también ayuda a obtener los documentos de viaje necesarios para los retornados y a facilitar expertos para ayudar en las operaciones de retorno.

Función de Frontex en las operaciones de búsqueda y salvamento, la participación en las operaciones de búsqueda y salvamento siempre ha sido una prioridad para Frontex y está prevista en el Reglamento de la UE por el que se crea la Guardia Europea de Fronteras y Costas. Frontex está obligada a prestar asistencia técnica y operativa en el mar en apoyo a las operaciones de rescate que puedan surgir durante las operaciones de vigilancia de fronteras. Las actividades de búsqueda y salvamento son también un objetivo específico del plan operativo de todas las operaciones marítimas de Frontex. Entre 2015 y 2017, Frontex contribuyó a rescatar a 280 000 personas en el Mediterráneo.

3.3 Relación de Frontex con la Unidad de Cooperación Judicial la Unión Europea (Eurojust) y la Oficina Europea de Policía (Europol)

Según la página Web de la Unidad de Cooperación Judicial la Unión Europea (Eurojust), fue creada en 2002, teniendo su sede en La Haya (Países Bajos), cuya función es ayudar a las autoridades a cooperar en la lucha contra el terrorismo y las formas graves de delincuencia organizada que afectan a más de un país de la UE. En cuanto a la Oficina Europea de Policía (Europol), esta agencia se creó en 1994 como unidad dedicada a combatir el tráfico de drogas y el blanqueo de capitales, sus competencias se fueron extendiendo en el reciente Reglamento de Europol, que empezó a aplicarse el 1 de mayo de 2017 (Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 (p. 53).

En relación a la colaboración de Frontex con otras Agencias, la Comisión Europea tiene a su disposición veintinueve agencias reguladoras, que son organismos independientes y descentralizados que se rigen por una base jurídica propia, y se encargan de proporcionar conocimiento especializado en las diversas políticas europeas de la UE (Pi Llorens y Zapater Duque, 2014). De todas estas agencias, nueve de ellas han sido

creadas para reforzar las políticas sobre inmigración, cooperación policial y cooperación judicial: Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial Europol, Agencia de los Derechos Fundamentales FRA, Instituto Europeo de la Igualdad de Género EIGE, Oficina Europea de Apoyo al Asilo EASO, Observatorio Europeo de la Droga y las Toxicomanías EMCDDA, Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal Eurojust, Agencia Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia EU-Lisa y la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas Frontex.

Lo cierto es que en muchas ocasiones los ámbitos de actuación de la UE requieren poner en común expertos de más de una agencia europea debido a la interdisciplinariedad del objetivo que se persigue. Por este motivo, existen numerosos acuerdos de cooperación y memorandos de entendimiento entre agencias de la UE con el fin de estrechar los vínculos entre ellas. Por ejemplo, Frontex está sujeto a un acuerdo de trabajo con Eurojust, a un acuerdo de cooperación operativa con Europol, entre otros.

Igualmente, Frontex, Eurojust y Europol asisten también en la identificación, registro y retorno de migrantes, y colaboran en la prevención y persecución de redes de tráfico que se puedan detectar en puertos o centros de recepción de migrantes (*hotspots*) (Blasi, 2018). Así, cuando algún Estado miembro experimenta un fenómeno migratorio extraordinario puede pedir asesoramiento a los miembros y expertos de estas agencias europeas, que llevarán a cabo tareas como la identificación, registro y toma de huellas digitales de los solicitantes de asilo (Raffaelli, 2017, p. 21).

Cabe señalar que Frontex, realiza las operaciones, que garanticen la aplicación de medidas para prevenir el tráfico ilícito de migrantes, como son el análisis de riesgos para la seguridad de las fronteras para prevenir la migración irregular y actividades delictivas en las fronteras exteriores, vigilancia costera, intercambio de información, operaciones de retorno de los migrantes deportados, formación de guardias de frontera y operaciones de búsqueda y salvamento. En consecuencia, se evidencia que debe existir un engranaje de acciones que se enfrenten al delito de tráfico ilícito de migrantes, retorno de los migrantes deportados, operaciones de búsqueda y salvamento, entre otras acciones, en el caso de la UE en el mar Mediterráneo y referente al sector que ocupa el presente estudio, en la ruta Venezuela-Trinidad Tobago desde el Golfo de Paria o desde la región del Delta Amacuro, hacia las islas del vecino país.

Capítulo IV. Medidas de Seguridad y Defensa en el mar

En este capítulo se analizaron las normas sobre Derecho del mar de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar CONVEMAR, el cual establece una serie de preceptos relativos a la atribución de jurisdicción y de competencias en materia de policía en los distintos espacios marinos, resultando de particular interés las disposiciones de la Convención que se refieren expresamente al tráfico ilícito de migrantes, debido a que se considera información significativa para la comprensión de la situación que se suscita con este delito en contra de migrantes venezolanos que huyen por vía marítima hacia Trinidad y Tobago y para proponer las estrategias de seguridad y defensa necesarias que prevengan situaciones de peligro, favorezcan la búsqueda y salvamento de víctimas en acciones de retorno, entre otros.

4.1 Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (1982), contiene la normativa en cuanto a los aspectos relacionados a las actividades en el mar destacando la necesidad de realizar su control y protección; esto incide en las políticas y estrategias que en el ámbito de la defensa se deben delinear para que las actividades en el mar se desarrollen con seguridad.

Por lo tanto, CONVEMAR (1982) es el instrumento multilateral más importante después de la Carta de las Naciones Unidas y uno de los más completos del Derecho Internacional en el ámbito marítimo (Canelos, 2015). Asimismo, señala que CONVEMAR representa un orden jurídico para los mares y océanos globales que favorece la comunicación internacional y promueve la utilización pacífica de los espacios marítimos; su uso equitativo y eficiente de los recursos naturales; el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos.

Es conveniente para el presente estudio establecer los límites en los que se desarrollan las actividades marítimas de los Estados Ribereños, establecidos en los preceptos de la CONVEMAR, en donde se determinan las condiciones de funcionamiento existentes en las diferentes zonas de los espacios marítimos: mar territorial, zona Contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, alta mar y zona.

En relación al Mar Territorial se extiende desde sus líneas base hasta las 12 millas definidas en la Convención. De las líneas base hacia el continente son sus aguas

interiores. Cabe destacar que en esta extensión el Estado Ribereño ejerce total soberanía y jurisdicción (Artículo 3). Otro de los límites importantes que es necesario mencionar es la Zona Contigua, que como está definida en la CONVEMAR, se extiende de las líneas base hasta no más allá de las veinticuatro millas, donde el Estado Ribereño puede tomar medidas de fiscalización relacionadas a la prevención y sanción de infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios.

En el Artículo 55, se contempla la Zona Económica Exclusiva, la cual comprende el área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. En la Zona Económica Exclusiva, por su extensión que va desde las líneas base hasta las doscientas millas marinas, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (Artículo 57), es donde se realiza la mayor cantidad de actividades por tanto, “está sujeta a régimen jurídico específico establecido, de acuerdo al cual los derechos y la jurisdicción del Estado Ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención”.

Los límites actuales, en lo que corresponde a la Plataforma Continental, es decir al lecho marino y el subsuelo, no se extienden más allá de las doscientas millas. (Artículo 76). En esta zona el Estado Ribereño ejerce derechos de soberanía para la exploración y explotación de los recursos naturales que en ella se encuentran.

A parte de los límites donde el Estado Ribereño tiene directa injerencia, la Convención ha definido el Alta Mar, (Artículo 86) Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. Los Estados tienen la libertad de navegación, sobrevuelo, tender cables, de pesca e investigación científica; ningún Estado tendrá soberanía alguna sobre esta zona (Artículo 89).

En cuanto a la navegación de los buques en Alta Mar, el artículo 98 de la CONVEMAR (1982) contempla: 1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación

o sus pasajeros: a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo (...). 2. Todo Estado Ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

Por último la Zona, que es considerada por la CONVEMAR como los fondos marinos y oceánicos, así como el subsuelo que esta fuera de los límites de la jurisdicción nacional, su condición está relacionada con los recursos y su explotación, únicamente con fines pacíficos y en beneficio de la humanidad donde lógicamente no existe soberanía alguna por parte de algún Estado (Artículo 133).

Uso del mar

Luego de conocer la normativa referente a las distintas zonas de los espacios marítimos, es conveniente analizar el uso del mar, debido a que está íntimamente relacionado a la soberanía que tiene un Estado Ribereño para la aplicación de sus poderes. Esta soberanía se la ejerce en el mar territorial y aguas interiores, los derechos de soberanía donde tiene jurisdicción, es decir en la Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental, en cuanto a los recursos que se encuentran en ellas. En alta mar y donde se materializan las líneas de comunicaciones marítimas se permite la libre navegación cuando las naves enarbolan sus banderas. Es necesario conocer también que en el uso del mar se han incrementado factores de riesgo como son el contrabando, la piratería, tráfico de drogas, tráfico ilícito de personas, entre otros, que requieren de control por que afectan al desarrollo de las actividades en el mar (Canelos, 2015).

Ahora bien, CONVEMAR (1982) contiene preceptos acerca de las competencias de los Estados Ribereños en cuanto a la regulación de sus diferentes zonas con relación al paso inocente por el mar territorial y a las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar en la zona contigua las infracciones de sus leyes y reglamentos de inmigración, como el delito de tráfico ilícito de migrantes, que es necesario mencionar a continuación:

Artículo. 21, 1, h: Las competencias del Estado Ribereño para adoptar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial en el que se incluye: h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.

Artículo 33, 1, a y b: Las competencias del Estado Ribereño para tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar en la zona contigua las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

Cabe señalar que en los acuerdos llevados a cabo entre Venezuela y Trinidad y Tobago por ser países vecinos, han incluido la libre navegación basados en los principios de paso inocente y tránsito expedito e ininterrumpido (Tratado sobre la Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas 18 de abril de 1990) (Arcano, 2018). lo que aprovechan las bandas de traficantes para transportar a los migrantes venezolanos junto con contrabando y otros tráficos.

Por lo anterior, es necesario aplicar medidas de fiscalización para prevenir y sancionar las infracciones contenidas en la CONVEMAR (1982), en sus artículos 21 y 33 referidos a la inmigración, cometidas por las bandas de crimen organizado que logran evadir los controles de ambos países para llevar a cabo el tráfico ilícito de migrantes venezolanos hacia Trinidad y Tobago.

El aspecto más importante en el cual se puede visualizar la incidencia directa de la CONVEMAR en la Política de Defensa sobre la ejecución de las operaciones de seguridad y control marítimo, son el resultado de la necesidad de asegurar y garantizar el buen desarrollo de las actividades en el mar y que están descritas en la CONVEMAR.

Es necesario hacer mención al control y vigilancia de los espacios marítimos, destacando el ejercicio de la soberanía y jurisdicción definidos por la CONVEMAR; soberanía en el mar territorial, jurisdicción en la Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental. Además, se debe tomar en cuenta, que a pesar de que no se tiene soberanía en Alta Mar y en la Zona, el país tiene la responsabilidad de contribuir con el control y vigilancia de las actividades que se desarrollan en esas áreas. Igualmente, se debe hacer hincapié en el control de las actividades ilícitas en los espacios marítimos inclusive en Alta Mar.

Asimismo, es fundamental tomar en cuenta los derechos exclusivos del Estado en la Zona Económica Exclusiva y la responsabilidad en la conservación de la vida humana en el mar y demás actividades en los espacios marinos. También es importante desarrollar capacidades que permitan efectuar un adecuado control y protección de las actividades en el mar en defensa de la soberanía e integridad territorial, con unidades oceánicas; así como con guardacostas para el mar territorial y aguas interiores.

4.2 Relación de CONVEMAR con otras convenciones y acuerdos internacionales

Ahora bien, CONVEMAR señala en su articulado: “Esta Convención prevalecerá, en las relaciones entre los Estados Partes, sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958” (Artículo 311, 1).

Convención de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958

Esta convención contempla preceptos que tienen relación con la CONVEMAR, que se exponen por su vinculación con el presente estudio, en cuanto a la obligación de los buques a que presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar. Como también insta a los Estados a la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento, así también la persecución de buques extranjeros cuando se crea que ha cometido delitos contra sus leyes.

El Artículo 12: 1. Los Estados deberán obligar a los Capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque su tripulación o sus pasajeros: Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar. Se dirijan a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo (...) 2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar, y –cuando las circunstancias lo exijan – cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdo mutuos regionales.

Asimismo, el Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus Leyes y Reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentren en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar

territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. (...) 2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951

Igualmente, la Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 define al “refugiado” como una persona que: debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país; o que, careciendo de nacionalidad y hallándose, a consecuencia de tales acontecimientos, fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera regresar a él. (Artículo 1, A.2).

De igual manera, la Convención prohíbe que los refugiados o solicitantes de asilo sean expulsados o devueltos: Ningún Estado Contratante podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de los territorios donde su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social, o de sus opiniones políticas. (Artículo 33, 1). Sin embargo, si los migrantes carecen de la documentación básica en el país de acogida, se enfrentan el riesgo de tener problemas legales, enfrentar procesos judiciales o administrativos, multas, a veces la deportación y, aparejado a ello, altas probabilidades de sufrir abusos y vejaciones (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2018).

Es importante destacar que estas normas en el derecho del mar protegen a los refugiados o migrantes en cuanto al rescate y salvamento en caso de naufragios, para estas acciones es necesario convenios entre el Estado y los países vecinos. Asimismo la Convención de Ginebra prohíbe que los refugiados o solicitantes de asilo sean expulsados o devueltos en modo alguno. Estas acciones no se llevan a cabo ni por el Estado venezolano ni por ONGs ante situaciones de naufragio por lo que los migrantes venezolanos han perecido en el mar en su intento por llegar a Trinidad y Tobago, inclusive una de las embarcaciones en que perecieron venezolanos, fue devuelta durante el proceso de asilo en el vecino país violando esta norma de la Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951.

También la CONVEMAR (1982) establece: 3. Dos o más Estados Partes podrán celebrar acuerdos, aplicables únicamente en sus relaciones mutuas (...) (Artículo 311, 3) lo que permitió los acuerdos entre Venezuela y Trinidad y Tobago, entre los cuales se destaca:

El Tratado entre la República de Venezuela y la República de Trinidad y Tobago sobre la Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas

Este tratado contiene un acuerdo, el cual fue preciso destacar: "(...) Sin perjuicio de los derechos de navegación y sobrevuelo reconocidos por el derecho internacional en las demás áreas bajo soberanía y/o jurisdicción de las Partes Contratantes, en el estrecho existente entre la Isla de Trinidad y la Isla de Tobago, las naves y aeronaves venezolanas gozarán de la libertad de navegación y sobrevuelo solamente a los fines de tránsito expedito e ininterrumpido por las áreas marinas en referencia, que en lo sucesivo se denominará derecho de paso en tránsito. En los otros estrechos existentes en el Golfo de Paria se aplica el paso inocente" (Artículo IV).

Cabe señalar que las disposiciones del tratado entre ambos países están en concordancia con lo contemplado en la CONVEMAR. Igualmente, se debe acotar que incluye la libre navegación, basados en los principios de paso inocente y tránsito expedito e ininterrumpido y es en esta zona de libertad para la navegación entre ambas naciones donde los grupos y bandas de crimen organizado embarcan a los migrantes venezolanos, desde ambas zonas del oriente, estados Sucre y Delta Amacuro, por lo que es necesario la vigilancia y fiscalización para prevenir y sancionar las infracciones sobre inmigración, a través de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes en el mar.

Capítulo V Propuesta de creación de Agencia de Fronteras Caribeña

Como resultado del presente estudio, con la información extraída de fuentes, tales como: libros, Internet, convenciones, entre otros, en el cual se expone la situación actual del tráfico ilícito de migrantes, sobre la migración irregular, los delitos, carteles y bandas en el Caribe, políticas europeas contra el tráfico ilícito de migrantes y las medidas de seguridad y defensa del mar, este apartado comprende un planteamiento teórico sobre la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes por mar. Asimismo, basado en las conclusiones del estudio, la mencionada Agencia requiere de directrices generales que contemplen la ejecución de las maniobras tácticas para la vigilancia del mar, prevención del tráfico ilícito de migrantes, rescate de migrantes producto de naufragios y el apoyo en la repatriación de venezolanos deportados.

La Propuesta surge de la información y datos recolectados a través de la observación documental, con lo cual se constata que en el mar entre Venezuela y Trinidad y Tobago no existe una Agencia de carácter no gubernamental con políticas, sistemas de vigilancia y control, mediante los cuales se realicen las maniobras ante las amenazas que representan las acciones llevadas a cabo por grupos delictivos organizados. Además, que en el Caribe, entre ambos países, no se cuenta con los guardacostas necesarios y requieren de materiales y equipos para combatirlo. Con la propuesta planteada se persigue mejorar el empleo de las medidas de seguridad y defensa para la vigilancia del mar y que sea de ayuda para que mediante estos lineamientos, se logre la protección y supervivencia de los venezolanos, víctimas del delito de tráfico ilícito de migrantes en el mar.

Asimismo, los asientos legales de están ubicados en los siguientes marcos legales: el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (2000), el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (1982), la Convención de Ginebra sobre el Derecho del Mar (1958) y la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951, siendo una investigación de diseño documental, con los métodos, deductivo de análisis y el hermenéutico para interpretar además, los documentos, textos, que sirvieron de fuente de información.

El propósito de esta propuesta es la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes en el mar proponiendo lineamientos de seguridad y defensa para su funcionamiento, a través del establecimiento de sistemas de vigilancia, información y control de las fronteras exteriores hacia el mar. Su importancia se fundamenta en la necesidad de directrices sobre seguridad y vigilancia en el mar Caribe, entre Venezuela y Trinidad y Tobago, para la protección, rescate de tripulantes de embarcaciones víctimas del delito, apoyar las acciones de retorno de los migrantes deportados de Trinidad y Tobago, además, detención de grupos delictivos sospechosos de estar cometiendo el tráfico de venezolanos de forma ilícita hacia Trinidad y Tobago, amparados en la impunidad. En cuanto a la finalidad de la propuesta es aportar medidas de seguridad y vigilancia en el mar Caribe, entre Venezuela y Trinidad y Tobago, para el rescate de migrantes venezolanos tripulantes de embarcaciones, víctimas del delito y disposiciones sobre protección en el retorno o repatriación de los migrantes deportados del vecino país, mediante la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña que ejecute dichas acciones para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes en el mar.

5.1 Objetivo de la Propuesta

Proponer la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes, mediante lineamientos basados en la vigilancia, seguridad y defensa contemplados en el Derecho del mar.

Luego del estudio previo de las distintas normativas que reglamentan el delito del tráfico ilícito de migrantes en el mar, en el capítulo anterior, y que sirven de base a la propuesta, es importante referir en este apartado los recursos humanos necesarios para llevar a cabo las acciones de vigilancia y control en el Caribe, además, describir el adiestramiento del personal de la Agencia de Fronteras Caribeña para el desvío de las embarcaciones, el rescate de migrantes en el mar y misiones de retorno, para finalmente, señalar los lineamientos en que se basa la creación de la Agencia de Fronteras Caribeña, a través de medidas de seguridad, vigilancia y control contemplados en los Convenios de Derecho del mar.

En relación a los recursos humanos y materiales necesarios para llevar a cabo medidas de seguridad y control de la frontera marítima a través de la creación y funcionamiento de la Agencia de Fronteras Caribeña en el mar, lo esperado sería que los guardias de

fronteras, estuvieran al mando de un solo ente coordinador de las acciones precisas a realizar, de acuerdo a los requerimientos de cada momento y lugar de la frontera, administrando los recursos materiales, que harían posible las acciones en el mar contra los traficantes de migrantes víctimas del tráfico ilícito (Linares, 2019). Igualmente, si los presupuestos no viniesen acompañados de la disponibilidad de los recursos materiales necesarios para la realidad del momento, no se podrían llevar a cabo las medidas de vigilancia y control en el mar. Según Linares (2019) estos recursos son medibles tanto en medios, instrumentos, técnicas y en prestación de servicios que representan los avances de la tecnología.

Además, se requiere que comprendan un grupo de Guardias de Fronteras considerable para luchar contra los traficantes en el mar Caribe, debido a que se deberán enfrentar a bandas del crimen organizado transnacional que operan entre Venezuela y Trinidad y Tobago. Por ejemplo, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas Frontex inició sus operaciones en 2005 contando con 50 empleados y un presupuesto de 6 millones de euros. Siendo en la actualidad la agencia comunitaria con más personal y el mayor presupuesto de la Unión Europea. En 2020 disponía de 1.200 empleados y 460 millones de euros de presupuesto (Martínez, 2021). Esto da cuenta de los recursos humanos y materiales que la Agencia propuesta tendría que adquirir para su funcionamiento y llevar a cabo las medidas de seguridad y control en el mar, que incluya además, instrumentos de avanzada tecnología para recibir e intercambiar información con los Estados involucrados y organismos internacionales a fin de luchar contra del tráfico ilícito de migrantes.

Por otra parte, el mar es un entorno donde el control y vigilancia es mucho más complejo. En primer lugar, esto se debe a que las competencias que el Estado puede ejercer son mucho más limitadas y, en segundo lugar, la regulación jurídica depende de los diferentes espacios marinos en los cuales opera el Estado. Asimismo, en lo que ocupa el presente estudio, se requiere que con la creación de la Agencia de Fronteras Caribeña se lleve a cabo el adiestramiento de Guardias de fronteras para que estén preparados en cuanto a los controles fronterizos, medidas de seguridad y defensa que les permita combatir el tráfico ilícito de migrantes en el mar.

Para efectuar la capacitación del personal de la Agencia de Fronteras Caribeña, sobre los lineamientos de vigilancia, seguridad y control de la inmigración ilícita en el Caribe, es conveniente tomar en cuenta el Artículo 6, numeral 1 y 3 del Protocolo contra el

tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (2000) que se refiere a la Penalización:

“1. Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito, cuando se cometan intencionalmente y con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material: a) El tráfico ilícito de migrantes; b) Cuando se cometan con el fin de posibilitar el tráfico ilícito de migrantes: i) La creación de un documento de viaje o de identidad falso; ii) La facilitación, el suministro o la posesión de tal documento. c) La habilitación de una persona que no sea nacional o residente permanente para permanecer en el Estado interesado sin haber cumplido los requisitos para permanecer legalmente en ese Estado, recurriendo a los medios mencionados en el apartado b) del presente párrafo o a cualquier otro medio ilegal.

3. Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para considerar como circunstancia agravante (...) toda circunstancia que: a) Ponga en peligro o pueda poner en peligro la vida o la seguridad de los migrantes afectados; o b) Dé lugar a un trato inhumano o degradante de esos migrantes, en particular con el propósito de explotación.

Es conveniente la capacitación del personal de fronteras en el contenido de la penalización que pudieran aplicarse en el momento de la detención de los buques o embarcaciones sospechosas de cometer el delito de tráfico ilícito de migrantes entre Venezuela y Trinidad y Tobago en cuanto a crear documentos de viaje falso, poner en peligro la vida de los migrantes afectados y el trato inhumano o degradante de los migrantes venezolanos durante el viaje.

También se debe instruir al personal en las medidas contenidas en el Artículo 8, numeral 2: “Todo Estado Parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otro Estado Parte está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar podrá notificarlo al Estado del pabellón, pedirle que confirme la matrícula y, si la confirma, solicitarle autorización para adoptar medidas apropiadas con respecto a ese buque. El Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a: a) Visitar el buque; b) Registrar el buque; y c) Si se hallan pruebas de que el buque está involucrado en el

tráfico ilícito de migrantes por mar, adoptar medidas apropiadas con respecto al buque, así como a las personas y a la carga que se encuentren a bordo, conforme le haya autorizado el Estado del pabellón.

Esto es importante para el adiestramiento en cuanto a la detección de las embarcaciones sospechosas de llevar migrantes venezolanos ilegales a Trinidad y Tobago, que utilicen el paso inocente para cometer el delito de tráfico ilícito de migrantes. Además, es necesario el desarrollo de un programa de entrenamiento de la guardia de fronteras en la protección del ser humano en el mar, que incluya la búsqueda y el salvamento de migrantes que viajando en embarcaciones hayan naufragado.

Asimismo, lo deseable sería obedeciesen y se hallasen sometidos a una disciplina común, bajo un mando único que impartiera las órdenes convenientes y precisas en razón de las demandas de cada momento y espacio marítimo (Márquez et al., 2010) Esta capacitación de los guardias de fronteras está contemplada en el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por aire, tierra y mar (2000) el cual expone en su Artículo 14, sobre capacitación y cooperación técnica, en lo que se podrían adiestrar los guardias de fronteras pertenecientes a la Agencia de Fronteras Caribeña para la seguridad y defensa del mar Caribe:

1. Los Estados Parte impartirán a los funcionarios de inmigración y a otros funcionarios pertinentes capacitación especializada en la prevención de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo y en el trato humano de los migrantes objeto de esa conducta, respetando al mismo tiempo sus derechos reconocidos conforme al presente Protocolo o reforzarán dicha capacitación, según proceda.

2. Los Estados Parte cooperarán entre sí y con las organizaciones internacionales competentes, las organizaciones no gubernamentales, otras organizaciones pertinentes y demás sectores de la sociedad civil, según proceda, a fin de garantizar que en sus respectivos territorios se imparta una capacitación de personal adecuada para prevenir, combatir y erradicar las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, así como proteger los derechos de los migrantes que hayan sido objeto de esas conductas. Dicha capacitación incluirá, entre otras cosas:

- a) La mejora de la seguridad y la calidad de los documentos de viaje;

b) El reconocimiento y la detección de los documentos de viaje o de identidad falsificados;

c) La compilación de información de inteligencia criminal, en particular con respecto a la identificación de los grupos delictivos organizados involucrados o sospechosos de estar involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, los métodos utilizados para transportar a los migrantes objeto de dicho tráfico, la utilización indebida de documentos de viaje o de identidad para los fines de las conductas enunciadas en el artículo 6 y los medios de ocultación utilizados en el tráfico ilícito de migrantes;

d) La mejora de los procedimientos para detectar a las personas objeto de tráfico ilícito en puntos de entrada y salida convencionales y no convencionales; y

e) El trato humano de los migrantes afectados y la protección de sus derechos reconocidos conforme al presente Protocolo. (...) Los Estados Parte harán todo lo posible por suministrar los recursos necesarios, como vehículos, sistemas de informática y lectores de documentos, para combatir las conductas enunciadas en el artículo 6.

Es importante señalar los lineamientos que deben seguir los Guardias de fronteras luego del adiestramiento adecuado, mediante medidas de seguridad y defensa para la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, rescate de migrantes producto de naufragios y el apoyo en la repatriación de venezolanos deportados, basados en las normas contempladas en el Derecho del mar. .

5.2 Lineamientos fundamentales de la Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes

Primeramente, se debe definir el término “frontera”, el cual se refiere a la línea diferencial que divide dos situaciones sujetas a posibles tratamientos diferenciados, bien sean estos políticos, militares o socioeconómicos. Así, cada uno de los Estados colindantes, se rige por normas, leyes, políticas, entre otros, diferenciadas, que han de estar adaptadas a sus respectivas realidades nacionales (Márquez et al., 2010; Linares, 2019). En tal sentido, una frontera proporciona un servicio básico, sirviendo como elemento para promover la seguridad al evitar la entrada o salida de personas, mercancías o capitales, que vulneren la legislación nacional.

Ahora bien, las actuaciones en control de fronteras son tanto más necesarias cuanto mayor sea la diferencia socioeconómica y menor sea la interrelación entre las administraciones de ambos lados de la frontera. Las funciones de vigilancia y control en las fronteras precisan de una organización debidamente estructurada que permita su aplicación y han de ser resultado de planes formulados en coherencia con el análisis de la información disponible respecto a cada situación. (Linares, 2019) El desarrollo de las actuaciones de control de fronteras requiere la inversión de ingentes recursos, tanto de los Estados, como del sector privado.

De esto último, surge la propuesta de creación de una Agencia de Fronteras Caribeña de carácter privado, que ejerza la vigilancia y control de las fronteras en los espacios marítimos entre Venezuela y Trinidad y Tobago, que cumpla ciertas acciones de vigilancia y control. Asimismo, para dar respuesta a la demanda de seguridad, es necesario el desarrollo de un programa de actuación concreto que contemple: seguridad y desarrollo, acción nacional y coordinación internacional, amenazas, estrategias y recursos, a través de los siguientes lineamientos:

1. Desarrollar una solución de seguridad y control de fronteras con la capacidad de supervisar los tráficos internacionales, particularmente, el tráfico ilícito de migrantes. Esto es, capaz de conocer la situación en los cruces regulares e irregulares y aptos para realizar actuaciones puntuales sobre alguna de las entradas ilegales que se detecten.

2. Desplegar una solución con la capacidad de limitar los flujos ilegales internacionales, capaz de detectar e interceptar un porcentaje significativo de los cruces ilícitos. Con ello, junto con otras medidas policiales, judiciales y penitenciarias y la colaboración en el plano regional e internacional, se busca desincentivar las actividades ilícitas en la frontera venezolana-trinitense al disminuir los beneficios generados y aumentar el riesgo para las organizaciones delictivas de tráfico ilícito de migrantes que los protagonizan .

3. Ejercer el control de la frontera del mar detectando e interceptando la mayor parte de los intentos de cruce irregular e impidiendo el uso de la frontera para tráfico ilícito de migrantes.

4. *Permitir el paso es inocente de buques o embarcaciones* mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Venezuela y Trinidad y Tobago. El derecho de paso inocente consiste únicamente en la navegación, de forma rápida y continua, si bien el artículo 18 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) señala que “el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos por fuerza mayor o de emergencia o con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o dificultad grave”. Con respecto a los problemas de la inmigración, la Convención establece en el artículo 19 que: “El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas del derecho internacional”. En tal sentido, entre las consideraciones de lo que no es inocente, se incluyen el embarque y desembarque de personas en violación de la ley y los reglamentos de inmigración.

5. *Ejecutar el control de la inmigración en el mar territorial y zona contigua.* De esta manera, se pueden establecer las medidas de seguridad y vigilancia deseadas en la zona del mar territorial y en el área de la zona contigua, que permite la Convención sobre el Derecho del Mar. Más allá de las 12 millas de mar territorial, el primer espacio que debe tenerse en cuenta en los casos de inmigración es la zona contigua. De acuerdo con el artículo 33 de la Convención:

1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a. Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;
- b. Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

6. *Visitar y registrar los buques o embarcaciones* de los que se tengan fundadas razones para sospechar que estén involucrados en el tráfico de migrantes por mar y no posee nacionalidad, o se hace pasar por un buque sin nacionalidad, basados en el punto 7 del artículo 8 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar.

Por el contrario, hay más limitaciones en alta mar, al ser un espacio marítimo gobernado por el principio de la libertad.

En consecuencia, la Agencia de Fronteras Caribeña no podrá ejercer más competencias en este ámbito que las autorizadas por el derecho internacional, tales como la jurisdicción exclusiva sobre los buques que enarbolan su pabellón. En este sentido, tendría que pedir el consentimiento del Estado del pabellón para inspeccionar, detener o castigar a un buque extranjero en alta mar, por el tráfico ilícito. Hoy en día, en alta mar sólo es posible la persecución cuando el buque en cuestión proviene de las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua. El cese de la persecución se llevará a cabo en el momento en que el buque se encuentre en las aguas territoriales de otro Estado o en las aguas del Estado de su pabellón.

7. Realizar acciones de salvamento marítimo. El primer deber prioritario de la Agencia de fronteras caribeña es rescatar a los naufragos. En este sentido, las Naciones Unidas han dicho que el hecho de que algunas cuestiones de seguridad se centren en la supresión de la actividad criminal, ello no debe suprimir la obligación, al amparo del derecho del mar y de la tradición marítima, de rescatar a los que peligran en el mar.

Precisamente esta precariedad de la vida humana en la gran masa azul de los mares y océanos propició que el derecho internacional construyera un cuerpo normativo para proteger la vida humana en el mar. Además, el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar establece:

1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:
 - a. Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
 - b. Se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo, y
 - c. En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

No puede haber ninguna distinción en esta tarea de rescate. Por tanto, es independiente del lugar en el que la embarcación por rescatar se encuentre, de dónde son los naufragos, si tiene una bandera o no, o si el buque está en peligro o si la tripulación o los naufragos carecen de nacionalidad. Lo que es importante, por tanto, es el deber de rescatarlos por razones humanitarias.

8. La Agencia de Fronteras Caribeña colaborará con la repatriación de los migrantes objeto de tráfico ilícito de acuerdo al artículo 18, numeral 5 del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (2000) el cual regula: "Cada Estado Parte que intervenga en la repatriación de una persona que haya sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo adoptará todas las medidas que proceda para llevar a cabo la repatriación de manera ordenada y teniendo debidamente en cuenta la seguridad y dignidad de la persona".

9. Finalmente, *llevar a cabo la coordinación entre las distintas organizaciones*, que aseguren una acción concurrente en mejor aprovechamiento y economía de los medios empleados que implique seguridad y desarrollo, acción nacional y coordinación internacional, estrategias y recursos, en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes venezolanos en el mar. Como establece el Artículo 17 del Protocolo, en cuanto a los Acuerdos y arreglos: "Los Estados Parte considerarán la posibilidad de celebrar acuerdos bilaterales o regionales o arreglos operacionales con miras a: a) Adoptar las medidas más apropiadas y eficaces para prevenir y combatir las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo".

Capítulo VI Conclusiones

Para culminar la investigación, los hallazgos se originaron en los datos aportados por los documentos, textos y los cuerpos normativos sobre Derecho del mar, referentes al tráfico ilícito de migrantes, por una parte y a la propuesta que comprende la creación de una Agencia de Fronteras Caribeña para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes, por lo que el análisis de la información permitió llegar a las siguientes conclusiones:

Es importante señalar que Trinidad y Tobago ha experimentado un incremento de los flujos migratorios de origen venezolano desde 2016 favorecido por la proximidad geográfica entre ambas naciones. Particularmente, este país ha recibido veintiocho mil quinientos venezolanos hasta noviembre de 2021 en condición regular. Sin embargo, en los últimos tres años, se ha llevado a cabo una variación en las dinámicas de los flujos desde Venezuela, con una tendencia hacia rutas más inseguras para llegar a su destino. Estas rutas son utilizadas por las bandas que operan en el Caribe, los grupos delictivos organizados que cumplen actividades, específicamente desde Venezuela hacia Trinidad y Tobago. Todo esto producto de la cercanía de la costa del estado Sucre con el vecino país, lo que ha propiciado distintas actividades ilícitas entre los dos puntos, entre ellas se encuentra el tráfico ilícito de migrantes. Otro punto del oriente del país donde se lleva a cabo el referido tráfico es el Estado Delta Amacuro. Los migrantes venezolanos se embarcan en botes que muchas veces no aguantan el oleaje al salir a alta mar, lo que ha ocasionado los naufragios, dejándolos en estado de vulnerabilidad y en repetidas oportunidades a ocurrido la muerte de personas.

Por otra parte, para comprender como se pueden ejecutar medidas de seguridad en el mar, se estudiaron las políticas europeas en contra del tráfico ilícito de migrantes, las cuales cuentan con el Plan de Acción 2015-2020 que prevé estrategias, entre ellas se encuentran: a) Mejora de la respuesta policial y judicial, b) Mejora de la recopilación y el intercambio de información, c) Mejora de la prevención del tráfico ilícito y asistencia a los migrantes vulnerables, d) Fortalecimiento de la cooperación con terceros países. En ese mismo orden de ideas, la Agencia Europea de la Guardia de fronteras y Costas (Frontex), creada para prevenir el tráfico ilícito de migrantes, ejecuta las labores de retorno seguro de migrantes deportados a su país de origen y protege las fronteras exteriores de los países miembros de la UE, facilitando agentes de vigilancia, abarcando tareas relacionadas con la seguridad marítima, los controles de seguridad, la

búsqueda y el salvamento. Además ejecuta acciones con otras agencias Europol y Eurojust en la lucha contra los grupos delictivos que trafican ilícitamente personas en toda la zona, compartiendo información y ejecutando acciones conjuntas.

Referente a las medidas de seguridad y defensa en el mar, están representadas por el cuerpo normativo que contempla el tráfico ilícito de migrantes. Principalmente, las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) que se refieren expresamente al tráfico ilícito de migrantes, que expone las normas para la comprensión de la situación que se suscita con este delito en contra de migrantes venezolanos que huyen por vía marítima hacia Trinidad y Tobago y para proponer las estrategias de seguridad y defensa necesarias que prevengan la vulnerabilidad de los migrantes venezolanos, favorezcan la búsqueda y salvamento de las víctimas en acciones de retorno, entre otros.

Ahora bien, el propósito central del presente estudio es la propuesta de la creación de la Agencia de Fronteras Caribeña, cuya finalidad es aportar directrices generales sobre las medidas de seguridad y vigilancia en el mar Caribe, entre Venezuela y Trinidad y Tobago. Contempla la ejecución de las maniobras tácticas para la vigilancia del mar, prevención del tráfico ilícito de migrantes, rescate de los migrantes víctimas del delito tripulantes de embarcaciones producto de naufragios entre Venezuela y Trinidad y Tobago y el apoyo en el proceso de repatriación de los venezolanos.

Entre los lineamientos planteados en la propuesta de la Agencia de Fronteras Caribeña se encuentran: Desarrollar una solución de seguridad y control de fronteras con la capacidad de supervisar el tráfico ilícito de migrantes; Desplegar una solución con la capacidad de limitar los flujos ilegales internacionales; Ejercer el control de la frontera del mar detectando e interceptando la mayor parte de los intentos de cruce irregular e impidiendo el uso de la frontera para tráfico ilícito de migrantes. Permitir el paso es inocente de buques o embarcaciones mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Venezuela y Trinidad y Tobago. Ejecutar el control de la inmigración en el mar territorial y zona contigua. Visitar y registrar los buques o embarcaciones de los que se tengan fundadas razones para sospechar que estén involucrados en el tráfico de migrantes por mar. Realizar acciones de salvamento marítimo. Finalmente, la Agencia de Fronteras Caribeña colaborará con la repatriación de los migrantes objeto de tráfico ilícito; Llevar a cabo la coordinación que implique seguridad y desarrollo, acción nacional y coordinación internacional.

Bibliografía

Obras

- Blasi Casagran, C. (2018). The new Europol legal framework. Implications to the EU Exchange of information in the field of law enforcement, En M. O'Neill (ed.). *Challenges and critiques of the EU internal security strategy: Rights, powers and security* (pp. 149-169). Cambridge: Cambridge Scholars Publishing
- Raffaelli, R. (2017). *Background Information for the LIBE Delegation on Migration and Asylum in Italy - April 2017*. Brussels: Policy Department C: Citizens' Rights and Constitutional Affairs.

Webgrafía

Obras

- Baranda Carmona, P. (2021). *Aplicación del Estado de Derecho en los mares nacionales*. Recuperado de: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_opinion/do_01-21.pdf [Consultado el 24/05/22]
- Canelos, M. (2015). *La CONVEMAR y su incidencia en la política de defensa*. Recuperado de: <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12384/1/T-ESPE-049588.pdf> [Consultado el 25/05/22]
- Castro, M. y Arellan, M. (2021). *La migración venezolana hacia las islas del Caribe: Entre la clandestinidad y la precariedad laboral en Trinidad y Tobago*. Recuperado de: <https://equilibriumcende.com/trinidad-y-tobago/> [Consultado el 20/05/22]
- Elizarrarás, M. (2019). *Migración en el Caribe a través de las cifras*. Recuperado de: https://issuu.com/moiseselizarraras/docs/caricen15_2 [Consultado el 21/05/22]
- Martínez, C. (2021). *Frontex: un guardián de las fronteras en la sombra, armado y sin control*. Recuperado de: <https://www.elsaltodiario.com/migracion/frontex-guardian-fronteras-sombra-armado-sin-control-> [Consultado el 21/05/22]

Pi Llorens, M y Zapater Duque, E. (2014). La dimensión exterior de las agencias del espacio de libertad, seguridad y justicia. Madrid: Marcial Pons. Recuperado de: <https://www.marcialpons.es/media/pdf/9788415948896.pdf> [Consultado el 24/05/22]

Salih, R. y Duarte, J. (2021). Conflicto y paz. Dos visiones del mundo. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/354293818_4_POSTDOCTUBA_V3-N1-2021 [Consultado el 24/05/22]

Artículos

Arcano, L. (2018). *Análisis del nuevo derecho del mar que resultó de la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar de 1982*. Recuperado de: <https://magisterenderechollm.uc.cl/zh/45-revista-derecho-aplicado/3294-analisis-del-nuevo-derecho-del-mar-que-resulta-de-la-convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-derecho-del-mar-de-1982> [Consultado el 29/05/22]

Castles, S. (2010). Migración irregular: causas, tipos y dimensiones regionales. *Migr.desarro vol.8 no.15 Zacatecas ene. 2010*. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-75992010000200002 [Consultado el 20/05/22]

El Pitazo (2019). *Asesinaron a tres Guardacostas de Sucre en la costa de Paria*. Recuperado de: <https://www.facebook.com/elpitazotv/posts/asesinaron-a-tres-guardacostas-de-sucre-en-la-costa-de-paria-httpbitly32f989oel-2482177015402894/> [Consultado el 25/05/22]

Encuesta Nacional de Condiciones de Vida [ENCOVI] (2019-2020) Recuperado de: <https://www.proyectoencovi.com/> [Consultado el 22/05/22]

González Oquendo, L. y Hernández Castro, A. (2020). Elementos socioestructurales y destino de flujos migratorios venezolanos. *Erasmus Semilleros de Investigación*. Recuperado de: https://www.academia.edu/48886088/Elementos_socioestructurales_y_destino_de_flujos_migratorios_venezolanos_Art%C3%ADculo_en_coautor%C3%ADa_con_Ana_G_Hernandez_Castro_ [Consultado el 22/05/22]

- Insight Crime (2019). *'Megabanda' de Venezuela se muda a Trinidad y Tobago*. Recuperado de:
<https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/megabanda-venezuela-trinidad-tobago/> [Consultado el 25/05/22]
- Linares, R. (2019). Seguridad y política fronteriza: una mirada a la situación de frontera entre Venezuela y Colombia. *Opera*, núm. 24, pp. 135-156. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/journal/675/67559606008/html/> [Consultado el 01/06/22]
- Márquez, M., Ares, J., Hernández, P. y Solar, R. (2010). *Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras*. Recuperado de:
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejores-pr%C3%A1cticas-en-seguridad-y-control-de-fronteras.pdf> [Consultado el 01/06/22]
- Pi Llorens, M. (2017). El nuevo mapa de las agencias europeas del Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 56, 77-117. Recuperado de: <https://doi.org/10.18042/cepc/rdce.56.03> [Consultado el 23/05/22]
- Román Ortiz, M. (2019). Cártiles y bandas en la cuenca del Caribe: ¿crimen común o amenaza antiestatal? *Dialnet*. ISSN-e 2530-125X, N° 13, págs. 790-809. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6962205> [Consultado el 20/05/22]
- Tal Cual (2021). *Se eleva a seis número de víctimas por naufragio en costas de Delta Amacuro*. Recuperado de: <https://talcualdigital.com/rescatan-a-cinco-personas-que-naufragaron-cuando-iban-a-trinidad-y-tobago/> [Consultado el 25/05/22]
- Transparencia Venezuela (2020). *Corrupción y Crimen en las regiones: Estados sin ley*. Recuperado de: <https://transparencia.org.ve/wp-content/uploads/2020/07/II-CORRUPCIO%CC%81N-Y-CRIMEN-EN-LAS-REGIONES.pdf>

Dictámenes de Organismos Internacionales

- ACNUR. (2019). *Aspectos claves del monitoreo de protección. Situación Venezuela, enero-junio 2019*. Recuperado de:

<https://www.acnur.org/5d321d124.pdf> [Consultado el 19/05/22]

Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) (s/f).
Recuperado de: <https://www.eurojust.europa.eu/> [Consultado el 22/05/22]

Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) (s/f). Recuperado de:
<https://frontex.europa.eu/es/> [Consultado el 22/05/22]

CEPAL (2018). *Protección social y migración. Una mirada desde las vulnerabilidades a lo largo del ciclo de la migración y de la vida de las personas*. Recuperado de:
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/44021/S1800613_es.pdf
f [Consultado el 21/05/22]

Observatorio Venezolano de Violencia (2019). Informe Anual de Violencia 2019.
Recuperado de: <https://observatoriodeviolencia.org.ve/news/informe-anual-de-violencia-2019/> [Consultado el 21/05/22]

Organización Internacional para las Migraciones - OIM (2018). *Informe sobre las migraciones en el mundo 2018. Ginebra, Suiza: ONU*. Recuperado de:
https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr_2018_sp.pdf [Consultado el 20/05/22]

Organización Internacional para las Migraciones (2020), *Informe sobre las migraciones en el mundo 2020. Ginebra, suiza*. Recuperado de:
<https://publications.iom.int/books/informe-sobre-las-migraciones-en-el-mundo-2020> [Consultado el 19/05/22]

Organización Internacional del Trabajo (2017). *Migración laboral: nuevo contexto y desafíos de gobernanza*. Recuperado de:
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_550278.pdf [Consultado el 20/05/22]

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (s/f). *Delincuencia organizada transnacional: La economía ilegal mundializada*. Recuperado de:
https://www.unodc.org/documents/toc/factsheets/TOC12_fs_general_ES_HI RES.pdf [Consultado el 22/05/22]

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (s/f). *Delincuencia organizada transnacional*. Recuperado de

<https://www.unodc.org/toc/es/crimes/migrant-smuggling.html> [Consultado el 19/05/22]

Organización de las Naciones Unidas (2020). *La ONU lamenta la muerte de 25 venezolanos tras el naufragio de su embarcación en ruta a Trinidad y Tobago*.

Recuperado de: <https://news.un.org/es/story/2020/12/1485622> [Consultado el 22/05/22]

.Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela (2022). *Refugiados y Migrantes de Venezuela 2022*. Recuperado de:

<https://www.r4v.info/es/refugiadosymigrantes> [Consultado el 24/05/22]

Acuerdos

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (1982).

Recuperado de: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consultado el 23/05/22]

Convención de Ginebra sobre el Derecho del Mar (1958). Recuperado de:

<https://www.dipublico.org/10527/convencion-de-ginebra-sobre-la-alta-mar-de-29-de-abril-de-1958/> [Consultado el 24/05/22]

Convención sobre el Estatuto de los Refugiados (1951). Recuperado de:

<https://www.acnur.org/5b0766944.pdf> [Consultado el 23/05/22]

Informe Preliminar presentado a la Reunión de revisión regional de implementación del Pacto para la migración segura ordenada y regular de América Latina y el Caribe (2021). Preparado por el consultor William Mejía, bajo la supervisión de

la CEPAL y la OIM. Recuperado de: https://pactomigracion.cepal.org/sites/pactomigracion/files/informe_preliminar_sobre_la_rr_del_pmm_en_lac_-_abril_2021_rev.pdf [Consultado el 20/05/22]

Organización de las Naciones Unidas. (2000). *Convención contra la delincuencia organizada transnacional*. Convención de Palermo. Palermo, Italia: ONU.

Recuperado de:

<https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>[Consultado el 24/05/22]

Plan de Acción de la UE contra el tráfico ilícito de migrantes (2015 - 2020). *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones*. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0285&from=ES> [Consultado el 23/05/22]

Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (2000). Recuperado de: http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp_proto_cont_tr%C3%A1fico_l%C3%ADci_migra_tierra_mar_aire_comple_conve_nu_cont_delin_orga_transn.pdf [Consultado el 29/05/22]

Tratado de Delimitación de aéreas marinas y submarinas (1990). Recuperado de: https://bibliofep.fundacionempresaspoler.org/media/1070/gv_t9_c72_p080_101_lres_single_preview.pdf [Consultado el 01/06/22]

Legislaciones

Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 relativo a la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol) y por el que se sustituyen y derogan las Decisiones 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI y 2009/968/JAI del Consejo. Recuperado de: <https://www.boe.es/doue/2016/135/L00053-00114.pdf> [Consultado el 29/05/22]