

**UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA
ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍA
SECCION DE NAUTICA, MAQUINAS Y RADIOELECTRONICA NAVAL**

**TRABAJO FIN DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
GRADUADO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

CONTROL DE FRONTERAS POR EL SERVICIO MARÍTIMO DE ADUANAS



MANUEL BAREA ROBLES

SEPTIEMBRE 2019

DIRECTOR

Dr. D. JOSÉ AGUSTÍN GONZÁLEZ ALMEIDA

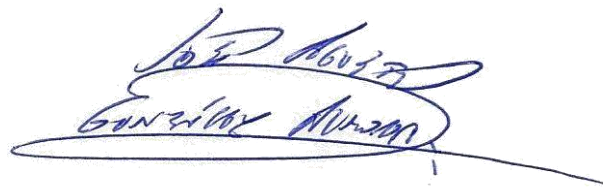
D. José Agustín González Almeida, Profesor de la UD de Ingeniería Marítima, perteneciente al Departamento de Ingeniería Agraria, Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna certifica que:

D, Manuel Barea Robles ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado:
“CONTROL DE FRONTERAS POR EL SERVICIO MARÍTIMO DE ADUANAS”

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente Certificado.

En Santa Cruz de Tenerife a 9 de septiembre de 2019.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized cursive script that reads 'José Agustín González Almeida'.

Fdo.: José Agustín González Almeida.

Director del trabajo.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres por sembrar en mi la curiosidad y la necesidad por aprender, por su fortaleza, por su fuerza de voluntad.

A mis hijos y mujer por ser mis velas y el timón de mi vida.

A mis hermanas por ser las luces en la oscuridad.

Al mar Mediterráneo y a mi Málaga natal, donde nació mi amor por el mar.

ÍNDICE

1. ÍNDICE	7
2. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	9
3. GLOSARIO DE TÉRMINOS	11
4. RESUMEN	13
5. ABSTRACT	15
6. INTRODUCCIÓN	17
7. OBJETIVOS	19
8. ANTECEDENTES	21
HISTORIA DE VIGILANCIA ADUANERA	21
SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA (SVA)	22
<i>Su Misión</i>	22
<i>Competencias</i>	22
<i>Funciones</i>	22
<i>Organización</i>	23
<i>Personal</i>	23
<i>Recursos</i>	23
<i>Aguas con competencias fiscales</i>	28
9. METODOLOGÍA	29
10. RESULTADOS	31
OPERATIVA EN TERMINAL DE CONTENEDORES	31
<i>Terminales de contenedores</i>	31
<i>Control de la descarga de mercancías</i>	32
<i>Operativa de carga de mercancías (Exportación)</i>	34
<i>Inspección de carga refrigerada</i>	35
<i>Mercancías especiales</i>	36
CONTROL DE PASAJE Y VEHÍCULOS EN LÍNEAS REGULARES.....	38
<i>Control de pasajeros</i>	39
<i>Control de Armas</i>	39
<i>Control de tabaco</i>	40
<i>Bebidas Alcohólicas</i>	41
<i>Trasporte de cremas y perfumes</i>	41
<i>Trasporte de combustible</i>	42
<i>Trasporte de piedras y áridos</i>	42
<i>Trasporte de medicamentos</i>	42
<i>Trasporte de plantas</i>	43
<i>Trasporte de alimentos</i>	43
<i>Control de vehículos y medios de transporte</i>	44
<i>Control de cargo rodada</i>	44
<i>Control de casos especiales</i>	44
<i>Trasporte de animales de compañía</i>	45
FONDEO DE BUQUES Y CONTROL DE SUMINISTROS.....	46

<i>Fondeo de buques</i>	46
<i>Control de cruceros</i>	47
CONTROL DE PUERTOS DEPORTIVOS	48
ESCÁNER FIJO	49
<i>Inspección de contenedores y vehículo media Escáner fijo</i>	49
CONTROL DE COSTAS	50
<i>Importancia del control de costas</i>	50
<i>Sistema integral de vigilancia exterior (SIVE) [22]</i>	51
PATRULLA CON EMBARCACIONES DEL SVA	53
<i>Patrulla rutinaria del SVA</i>	53
<i>Dotación de patrulla y responsabilidades</i>	54
<i>Artículo 37. Derecho de paso inocente</i>	57
11. CONCLUSIONES	61
12. CONCLUSIONS	63
13. BIBLIOGRAFÍA	65

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

1. Imagen bandera de las dobles H con corona//Wikipedia.org. servicio de vigilancia aduanera.
2. Escudo Vigilancia Aduanera//Wikipedia.org. servicio de vigilancia aduanera.
3. Helicóptero y lancha de SVA//.Noticiassvablogpot.com
4. Embarcación de operaciones especiales Fulmar.//Losbarcosdeeugenio.com
5. Embarcación tipo Roman 101// losbarcosdeeugenio.com
6. Embarcación tipo colimbo//losbarcosdeeugenio.com
7. Embarcación tipo Fenix//historiasva.com
8. Escáner móvil tipo furgoneta //diario Faro de Galicia.
9. Escáner móvil tipo camión //Elmundo.es
10. Esquema de espacios marítimos //Ministeriodefensa.com
11. Terminal de contenedores de Algeciras //apba.es
12. Buque accidentado en el puerto de Algeciras.//Algecirasalminuto.com
13. Grúa de grandes dimensiones //radiokrosa.es
14. Tabla de cantidades de tabaco//europa.eu
15. Entrada al compartimento con la droga //svahistoria.blogspot.com
16. Botella que esconde la entrada del compartimento de la droga //svahistoria.blogspot.com
17. Compartimento oculto de la droga// svahistoria.blogspot.com
18. Total de la droga incautada. // svahistoria.blogspot.com
19. Imagen de escáner de un Camión// diario l.com
20. Imagen de furgoneta con doble fondo //proselec.com

21. Imagen de escáner de niño en una maleta //eldialgallegocom
22. Esquema representativo del SIVE.Guardiacivil.es
23. Buque con derrame de crudo //bicaraba.eus
24. Imagen de Arriado de embarcación //twipu.com//
25. Imagen de Abordaje de buque //20minutos.com

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria.
SVA	Servicio de Vigilancia Aduanera.
SIVE	Servicio Integral de Vigilancia Exterior.
CITES	Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres.
DAVA	Dirección adjunta de Vigilancia Aduanera.
SOIVRE	Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones.
SEV	Servicio Especial de Vigilancia.
EU	Unión Europea.
TCP	Terminal de Contenedores Portuaria.
ATA	Admisión Temporal de Mercancías.

RESUMEN

El siguiente trabajo trata sobre las diferentes actividades que desarrolla el Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera en las islas Canarias para el desarrollo de sus competencias en el ámbito aduanero.

Es una visión personal de las principales actividades que desarrolla el servicio en las Islas Canarias y que a mí como miembro del cuerpo del SVA me han parecido relevantes para ser incluidas en este trabajo.

La finalidad del estudio es relacionar estos trabajos que realiza el SVA con las diferentes asignaturas de la Carrera de Grado en Náutica y Transporte Marítimo, las asignaturas que para mí pueden tener una mayor relación son Legislación y Reglamentación Marítima, Operaciones Portuarias, Estiba, Meteorología, Navegación y algunas otras de menor relevancia.

En el desarrollo del trabajo se explica los principales hábitos donde se desarrolla la actividad del Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera, tras la introducción histórica del SVA, se analiza los medios con los que cuenta y los diferentes trabajos que se hacen en recintos aduaneros principalmente donde se controlan contenedores, pasaje y vehículos en líneas regulares. También se trata el fondeo de buques, control de puertos deportivos, escáner fijo, control de costas y patrullas con embarcaciones del SVA.

ABSTRACT

The following work deals with the different activities carried out by the Maritime Customs Surveillance in the Canary Islands for the development of its customs habit skills.

It is a personal vision of the main activities that the service develops in the Canary Islands and that I, as a member of the SVA team, have found relevant to be included in this work.

The purpose of the study is to relate these works carried out by the SVA with the different subjects of the Graduate's degree in Nautical and Maritime Transport, the subjects that for me may have a greater relationship are Maritime Legislation and Regulation, Port Operations, Stowage, Meteorology, Navigation and some others with less relevance.

The development of the work explains the main habits where the activity of the Maritime Customs Surveillance Service takes place, after the historical introduction of the service, the means with it has and the different work that are done in customs venues mainly where containers, passage and vehicles are controlled on regular lines. It also covers ship anchoring, marina control, fixed scanner, coast control and patrols with SVA vessels.

INTRODUCCIÓN

El Servicio de Vigilancia Aduanera cuenta con una larga historia de lucha contra el contrabando de mercancías en todo el territorio nacional. El tipo de trabajos del SVA ha ido evolucionando según han ido cambiando los tiempos y lo que en un principio era un cuerpo que se dedicaba a controlar el comercio ilegal de Tabaco, con el incremento del comercio estandarizado, se pasa a controlar todo tipo de mercancías en unos volúmenes impensables hace unos años,

A su vez, el Servicio Marítimo se encarga de controlar las costas y las embarcaciones que se encuentran en sus aguas fiscales

Por lo tanto, en este documento se detalla los trabajos más relevantes que se realiza por parte de este Servicio de Vigilancia Aduanera.

OBJETIVOS

Los objetivos de este trabajo de fin de grado son varios, por una parte, intentar poner en conocimiento de los alumnos de Náutica otra de las posibles salidas profesionales a las que pueden optar. Los oficiales del servicio, tanto de navegación como de propulsión del SVA deben ser titulados universitarios y a día de hoy es una salida profesional atractiva para el sector.

Otro de los objetivos es también dar a conocer este servicio para la gran mayoría de nuestra sociedad que no suelen conocer ni las labores que realizan ni los diferentes ámbitos en los que se trabaja.

Por otro parte, he querido destacar las diferentes funciones que realizamos en la especialidad marítima y en donde he relacionado ciertas asignaturas que se cursan durante la carrera. La intención ha sido explicar estos trabajos de una forma amena y sin profundizar demasiado en cuestiones ni técnicas ni legislativas que pueden ser tediosas y centrándome más en cuestiones prácticas del trabajo y de la importancia que puede tener en cuestiones de seguridad marítima, estiba de contenedores, control de personas, animales CITES y un largo etc. de labores que se realizan y pasan desapercibidas para la gran mayoría de las personas.

De esta manera, el objetivo principal es poner en conocimiento los trabajos que realiza SVA en el ámbito marítimo.

Entiendo que la persona que lea este documento llegará a tener una idea de que es el Servicio de Vigilancia Aduanera y en qué consisten los diferentes trabajos que se realizan en el Servicio. Es una forma de conseguir que las personas que estén interesada en ingresar en el SVA tengan una idea más o menos general de sus actividades, así como dar a conocer el propio Servicio de Vigilancia Aduanera que es un gran desconocido para la gran mayoría aun siendo un cuerpo con una larga y prolifera historia.

ANTECEDENTES

Historia de Vigilancia Aduanera

El origen del Servicio de Vigilancia Aduanero no fue otro que el de reprimir el contrabando ilegal de tabaco proveniente de América, y con esa finalidad se crea en el siglo XVI El Resguardo de Tabacos, organización de carácter militar pero compuesta por personal civil, cuyo objetivo consistía en la lucha contra la importación ilegal de tabaco para proteger así el beneficio fiscal proveniente del monopolio del Reino.

La bandera con el símbolo de las dos haches (HH) coronadas, las cuales han distinguido a las unidades del Servicio Marítimo desde sus comienzos en el siglo XIX, siendo este uno de los distintivos más característicos de Vigilancia Aduanera y apreciable en sus unidades aeronavales.



1- Bandera doble H y coronas //Wikipedia.com



2- Escudo del SVA/Wikipedia.com

En 1887 se fundó la Compañía Arrendataria de Tabacos que trece años después fue autorizada a crear el Servicio Especial de Vigilancia (SEV).

En 1944 se crea Tabacalera S.A. y el SEV pasa a depender directamente de ella bajo la denominación de Servicio Especial Vigilancia Terrestre y Marítima.

Mediante el Decreto el 22 de junio de 1961 se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Especial para la Represión del Contrabando, en el que se establece el uso y utilización de las embarcaciones y se les otorga la condición de auxiliares de la Armada y Resguardo Fiscal del Estado.

En 1982 paso a denominarse Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA), dependiendo, como organismo autónomo, del Ministerio de Hacienda. En 1990, el SVA pasa a depender de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, como una Subdirección

más del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y a partir de junio de 1994 pasa a ser una Dirección Adjunta de ese Departamento, denominándose Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA). [1]

Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA)

El Servicio de Vigilancia Aduanera, se encuadra dentro de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, de la Agencia Tributaria, bajo la estructura orgánica del Ministerio de Economía y Hacienda. [2]

Su Misión.

El Descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo de los actos e infracciones de contrabando y descubrimiento de las infracciones de control de cambios y blanqueo de capitales [3].

Competencias.

1. El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando
2. Ejercicio de las funciones de Resguardo Fiscal y Aduanero.
3. La actuación en materia de inspección, investigación y control que les sean encomendadas por la Subdirección General de Inspección e Investigación y la participación en misiones de investigación de otras Áreas de la AEAT.
4. Actuaciones en materia de blanqueo de capitales, control de cambios, así como la persecución, investigación y descubrimiento de la economía sumergida, en coordinación con los órganos competentes. [3]

Funciones

En materia de contrabando el SVA se encarga de la Obtención de información y su investigación, efectúa vigilancias y controles en tierra y en la mar.

Funciones aduaneras como el Control previo sobre tránsitos de productos sensibles, las Investigaciones sobre Fraudes en comercio exterior, la Comprobación de recepción y salidas de mercancías. También trabaja en la lucha contra el narcotráfico en colaboración con la Fiscalía Especial para la Represión de los Delitos Económicos

relacionados con la corrupción, con la Fiscalía Especial para la Prevención y Represión del tráfico ilegal de drogas y el Plan Nacional sobre Drogas y Blanqueo de Capitales. [4]

Organización.

El SVA depende de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, dentro del Ministerio de Hacienda concretamente bajo el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, su organización periférica se articula en: Jefaturas Regionales, Jefaturas Provinciales y Sectores Marítimos. [5]

Personal.

El Servicio está formado en total por cerca de 2.000 personas, en el servicio terrestre hay cerca de 1.000, los servicios marítimos aglutinan a cerca de 800 y el resto es personal de comunicaciones.

Podemos considerar que el cuerpo de SVA es uno de los cuerpos estatales con menor número de efectivos, pero aun así ha sido durante muchos años y es a día de hoy, unos de los cuerpos a nivel internacional con más incautaciones de droga en número de toneladas. [6]

Recursos

MEDIOS AÉREOS.

- 6 aviones Aviocar,
- 10 helicópteros (5 MBB Eurocopter, 1 BK-117 y 4 BO-115)

Los medios aéreos hacen patrullas rutinarias en todo el territorio español y son un instrumento fundamental en el control de las costas para detectar de una forma discreta movimientos de embarcaciones y personas que de otra forma no se podría hacer. Están dotados de la última tecnología de vigilancia nocturna, así como cámaras térmicas, que son de gran ayuda para realizar el tipo de trabajos para los que estos medios aéreos están pensados. Suelen tener una dotación de tres a cuatro personas según el modelo, uno o dos funcionarios de SVA y la tripulación del aparato que suele ser personal externo al servicio. Las patrullas suelen ser programadas en combinación con los medios marítimos y terrestres, es decir se trabaja de una forma combinada con el resto de medios que posee el servicio, aunque los medios aéreos pueden hacer intervenciones por sí mismos, no es lo habitual, son los medios aéreos los que marcan

los objetivos y serán los medios marítimos y terrestres los que harán las comprobaciones in situ y toda la actuación correspondiente. [1]



3- Helicóptero SVA// Noticiassva.blogspot.com

MEDIOS MARÍTIMOS.

- Dos buques de operaciones especiales:

Son embarcaciones de gran porte cuyo objetivo es la de poder hacer actuaciones en casi cualquier parte del océano, también en agua internacionales, ya que poseen una alta autonomía y cuenta con los medios para permanecer largos periodos de tiempo en el mar. Este tipo de embarcaciones suele utilizarse para actuaciones internacionales, cuenta con varias embarcaciones auxiliares con las que se hacen abordajes a las embarcaciones que se quieren intervenir y cuentan también con un helipuerto. La dotación de estas embarcaciones puede variar dependiendo del trabajo a realizar y el tiempo estimado de embarque, pero suelen rodar la veintena de funcionarios de las diferentes especialidades y los tiempos de embarque suelen ser entre 10 y 30 días dependiendo del servicio a realizar.



4- Buque de operaciones especiales Fulmar// losbarcosdeeugenio.com

- 18 patrulleros de media-altura:

Son embarcaciones cuyo rango de acción está limitado a zonas normalmente dentro de las aguas jurisdiccionales españolas, aunque tienen autonomía y capacidad para permanecer en el mar durante varios días. Tienen una dotación de personal entre 7 a 9 funcionarios y cuenta con embarcaciones auxiliares para realizar abordajes e intervenciones en playas y lugares que por su calado la embarcación principal no puede realizar.



5- Embarcación tipo Roman101// Losbarcosdeeugenio.com

- 20 embarcaciones de alta velocidad:

Este tipo de embarcaciones están pensadas para las actuaciones dentro de nuestras aguas jurisdiccionales de una forma rápida y efectiva, con una dotación de 4 personas tiene una capacidad de respuesta y agilidad para intervenir cualquier tipo de embarcación y hacer persecuciones, si son necesarias, ya que pueden alcanzar velocidades de hasta 45 nudos dependiendo de las condiciones del mar. [1]



6- Embarcación tipo colimbo /losbarcosdeeugenio.com

- 10 embarcaciones ligeras:

Estas embarcaciones tipo neumáticas que se han concebido para actuar contra el narcotráfico en el estrecho de Gibraltar y Zona sur de España, donde las bandas organizadas del narcotráfico utilizan un tipo de embarcaciones rápidas que no pueden ser interceptadas con embarcaciones normales, estas embarcaciones de alta velocidad tienen la finalidad de impedir la entrada de narco lanchas por el sur de España y a su vez al resto de Europa. Tienen 3 motores de 300 cv fueraborda y todos los medios de navegación y detección de embarcaciones. Su dotación es de 4 personas y están diseñadas para alcanzar velocidades hasta de 65 nudos según las condiciones del mar [1].



7 - Embarcaciones tipo Fénix // historiasva.com

Medios terrestres [1]

El SVA está dotado de los siguientes medios terrestres:

Estos medios se encuentran en aeropuertos, puertos y zonas de interés aduanero

- Escáner móvil



8- Escáner tipo furgoneta//Faro de Galicia

Son vehículos, de tipo furgonetas para el control de maletas y pequeños objetos suelen encontrarse en aeropuertos y puertos

- Camiones con escáner móvil

Vehículos que se utilizan para escanear contenedores o vehículos, la ventaja que tienen estos vehículos son el gran volumen de escaneo que tiene y la posibilidad de movilidad a cualquier punto geográfico en poco tiempo.



9 - Camión escáner// El mundo.es

Escáneres fijos, normalmente están instalados en puertos donde su función principal es controlar las mercancías de los contenedores, veracidad de las mercancías declaradas, búsqueda de dobles fondos en camiones, contenedores, coches etc...

Vehículos con cámaras nocturnas, estos vehículos suelen estar adaptados para la vigilancia nocturna de las diferentes zonas sensibles al narcotráfico.

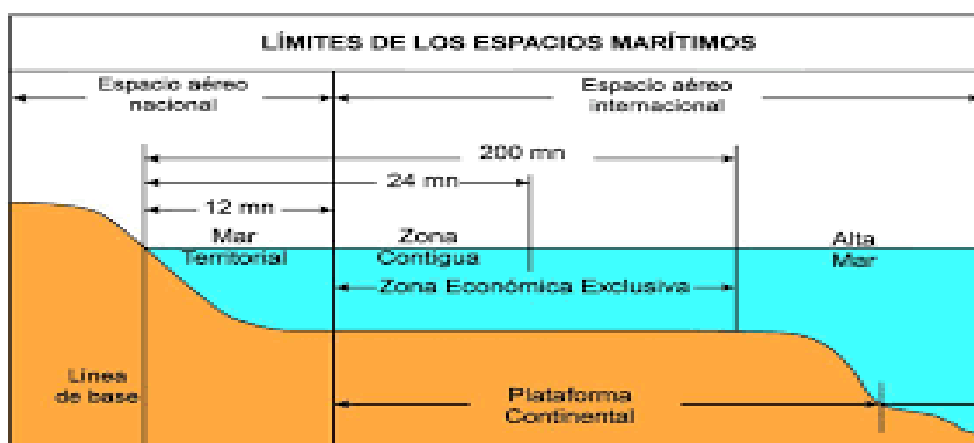
Vehículos operativos, son furgonetas, camiones, motocicletas, vehículos todoterrenos y todos aquellos medios necesarios para el correcto funcionamiento de las funciones del SVA

Aguas con competencias fiscales

Las aguas donde el estado tiene competencias con fines fiscales son las Aguas Territoriales que comprenden una distancia de 12 millas náuticas contadas desde la línea de bajamar escorada, el mar territorial es una extensión más del territorio y prevalecen todas las leyes tanto fiscales, aduaneras, sanitarias, como si fuera en tierra firme. [7]

Se establece una zona adyacente al mar territorial, designada con el nombre de Zona Contigua, con el objeto que el Estado ribereño pueda tomar las medidas de fiscalización necesarias para: [7]

- 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;
- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.



10- Esquema de espacios marítimos // Ministerio de defensa // Convenio del Derecho del Mar

METODOLOGÍA

La metodología de este documento ha consistido en la recopilación de datos y experiencias de tantos de mis compañeros del Servicio como mías propias que hemos tenido a lo largo de nuestra carrera dentro del Servicio Marítimo.

Como ya he comentado anteriormente este documento recoge los trabajos que a mi parecer son relevantes de ser comentados, también a parte de las experiencias profesionales he tenido que recopilar toda la legislación en la que se basan muchas de las actuaciones y buscar documentos gráficos para apoyar los diferentes apartados del documento.

Para la elaboración, nos hemos servido además de numerosas fuentes bibliográficas y páginas web, donde hemos podido complementar la información que hemos tratado de transmitir en la elaboración del documento.

RESULTADOS

Operativa en terminal de contenedores



11- Terminal de contenedores de Algeciras (apba.es)

Terminales de contenedores.

Las terminales de contenedores la podemos definir con un lugar dónde se hace la carga y descarga de los diferentes tipos mercancías que transporta los buques, esta carga normalmente esta estandarizada en forma de contenedores.

Para que un puerto sea catalogado como Terminal de Contenedores Portuaria (TCP) debe contar con instalaciones especializadas para el manejo de todos los diferentes tipos de contenedores sin importar que tipo de carga contengan, además de permitir el interfaz entre los diferentes modos de transporte. [8]

Las principales zonas que podemos diferenciar son:

1- Zona trabajo de carga y descarga, donde llegan los buques y se produce la operativa de descarga o carga, intervienen grúas, camiones, toritos, grúas pórtico...

2- Zona de almacenaje de la mercancía donde se depositan los las mercancías a la espera del visto bueno de la documentación por parte de la Aduana y posterior levante

de la mercancía. El levante de la mercancía se da cuando todo esta correcto para la aduana y el propietario puede disponer de ella cuando quiera de ella. [8]

3- Zona operativa y oficinas logísticas de las terminales, constan de oficinas y recintos para llevar toda la operativa de la carga y descarga de los buques, planificación, control de salida y entrada de los contenedores, así como todos los registros con los consignatarios [8]

El servicio de vigilancia aduanera (SVA) hace diferentes tipos de actuaciones dentro de las terminales de contenedores, ya sea por las competencias atribuidas para la lucha contra el contrabando o por actuaciones propias de la Aduana, en los siguientes apartados se enumeran la mayoría de los trabajos consideramos más relevantes.

Control de la descarga de mercancías

El buque que quiere descargar cualquier tipo de mercancías ya sea en forma de granel, contenedores, carga rodada etc. tienen la obligación de presentar una declaración sumaria de todas las mercancías a descargar en el puerto, los consignatarios, que son los representantes de estos buques, son los que realizan esta declaración sumaria y de ésta se toman los datos para tener en cuenta al posterior trabajo de Vigilantes Aduaneros. Los datos más representativos son los siguientes: [9]

- Origen y empresa que envía las mercancías
- Destinatario de las mercancías
- Declaración de las mercancías (cantidad, peso, calidad etc.)

Con todos los datos de la declaración sumaria de las mercancías que descarga un buque la Aduana analiza los datos y en función de ellos diferenciará las mercancías en tres códigos:

1- código verde, implica que la documentación es apropiada para la Aduana y esa mercancía puede salir de la terminal sin ningún control más.

2- código naranja, esto implica algún tipo de control, normalmente suele ser por falta de documentación, estas mercancías quedaran retenidas hasta que se aporte la documentación requerida

3- código rojo, este tipo de mercancías, ya sea por la característica de la mercancía, por el importador, exportador o simplemente porque aleatoriamente se le asigna un control más exhaustivo. La Aduana en algunos casos seleccionará un determinado número de contenedores que deberán ser revisados de una forma visual, esto quiere decir con una apertura de puertas para comprobar de una forma rápida que lo declarado corresponden a lo que se transporta, este control lo hace el SVA a pie de barco una vez que los contenedores se descargan o se puede llevar el Centro de Inspección de Mercancías donde se puede revisar las mercancías de una forma más profunda, contando y abriendo mercancía y la posterior toma muestras si es fuese necesario para realizar los análisis adecuado para comprobar que la mercancía corresponde con lo declarado [9].

He de decir que en algunos casos las mercancías declaradas no corresponden con las mercancías que transporta el contenedor, esto suele ocurrir porque de esta forma el importador intenta evadir pagar por las mercancías reales que tiene tasas impositivas superiores, o que intenta introducir mercancía que no son legales en la E.U. Como ejemplos dignos de comentar, nos hemos encontrado juguetes, comida, bebida falsificaciones de todo tipo, sustancias ilícitas, que no han pasado las especificaciones para poder ser vendido en la Unión Europea

El no declarar las mercancías de forma adecuada no solo implica una sanción aduanera, sino que además se introducen dentro del territorio mercancías que su uso o consumo puede ser peligroso para los consumidores, casos reales han sido:

- el intento de introducción en el territorio de pasta de dientes falsificada de marcas conocidas, las composiciones de estas falsificaciones no se saben si son aptas para el uso humano.
- La introducción de medicamentos falsificados donde su composición también es una incógnita y el resultado para la salud de quién los consumen es una lotería y que puede tener resultados inesperados para los consumidores
- Juguetes con no ha pasado por los controles europeos para su uso dentro del territorio Aduanero, esto implica un peligro para los usuarios de estos juguetes que pueden contener desde pinturas tóxicas a partes que pueden producir daños o ahogamientos

Operativa de carga de mercancías (Exportación)

Las mercancías que se han de cargar en un buque deben de presentar una declaración sumaria ante la aduana unas 24 horas antes y esta mercancía debe de estar a disposición de la Aduana por si se quiere inspeccionar. Las mercancías de exportación también pasan una serie de filtros por parte de la Aduana como he explicado en el apartado anterior y se clasifica también en código verde, amarillo y rojo. Dependiendo de estos filtros las actuaciones sobre esas mercancías será diferente.

También en esta operativa el SVA actúa de forma similar a lo explicado en la operativa de descarga con la una salvedad, que en las actuaciones de carga el tiempo del que disponemos para hacer las comprobaciones suele ser menor, ya que los contenedores raramente llegan con tiempos superiores a los mínimos establecidos por la Aduana a la terminal. Esto se realiza para que la empresa que transporta la mercancía ahorre en costes, ya que por cada día que el contenedor está en la terminal éste paga por día de custodia, de ahí que los operadores intentan buscar la reducción de gastos y el tiempo de inspección se reduce. [9].

También un riesgo importante para la estiba de los buques es el no declarar de forma adecuada las mercancías que se transportan y suele llevar implícito falsear el peso de éstas, así como la naturaleza. Normalmente las terminales de contenedores tienen básculas a la entrada y es ahí donde se pesa el camión y contenedor, de esta forma se tiene un dato exacto del peso del contenedor que ayudará a realizar la estiba de forma adecuada. Pero existen otras terminales que no tienen estos sistemas de pesaje y por lo que se orientan es por las indicaciones del operador del contenedor, creyendo lo declarado por éste.

Es el peso de los contenedores por tanto el factor más importante a la hora de estibar la mercancías en el buque junto con la declaración de las mercancías, estos dos ítems nos ayudan a no juntar mercancías incompatibles y estibar estas en lugares adecuados para ellas, es por ello que la Aduana indirectamente hace un trabajo que favoreces la estiba de los contenedores, ya que al comprobar la mercancías hace que el consignatario de éstas esté pendiente de no cometer errores a la hora de la declaración de las mercancías y así evitar posibles sanciones.

Es también importante el conocer los pesos reales de la mercancía para evitar posibles consecuencias peligrosas en la estiba del buque no sólo en el puerto sino durante la travesía, es por ello que de la importancia del control de los pesos y la planificación de una buena estiba del buque.



I2- Accidente el puerto de Algeciras (algecirasalminuto.com)

Inspección de carga refrigerada

Especial atención debemos de tener al manipular carga refrigeradas, normalmente suelen ser alimentos de consumo humano, en este tipo de carga se suele colaborar con otros organismos, como Sanidad que suele recoger muestras para comprobar el estado de los alimentos y la veracidad de las mercancías. Cuando se tiene que hacer un inspección física de las mercancías, la apertura de puertas se debe trabajar de una forma que se asegure que no se rompen la cadena de frío de los alimentos para no alterar su estado, esta inspección se suele hacer de dos formas:

I- Almacenes especiales refrigerados, esto se puede hacer en el casos que se tenga que des consolidar (sacar toda o casi toda la carga del contenedor) se descarga todo el contenedor en un almacén especial para esta finalidad, dentro de ese almacén donde se vacía el contenedor para inspeccionarlo, estos contenedores almacenes están a temperaturas adecuadas para manipular la carga, de esta forma se puede inspeccionar

todo el contenedor sin miedo a romper la cadena de frío de los alimentos que transporta.

2- Zona de estiba de las terminales, si pretendemos abrir el contenedor en la zona de depósito de este tipo de contenedores que existe en la terminal debemos tener cuidado con el tiempo de apertura de la puerta, ya que debe ser el mínimo posible a fin de que la temperatura del contenedor se vea afectada lo menos posible, esto se utiliza únicamente para comprobar que la mercancía es correcta de una forma visual y rápida, para estar seguros de que la mercancía no se ha visto afectada debemos controlar diversos factores:

Parámetros a tener en cuenta para controlar la correcta apertura de puertas, todos los datos deben de constar en la diligencia de apertura de los contenedores refrigerados, a fin de evitar posibles reclamaciones de los propietarios de la mercancías por daños que haya podido sufrir, esta recogida de datos nos asegura que después de nuestra apertura la temperatura del contenedor vuelve a su valores iniciales, hay que tener en cuenta que un contenedor de 40 pies lleno de carne de vacuno puede tener un valor económico considerable y hay que trabajar siguiendo unos protocolos para la manipulación de cargar congeladas o refrigeradas al fin de evitar una mala manipulación de la carga y producir daños en esta y las posibles reclamaciones de propietario.

- 1- Temperatura antes de la apertura
- 2- Tiempo que mantenemos en contenedor abierto para hacer las comprobaciones
- 3- Temperatura después del cierre de la puerta
- 4- Tiempo que tarda en recuperar la temperatura inicial antes de la apertura de puertas

Mercancías especiales

Debo de hablar en este apartado de mercancías que por su tamaño o características tiene un tratamiento especial

Animales vivos

Los animales como ganado y peces vivos suelen llegar en carga rodada en unos vehículos especiales, por las características de la carga se debe de actuar de una forma especial ya que las inspecciones debe realizar de tal manera que evite el estrés de los animales y por otra parte comprobar su estado y salud (por parte de Sanidad Exterior

) por parte de la Aduana nos corresponde comprobar que la mercancías son las declaradas, es decir número y especie en este apartado se suele trabajar en colaboración con Sanidad Exterior y el Soivre (organismo encargado del control sobre las especies Cites)

Espectáculos itinerantes tipo circo, teatros, atracciones de feria etc.

Este tipo de mercancías suele viajar en carga rodada utilizado habitualmente los buques de transporte de pasaje y carga que unen las islas con la península, con la dificultad añadida que la operativa para poder revisar estos vehículos que viajan en estos buques tiene un tiempo bastante limitado. El poder revisar todos estos vehículos y camiones suele ser bastante laborioso, por la cantidad de objetos que suele transportar tanto del espectáculo como de efectos personales de los trabajadores del espectáculo, si se quiere una revisión más profunda podemos utilizar el escáner que posee la Aduana para esos fines, donde se pueden escanear contenedores tanto de 20 como de 40 pies y también vehículos turismos, camiones, maquinaria etc. donde se puede comprobar, si existe dobles fondos o alguna otra irregularidades en los transportes.

Casas móviles, embarcaciones.

Este tipo de mercancías tiene su dificultad a la hora de un control aduanero, ya que pueden albergar en su interior otro tipo de mercancía no declarada de forma que debemos de controlar los diferentes espacios y huecos donde se puede introducir cosas que no se han declarado, como herramientas, repuestos y demás objetos que no son parte de la mercancía general declarada

Grandes mercancías como maquinaria, grúas, tractores, molinos eólicos

Este tipo de mercancía de grandes dimensiones suele ser transportada hasta nuestras islas por buque Rol-rol, podemos diferenciar dos tipos diferentes de estados aduaneros de este tipo de mercancía

1- Mercancías que son importación de forma temporal en las islas haciendo trabajos sobre todo de en obra pública, son grandes maquinarias que se usan en trabajos especializados y una vez que terminan se reubican que otra obra y ubicación

2- Mercancías que se importa de forma permanente en las islas son grandes maquinarias pero que su uso es de forma continuada en el territorio, tipo generadores eólicos, grandes grúas etc.



13-Grua de cimentación, radiokrosa.es

Control de pasaje y vehículos en líneas regulares.

Las líneas regulares entre las islas y la península son unos de las comunicaciones importantes que tenemos actualmente para el transporte tanto de pasajeros como de vehículos, este servicio es utilizado tanto por turistas como por residentes canarios que quieren viajar con su vehículo ya sea a la islas o península. En este tipo de transporte también nos podemos encontrar espectáculos artísticos, profesiones que vienen a trabajar a las islas por un tiempo, mercancías que utilizan también estas líneas regulares para su transporte entre islas- península -islas

Control de pasajeros.

En este tipo de operativa nos encontramos pues desde vehículos tipo turismo, furgonetas y hasta grandes caravanas. Por lo general este tipo de vehículos suele ir bastante cargados de cosas, ya sea porque sus ocupantes van a pasar en destino un tiempo prolongado o porque se vuelen a su ciudad de origen después de haber pasado una larga temporada en las islas.

Sea cual sea la razón son vehículos que contiene gran cantidad de maletas y efectos personas, el trabajo del SVA se centrara en inspeccionar los vehículos y los pasajeros con la finalidad de asegurar la seguridad del transporte en buque de y están sujetos a diferentes fiscalidades [3]

Control de Armas.

El protocolo para el transporte de armas de fuego en buque de pasaje es parecido al de los aviones, se debe de llevar la documentación del arma y poner en conocimiento del capitán del buque y a su disposición ese arma que se va a transportar en el buque, será el capitán quien debe de tener bajo su custodia o decidir qué se hacer con el arma y las municiones hasta la llegada a destino [11]. Este control de armas de fuego en el transporte se ha de llevar acabo de una forma rigurosa ya que después de los atentados terroristas de los últimos años, el transporte marítimo de pasajeros es un punto vulnerable de la seguridad marítima a tener en cuentas y la seguridad tanto de los pasajeros, así como del buque puede verse comprometida. Otro tipo de armas como armas blancas, grandes cuchillos, catanas etc. también habrá que tenerlas en cuenta a la hora de considerarlas un peligro para la seguridad en el buque y a su vez para la navegación. [12]

Los casos más habituales son policías que se cambia de lugar de trabajo, particulares que van a realizar su actividad deportiva ya sea caza, tiro deportivo y miembros del ejército que se traslada para maniobras. Los militares son los únicos que no deberán dejar a disposición del capitán del buque las armas que transportan, así como miembros de los cuerpos de seguridad del estado que viajen trabajado, traslado de presos, traslado de divisas.

Control de tabaco.

El tabaco en las islas tiene una larga historia ya sea por su producción, como los puros palmeros internacionalmente conocidos por su calidad, ya sea por la diferente fiscalidad que soporta el tabaco en las islas que hace que este producto tenga unos precios bastante atractivos para los turistas que nos visitan.

Límites al transporte de alcohol y tabaco en la UE

Como particular, no hay límites a lo que puedes comprar y llevar contigo al viajar entre países de la UE, siempre y cuando sea para tu uso personal y no para reventa. Dado que los impuestos (IVA e impuestos especiales) van incluidos en el precio del producto en el país donde lo compraste, no tienes nada más que pagar en ningún otro país de la UE.

Ahora bien, Canarias al tener una fiscalidad diferente al resto de península, el transporte de tabaco está limitado por las siguientes cantidades, siendo esta la cantidad por viajero con una edad superior a 18 años, y estando libres de impuestos, es decir, el viajero puede llevar mayor cantidad de tabaco que las indicadas pero deberá de declararlas y pagar por ellas en el destino de su viaje [13]

Límite máximo	Límite mínimo
200 cigarrillos o	40 cigarrillos o
100 puritos o	20 puritos o
50 puros o	10 puros o
250 g de tabaco	50 g de tabaco

14- Tabla de límite de tabaco// Europa.eu

Existen bastantes casos en que los viajeros o desconocen la cantidad de tabaco que pueden llevar o intentan llevar más cantidad, ya sea para hacer negocio o para consumir durante su estancia en península. Es bastante habitual que los pasajeros transporten tabaco oculto entre sus efectos personales, maletero del coche, debajo de la rueda de repuestos y diversos lugares intentando de esta forma sacar de las islas mayor cantidad de tabaco del permitido. Estas acciones pueden acarrear sanciones bastante

importantes de dinero, en el caso de localizar al pasajero una cantidad de tabaco diferente de la declarada inicialmente, esto se puede considerar una infracción por contrabando de tabaco leve, donde la sanción mínima es de 1.000 euros, para valores del tabaco decomisado inferior a 15.000 euros [14]

Bebidas Alcohólicas

El régimen de viajeros permite llevar las siguientes cantidades de alcohol que estarán exentas de pagar ningún tipo de impuesto, se puede llevar mayores cantidades pero se tendrá que tributar sobre éstas en la Aduana de Llegada del pasajero. [13]

Se podrán llevar las siguientes cantidades:

- Puedes llevar 4 litros de vino no espumoso y 16 litros de cerveza.
- 1 litro de licores de graduación superior al 22%, o
- 1 litro de alcohol no desnaturalizado (etílico) de graduación igual o superior al 80%, o
- 2 litros de vino encabezado o espumoso.

Cada una de estas cantidades representa el 100% de la cantidad total autorizada, que puedes dividir. Por ejemplo, puedes traer medio litro de licores y 1 litro de vino encabezado, ya que cada una de estas cantidades es la mitad de la cantidad permitida. El transporte de bebidas alcohólicas es menos habitual que las cantidades que se transporte superen el límite máximo que se pueden transportar bajo el amparo del régimen de viajeros. Normalmente no se encuentran en el control de vehículos cantidades superiores a las estipuladas, esto puede ser debido en parte en que la diferencia de precio con península no es tan significativa como la que existe con otro tipo de mercancías. [13]

Trasporte de cremas y perfumes.

Es también uno de los productos estrella de los turistas que viajan a nuestras islas el llevar regalos perfumes o cremas ya que estos productos tienen fiscalidades muy bajas y presentan precios muy atractivos para los viajeros, se puede transportar cantidades de estos productos por un valor de 450 euros, no siendo habitual encontrar viajeros con cantidades superiores a estas. [15]

Transporte de combustible.

El combustible permitido son 10 litros que debe de estar estibado de una forma correcta y contenedor apropiado, esto es bastante importante porque nos hemos encontrado casos de viajeros que por la diferencia de precio que existe entre los combustibles en las islas y la península suelen llevar diferentes garrafas con combustible con la finalidad de tener combustible suficiente para su viaje a su destino final. Con esta acción nos surge dos problemas, el primero que incumple la cantidad permitida que puede llevar como viajero y otro problema aún más grave esta cantidad de combustible puede crear complicaciones es el transporte en las bodegas de los buque porque pueden tener pérdidas, crear derrames, una estiba en el interior del vehiculó con productos incompatibles puede todo ello tener como consecuencia problema de incendios en la bodega de los buque y comprometer la seguridad del propio buque. [16]

Transporte de piedras y áridos.

Es una de las cosas más comunes que se suele llevar los turistas de los lugares que visitan, playas, volcanes, barrancos. La primera impresión es que puede ser insignificante, pero si tenemos en cuenta que las Islas Canarias son visitadas por un total de 11 millones de turistas al año y que digamos un 5% de estos son los que recogen piedras y áridos de los lugares que visitan, podemos llegar a la conclusión que estamos ante un problema grave que está deteriorando los espacios naturales de las islas.

Es por todo ello, por lo que se prohíbe la recogida de piedras y áridos de todas las partes de las islas y cuya finalidad es la conservación del patrimonio geográfico. Así que el SVA interviene tanto en puertos como aeropuertos grandes cantidades de piedras y áridos en general que los turistas han recogido de los diferentes lugares de las islas [17]

Transporte de medicamentos.

En el régimen de viajeros se puede llevar una cantidad suficiente para el uso persona de los mismos, siempre que la cantidad y tipo de medicamentos no levante sospechas de su uso comercial de estos, es conveniente llevar algún tipo de receta o prescripción médica de los mismo [15].

Transporte de plantas.

Nos encontramos que la introducción de plantas vivas en las islas puede por una parte traer problemas al introducir especies potencialmente peligrosas que se pueden convertir en invasoras y desplazar a especies autóctonas. Y, por otra parte, estas plantas pueden traer en su sustrato y hojas, insectos que pueden ser perjudiciales para la flora local, por lo que habrá que tener especial cuidado sobre todo en las operativa donde se trabaja con pasajeros que vienen de península u otros destinos fuera de las islas.

Para poder introducir plantas en las islas no deben contener ningún tipo de tierra y debe traer un certificado fitosanitario que indique que la planta está sana y puede ser introducida en otro territorio.

Algún caso conocido es la prohibición de importación de papa desde península porque esta papa puede contener plagas (escarabajo de la papa) que no se encuentran en las islas y pueden causar grandes daños a la producción local, de ahí la importancia de informar a los viajeros de los artículos que están permitidos introducir o sacar de las islas. Las características geográficas y medioambientales de las islas tienen que tener una especial protección contra determinadas especies invasoras, ya que, al ser un lugar geográfico asilado del resto del continente, la introducción de especies foráneas puede traer consecuencias imprevisibles [18]

Transporte de alimentos.

Este tipo de producto se podrá transportar siempre que se encuentre debidamente envasado y ser de marcas comerciales, es decir no puede ser productos elaborados de una forma particular, no debe de contener ningún tipo de vísceras, las cantidades son hasta 10 kilogramos para productos cárnicos y de 20 kilogramos para los productos y derivados de la pesca, existe una excepción en el caviar que la cantidad máxima será de 150 gramos.

La fruta fresca se permitirá la entrada de la cantidad de un kilogramo por persona, esto estará sujeto al buen estado de esta y que no tenga indicios de puedan contener algún tipo de parásito. [19]

Control de vehículos y medios de transporte.

La diferencia de fiscalidad entre la isla, península y demás países de la Unión Europea hace necesario del control de todos los vehículos que se mueven en dirección a territorios fiscales diferentes, un vehículo que un residente canario ha comprado en península y lo introduce en la isla tiene un mes para regularizar los impuestos que correspondan, si es un turista tiene unos seis meses para poder circular por las islas, pasado ese tiempo tendrá que sacarlo o regularizar su situación.

Con la salida de vehículos hacia península ocurre lo mismo y los tiempos serán similares, aunque se pueden solicitar una ampliación de los tiempos estipulados. [20]

Control de cargo rodada.

En este tipo de líneas regulares marítimas también se transporta carga que suele ser carga de carácter perecedero y lo habitualmente suele encontrarse es en dirección península tomates, plátanos y flores tanto vivas como cortadas. En el caso de las mercancías más habituales que llegan desde la peninsular en estas líneas suelen ser carnes refrigeradas, frutas, verduras frescas. En este tipo de mercancías se verificará que las mercancías declaradas corresponden con las transportadas y que no llevan otro tipo de mercancías no declaradas ante la Aduana.

Control de casos especiales.

Estos casos especiales que nos encontramos en el transporte de línea regular Marítima suelen ser grandes espectáculos que viene a realizar sus actividades a las islas

(Conciertos, teatros, circos etc.) hasta eventos como carreras de rallies de pruebas nacionales). He de destacar por su singularidad grupos de vehículos que están en pruebas y todavía no están a la venta que se desplaza hasta las islas, por ser estas un lugar ideal para hacer pruebas a diferentes altitudes y por sus características climáticas.

Este tipo de casos especiales requieren un control más diferenciado porque en el caso de coches de rally, pues la gran mayoría son coches que no están matriculados y la documentación que se aporta son factura de compra con números de chasis u otro tipo de identificaciones. En el caso de espectáculos, suele traer mucho material del

propio espectáculo que tiene que estar recogido en un cuaderno ATA, que es un documento donde se detalla todo el material que se introduce en la isla y que pasara un tiempo aquí haciendo una función y que luego volverá a salir, en este apartado también podemos decir que muchas empresas de montaje de tiendas o centros comerciales se trasladan a las islas con material (herramientas, vehículos etc.) que una vez terminado su función volverán a salir de las islas, todo este material se debe inventariar mediante un cuaderno ATA y comprobar tanto a la entrada como a la salida la veracidad de los inventariado en ese documento, a fin de comprobar que lo que ha entrado en las islas de mercancía de una forma temporal y para un uso determinado, vuelve a salir de ellas.

Transporte de animales de compañía.

Para el transporte de animales de compañía se permite un máximo de cinco animales por persona, los animales deben de tener todas las vacunas correspondientes al día y poseer de medios de identificación tipo microchip. Especial importancia tiene los animales CITES que deberán ir además acompañados de su documentación cites correspondiente [21].

En el apartado de transporte de animales tenemos que tener especial cuidado en las entradas de animales en la islas de especies que no están permitidas ni su introducción ni su tenencia en la islas, ya que estas especies pueden convertirse en un verdadero problema si se escapan de sus dueños o son soltadas en la naturaleza, pudiendo convertirse en especies invasoras y desplazar a otras especies autóctonas de las islas [22].

Actualmente tenemos desgraciadamente varios ejemplos de estas entradas incontroladas en las islas

1- Ardillas en Fuerteventura

2- Serpientes en Gran Canaria

Fondeo de buques y control de suministros

Fondeo de buques

Podemos decir que en el fondeo de un buque es una visita que hace las autoridades Aduaneras a algunos buques que se encuentran atracados o fondeados en sus aguas territoriales y cuya finalidad es la de inspeccionar el buque con el objetivo de encontrar mercancías de ilícito comercio o mercancías de lícito comercio pero que no tiene autorización para su venta. [2]

El trabajo se realiza de una forma rutinaria o con objetivos ya marcados por los servicios centrales del SVA y consiste en una revisión más o menos profunda de todo el buque y las diferentes zonas de este, bodegas, sala de máquinas, zonas comunes. Para realizar estos trabajos nos podemos ayudar de planos del propio buque, es bastante habitual que los buques que transportan sustancias ilícitas no lleven esas estibadas en lugar visibles, sino que las transportan en dobles fondos, tanque oculto y lugares bastante complicados de acceder.

Aquí tenemos un ejemplo de donde se han encontrado escondida la droga en un mercante que intervino el SVA, la entrada al habitáculo donde estaba la droga se entraba por donde está la botella de la primera foto, esta botella ocultaba una tapa atornillada que daba acceso a habitáculo donde se escondía los diferentes fardos de droga en este casi hachís



15-Entrada al compartimento con la droga

<http://svahistoria.blogspot.com>

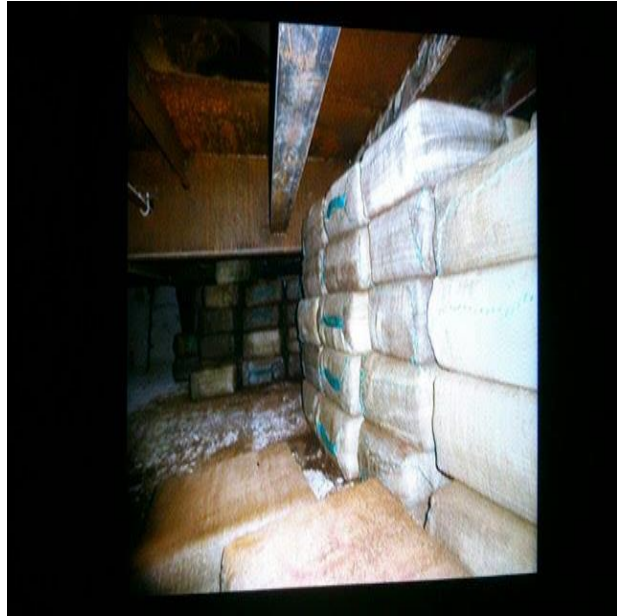


16-Botella que oculta la entrada al compartimento.

<http://svahistoria.blogspot.com>



17- Total de droga incautada
<http://svahistoria.blogspot.com>



18- Compartimento oculto de la droga
<http://svahistoria.blogspot.com>

Se ha detectado incluso caso en que la droga se encontraba en taque de combustible, agua u otro tipo de recipientes en forma de líquida que hace más difícil su detección, la capacidad de camuflar y esconder droga, existen infinidad de casos, mezclada con diferentes productos, telas, fibras, madera, piedra, plantas. Es decir, nos podemos encontrar la droga en casi cualquier lugar y objeto, lo que hace su detección aún más complicada.

Control de cruceros.

Las Islas Canarias son un punto de avituallamiento habitual de los cruceros que trabajan por las islas y que hacen escala aquí, este tipo de mercancías suele venir desde algún país Europeo pero esta mercancía está exenta de impuesto ya que se van a consumir fuera del territorio Europeo (fuera de las Aguas Territoriales) por hay que controlar la carga de esas mercancías y que ninguna de ellas se comercialices de forma irregular en nuestro territorio. [9]

Como detalle interesante todas las tiendas de venta de tabaco, alcohol ubicadas en los cruceros deben de permanecer cerradas o no pueden vender este tipo de productos que están exentos de impuestos durante su estancia en nuestras aguas fiscales, ya que estos productos están concebidos para una venta y consumo fuera de las aguas fiscales europeas

Los buques mercantes también existen un pañol (entrepol) donde existen productos que se comparan exentos de impuestos para su consumo durante las travesías fuera de las aguas fiscales, este pañol deberá estar cerrado durante la estancia del buque en agua territoriales. [9]

Control de puertos deportivos

El control tanto de embarcaciones como de personas que salen o entran a nuestro territorial a través de nuestros puertos deportivos, es una tarea que implica a varios cuerpos policiales y la colaboración de los puertos deportivos que llevan un registro de las entradas y salidas de todas las embarcaciones y sus tripulaciones. Este punto de entrada de personas y embarcaciones es un factor a tener en cuenta porque su control es esencial, el mar no tiene fronteras y a nuestros puertos deportivos pueden llegar barcos deportivos desde cualquier parte del mundo llevando en sus barcos desde armas, drogas, personas buscadas por la ley, así como un largo etc. de actividades que son más factibles de realizar por estos medios. [3]

El SVA posee un personal encargado de analizar y recabar todos los datos de las embarcaciones que son reconocidas por nuestros patrulleros o que hacen escala en nuestros puertos deportivos, éstos nos ayudan a tener registros de las actividades de las embarcaciones que visitan las islas y con qué frecuencia.

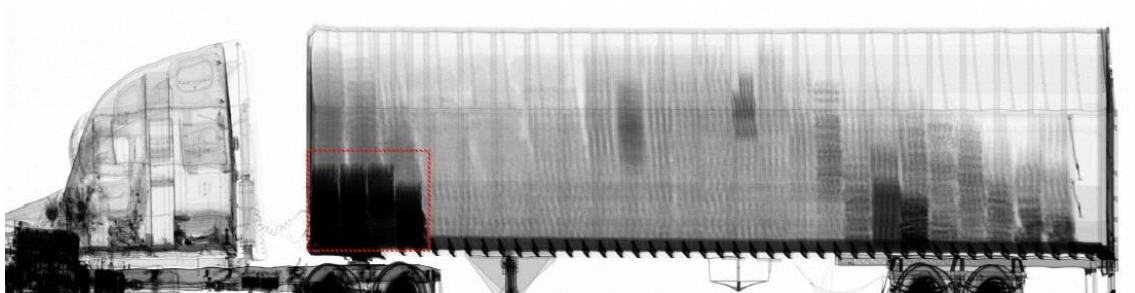
La seguridad de entrada de ciudadanos con problemas judiciales o la entrada de sustancias prohibidas son los principales problemas que nos podemos encontrar en este tipo de entradas a nuestro territorio. Un alto porcentaje de drogas se transportan mediante embarcaciones deportivas que cruzan el Atlántico y llegan a Europa a través de los puertos deportivos donde se descargan y distribuyen por todo el territorio.

La cantidad de embarcaciones que cruzan el Atlántico hacen que su control sea buscar una aguja en un pajar, pero aun así se intervienen anualmente varias de estas embarcaciones que transportan droga, armas o personas buscadas por la ley.

Escáner fijo

Inspección de contenedores y vehículo media Escáner fijo.

El escáner fijo de la aduana esta operado por personal del SVA y cumple varios objetivos, por una parte el departamento de análisis de riesgo de la Aduana marca una serie de contenedores que ya sea por factores aleatorios o por algún detalle que parece interesante (tipo de mercancías, destino, origen, operador etc...) estos se llevan al escáner donde se comprueba que las mercancías corresponde a las declaradas y que no existen ni dobles cualquier tipo de anomalía [9]



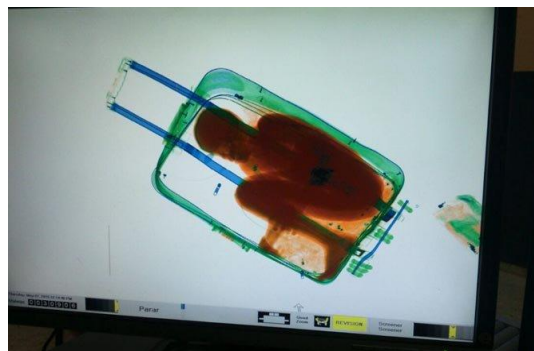
19- Imagen de escáner de un camión // DiarioI.com

Existen puertos que por su protocolo de seguridad antiterrorista exigen que todas las mercancías con destino a su territorio hayan pasado previamente por un escáner donde se comprueba la veracidad de las mismas y la no existencia de armas, explosivos y propulsores de éstos.

En determinadas fronteras como puede ser Ceuta o Melilla el escáner puede ser utilizado para detectar personas ocultas en contenedores o camiones, esta función del escáner, aunque secundaria, hace una importante labor contra el tráfico de personas por parte de las mafias organizadas.



20- Imagen escáner furgoneta // Proselec.com



21- Imagen escáner de niño en maleta // elidealgalego.com

El escáner cumple una función preventiva ante los intentos de contrabando ya que las personas que intenta eludir a la Aduana mediante dobles fondo o lugares ocultos donde transportar mercancías prohibidas o que no declaran, sabe que su vehículo o contenedor tiene la posibilidad de que pueda ser seleccionado para un control más exhaustivo mediante el escáner, pues será un factor para que se lo piensen dos veces antes de hacerlo.

Control de costas

Importancia del control de costas

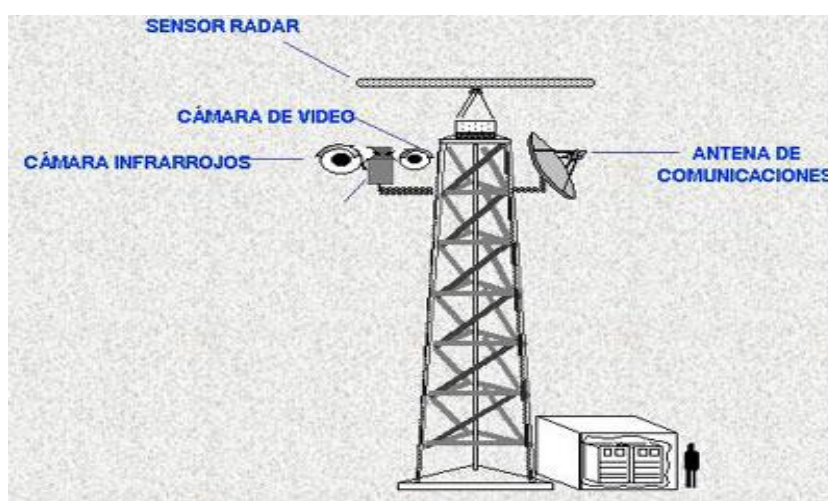
El control de las costas de nuestro territorio se puede hacer desde diferentes puntos de vista:

- El primero es desde tierra con vehículos especializados adaptados para la vigilancia nocturna, sistemas de radares y red de cámaras de vigilancia. La vigilancia de costa implica a diferentes cuerpos ya sea Policía Local, Policía Nacional, SVA o Guardia Civil. La importancia del control de las costas está directamente relacionado con la protección de fronteras, la integridad territorial, así como con la protección y seguridad en los mares.
- Control mediante medios aéreos, estos dan cobertura a los medios terrestres y tiene una mayor capacidad de maniobra, puede comprobar objetivos en el mar de una forma rápida y discreta.
- Control Marítimo de las costas, esta se realiza con las patrullas rutinarias que realiza el SVA en las diferentes bases que se encuentra repartidas por todo el territorio nacional.

Sistema integral de vigilancia exterior (SIVE) [22]

El SIVE es un sistema de vigilancia operado por la Guardia Civil que tiene repartida por diferentes localizaciones geográficas nacionales una serie de medios, radares, cámaras nocturnas, cámaras de larga distancia y cuyas funciones principales son:

- Detectar a larga distancia las embarcaciones que se aproximen a nuestro litoral.
- Identificar el tipo de embarcación y a sus tripulantes con el fin de comprobar la posible actuación ilegal de los mismos.
- Coordinar el seguimiento, en su caso, de la embarcación, utilizando para ello los medios marítimos, aéreos y terrestres con que cuenta la Guardia Civil.
- Interceptar a los presuntos delincuentes o auxiliar a los inmigrantes irregulares



22- Esquema del SIVE// Guardiacivil.es

Uno de los principales problemas con los que nos encontramos en la actualidad es la existencia de grupos organizados que introducen mercancía ilícitas mediante el desembarco de lanchas en playas y barrancos, este tipo de modo de operar está bastante instalado desde hace tiempo y aprovechando la oscuridad y la ubicación de playas poco transitadas para introducir mercancías de contrabando, actualmente esta mercancía se centra en estupefacientes normalmente hachís que viene desde la costa africana que está relativamente cerca de las islas. El tipo de embarcaciones que suelen utilizar son barcas de madera o tipo zodiac con motores fuera aborda de pequeña cilindrada, suelen traer entre 500 a 1000 kg de hachís, grandes cantidades de combustible para el viaje de ida y

vuelta, reservas de comida y agua por si hay que esperar hasta que se pueda alijar en la playa o barranco y suelen realizar el viaje desde África aprovechando periodos de buen tiempo.

El tipo de instrumentación que lleva para navegar suele ser bastante básico, brújula y GPS, las embarcaciones suelen ir sobrecargadas entre la droga, combustible, víveres y personas, esto hace de estas un peligro para la navegación porque su estabilidad es bastante comprometida. Podemos tener algunos datos del número de embarcaciones que llegan a nuestras costas, pero no tenemos datos de las embarcaciones que han tenido accidentes durante la navegación o han sufrido alguno tipo de naufragio vías de agua o problemas durante la travesía tanto de ida como de vuelta a sus puntos de origen, normalmente ubicados en la costa africana cercana a las Islas Canarias.

La localización de embarcaciones en peligro y salvaguardar la vida humana en el mar es otra de las funciones que se le pueden atribuir a la vigilancia en la costa, el detectar embarcaciones y personas en peligro en el mar y poder actuar con rapidez para socorrer a las personas que se encuentran en situación de riesgo en el mar. En estas funciones también entra en juego otros organismos como Salvamento marítimo y sus embarcaciones que prestan servicio y rescate en el mar.

La vigilancia de las costas también protege las costas de vertidos incontrolados y contaminantes por parte de buques mercantes u otro tipo de buque que realicen pérdidas de contaminantes ya sean accidentales o en algunos casos de forma intencionada, el sistema de vigilancia de costa en este caso se ayuda del control de tráfico marítimo y de diferentes satélites que pueden detectar diferentes tipos de sustancias en el mar y a su vez determinar el buque de donde parte ese derrame.



23- Derrame de buque // bicaraba.eus

Patrulla con embarcaciones del SVA

El control de las aguas donde España ejerce su soberanía implica a diferentes organismos entre los que podemos destacar, [7]

- Salvamento marítimo encargado de la seguridad de la vida humana en el mar y la contaminación marina.
- El servicio marítimo de la Guardia Civil control de fronteras.
- Servicio de inspección pesquera controla pesca profesional y deportiva.
- La Armada control de fronteras y seguridad nacional.
- Servicio marítimo de Vigilancia Aduanera control del frontera y aduanero.

Nos centraremos en detallar las funciones generales y actuaciones más normales que se realizan por el SVA este tipo de servicios dependerá de la zona geográfica en la que nos encontremos, es decir, el trabajo a realizar dependerá de la zona marítima y las necesidades que implique esa zona, no será lo mismo una patrulla en Algeciras donde la actividad de narco lanchas está en auge, que una patrulla en la zona de Palma de Mallorca donde por la gran cantidad de embarcaciones deportivas que frecuenta esa isla, se suele trabajar en horarios diurnos, donde esas embarcaciones centra su actividad, con todo ello quiero aclarar que lo que voy a explicar cómo patrulla rutinaria es solo aplicable a las islas y en un concepto general.

Patrulla rutinaria del SVA.

La patrulla comienza con la planificación por la jefatura ya sea con el número de patrullas de forma semana, el número dependerá de las necesidades de trabajo que existan, una vez determinado el número de patrullas, horarios y zonas donde se realizará, esta información se trasmite al jefe de base y jefe de embarcación que planificarán los trabajos a realizar durante la patrulla.

Una vez que el jefe de embarcación tiene la planificación de las diferentes patrullas y los trabajos que se van a realizar, comienza por una parte la planificación meteorología de los días que se van a navegar de patrulla. La meteorología es el factor determinante porque la planificación de la patrulla, puede variar dependiendo de las condiciones

meteorológicas, o por otra parte si se decide salir a navegar también puede optar por un cambio de zona de patrulla, estas decisiones las determina el jefe de embarcación.

Es bastante habitual en la isla que en la zona norte donde las corrientes y mar de fondo suele ser más importantes, que se cambien de zona por las condiciones marítimas.

Por lo tanto, los parte meteorológicos es una herramienta fundamental para el tipo de navegación que realizaremos en la patrulla y nos hace reflexionar sobre las mejores zonas de trabajo en el caso de mal tiempo

Una vez determinado los días de patrullas y zona se distribuye el personal disponible del servicio marítimo en los diferentes cometidos semanales. El personal asignado a la patrulla será responsable de preparar la embarcación para su salida, que todo esté en perfecto estado para su uso y la preparación de todo el material. Una vez que todo se ha comprobado y dispuesto para la salida, es el jefe de embarcación es el último en hacer las comprobaciones definitivas y será él el encargado de dar la orden de salida. El personal asignado a cada embarcación, dependerá del trabajo a realizar, existe un personal mínimo dependiendo si el barco se traslada de un puerto a otro, si se sale de patrulla o se hace simplemente combustible, en cada caso el número de la dotación de la embarcación será diferente.

Dotación de patrulla y responsabilidades.

Los agentes marítimos son responsables de las comprobaciones de que todo el material para abordaje esté preparado y funcionando correctamente, balizas personales, chalecos salvavidas, lancha auxiliar, armas, sistema de comunicaciones, cabos de maniobra de arriado, portillos cerrados, una vez comprobado todo se le comunica a jefe de embarcación que todo está listo para salir cuando se disponga.

Oficiales de propulsión, su función son los sistemas de alarmas del buque, sentinas, contraincendios y sistema de maquina en general, comprobar todos los motores y sistemas auxiliares acoplados a ellos, como bombas contraincendios, una vez que compruebas todo y los motores han adquirido la temperatura correcta le comunican al jefe de embarcación que todo está ok para poder salir. Durante la navegación estará en todo momento atentos a los diferentes parámetros de los motores y comprobarán

que todo funcione correctamente, también son responsables de la maniobra de arriado de la embarcación auxiliar mediante la grúa dispuesta para tal fin en la cubierta de popa.

Oficiales de Navegación, su cometido es la preparación y comprobación de todo el barco, pero especialmente de los sistemas de comunicaciones y navegación (iridio, radar, cartas náuticas y que todo está preparado para salir. Ellos también son responsables en última instancia del resto de comprobaciones que se hacen por los oficiales de propulsión y los agentes marítimos.

En el inicio de la patrulla siempre se suele hacer una pequeña reunión donde se reparte las diferentes tareas de los agentes marítimos durante la navegación, cada tripulante tiene una función dentro del cuadro orgánico, y es el jefe de embarcación el que suele repartir esas funciones entre los agentes marítimos, también se puede comentar las novedades de la patrulla, zona donde se realizará y si hay alguno barco u objetivo que en particular estemos interesados en visitar durante la patrulla, una vez terminada esta reunión se da la orden de aligerar la embarcación y dejarla lista para salir.

Durante la navegación, en condiciones rutinarias la embarcación funciona con rotaciones de persona en el puente, estas guardias suelen ser de periodos cortos ya que la patrulla rutinaria no suele durar más allá de las 9 horas, las rotaciones son necesarias para que el personal del timón y radar descansen durante la navegación y de esa forma el personal que se encuentra de guardia en el puente se encuentra fresco y descansado.

Las funciones de los agentes marítimos durante la navegación es gobernar la embarcación y estar atento a las órdenes que se dan para cambiar de rumbo, normalmente existe dos agentes marítimos de guardia, el otro agente marítimo está para asistir al jefe de navegación y ayudar a la navegación estando atento al radar y los prismáticos para detectar todas las embarcaciones, boyas, aparejos de pesca, troncos y cualquier cosas que pueda causar un daño a la embarcación y que nos encontramos durante la navegación y comunicárselo al jefe de embarcación.

Las principales funciones de las embarcaciones del SVA en patrulla rutinaria es asegurar que dentro de las aguas fiscales españolas se cumple la normativa en cuestiones fiscales, pesca, sanitarias, control fronterizo, es por ello que durante la patrulla se suelen hacer visitas rutinarias a todas aquellas embarcaciones tanto nacionales como de bandera extranjera que navegan por nuestras aguas jurisdiccionales

El Derecho de Visita es la facultad que tienen solamente los buques de guerra y buques de estado o aeronaves militares de revisar un buque extranjero que encuentren en Alta Mar siempre que el mismo no goce de completa inmunidad conforme los Art. 95 y 96, verificando su documentación, cuando existan motivos fundados y razonables para sospechar que el buque realiza alguno de los siguientes actos: [7]

Se dedica a la piratería, trata de esclavos, realiza transmisiones no autorizadas.

No tiene nacionalidad, o tiene la misma nacionalidad que el buque de guerra, pero enarbola un pabellón extranjero o se niega a izar el suyo. Por lo tanto, en estos casos, podrá revisarse e inspeccionarse el buque extranjero.

Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

El derecho de visita en aguas territoriales es el derecho que ejercen las autoridades competentes en este caso la Aduana SVA, a visitar todas las embarcaciones que se encuentre dentro de las aguas jurisdiccionales, es decir aguas territoriales las 12 primeras millas contadas desde la bajamar escorada, también se puede ejercer el derecho de vista en la zona contigua pero las competencias son solo para prevenir infracciones dentro del mar territorial.

Existe algún caso curioso donde el derecho de vista no se puede ejercer ; son los buque de estado y de guerra de un país, estos puede ser considerado como parte del territorio de ese país y por lo tanto no se puede ejercer el derecho de visita, con este derecho se hará comprobación documental de la embarcación y también se puede inspeccionar las zonas comunes del buque, para poder inspeccionar camarotes y zonas personales de la tripulación habrá que solicitar permiso al capitán del buque o tener una orden judicial que dará legitimidad a el registro de esas zonas que tiene consideración de domicilio. El derecho de visita se puede ejercer como ya hemos comentado anteriormente a todas las embarcaciones nacionales o de bandera extranjera que se encuentra en nuestras aguas territoriales.

En el en caso de embarcaciones de bandera nacional el derecho de visita se puede ejercer en cualquier parte del mundo, en el caso de querer ejercer el derecho de visita de un buque de bandera extranjera fuera de las aguas jurisdiccionales, se puede

hacer pero habrá que pedir permiso al país de la abandera del buque, esto se suele hacer siempre en casos que se tenga sospechas de que el buque transporta alguno tipo de mercancía ilícita ya sea sustancias estupefacientes, armas, o cualquier mercancía de ilícito comercio, en tal caso será el juez el que solicite la intervención de la embarcación, si se encuentra en aguas jurisdiccionales no habrá problema, si se encuentra fuera de esas agua habrá que pedir permiso y justificar las causas de abordaje ante las autoridades que abanderan el buque. [7]

Artículo 37. Derecho de paso inocente.

1. La navegación por el mar territorial de todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetará al régimen de paso inocente.

La navegación a través del estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2. A tal efecto, el paso deberá ser rápido y sin interrupción, sin atentar contra la paz, el orden público o la seguridad de España.

La maniobra para hacer una visita a un buque en las aguas territoriales comienza con el acercamiento de la patrullera al buque se iniciara una conversación por radio con la embarcación, se le hará un serie de preguntas rutinarias, puerto de salida, destino, personas que viajan el en al embarcación, o cualquiera otra que no parezca relevante, si tras estas preguntas al jefe de embarcación le parece interesante hacer una vista para comprobar la embarcación, comenzará la operación de arriado de la embarcación auxiliar que será la que aborde a buque.



24- Arriado de embarcación// twipu.com



25- Abordaje de buque// 20minutos.com

Arriado de la embarcación es una de las operaciones que entraña un mayor riesgo ya que el arriado se hace con la embarcación navegando, se suele hacer siempre a un rumbo donde los balanceos de la embarcación sea los menor posibles y adecuado la velocidad buscando los mismo, este arriado se hace mediante una grúa hidráulica que poseen las embarcación para tal efecto, esta operación implica a un mínimo de cuatro personas y es una operación que se suele practicar bastante en diferentes estados de mar, ya que hay que hacerla de forma rápida y precisa, de esa forma estará la embarcación auxiliar el menor tiempo posible en el aire, lo que conlleva un menor riesgo de accidente.

Una vez la embarcación auxiliar en el agua se asegura en la banda y comienza la tripulación de abordaje a bajar, será el patrón de la embarcación el primero en bajar y encender el motor de ésta, una vez comprobado, la embarcación auxiliar dará la orden de bajar al resto de la tripulación, también hay embarcaciones de mayor porte que poseen pescantes que bajan la embarcación auxiliar con toda la tripulación en su interior, en el caso en que la patrullera no posea embarcación auxiliar será la propia patrullera la que hará la maniobra de abarloarse al buque y que los agentes marítimos suba éste, esta maniobra tiene su peligrosidad ya que se realiza con ambos buques navegando y habrá que tomar varias precauciones a la hora de realizarla

La primera será que ambas embarcaciones deberán tomar el rumbo más conveniente según las condiciones del mar, y la otra será que la embarcación que aborda al buque deberá hacerlo por la banda que dé más socaire a los agente que subirán a la embarcación, la zona de abordaje habrá que tener en cuenta que tiene que ser la zona más accesible para los agentes, donde existan menos aparejos y arboladuras en el propio barco que facilite la subida de los agente a la embarcación y que una vez dentro se puedan mover con facilidad y ayudar a los compañeros que están subiendo tras ellos.

Normalmente la dotación de una embarcación de abordaje rutinaria, son dos agentes marítimos que son los que subirán a la embarcación a inspeccionar, un ejecutivo de propulsión y un ejecutivo de navegación que son los que se quedaran en la embarcación auxiliar esperando a que se termine la inspección, estamos hablando de una inspección rutinaria, en otros casos la dotación puede ser más numerosas dependiendo del tipo de trabajo y embarcación que se va a abordar.

Una vez que se ha realizado la operación de abordaje, comienza la comprobación a bordo de la embarcación que realizamos la visita de la documentación tanto de la embarcación como de las personas que hay a bordo, podemos comunicarnos con servicios centrales para comprobar algún tipo de documentación que nos parezca relevante, comprobar si existe algo pendiente de la embarcación o personas que viajan en esa embarcación, se suele comprobar visualmente las zonas comunes por si vemos algo irregular que nos llame la atención, una vez terminada la inspección rutinaria de la embarcación sin ninguna novedad, la tripulación encargada del abordaje volverá a su embarcación auxiliar y se hará la operación en sentido contrario de la de arriado.

En operaciones de abordaje, cuando ya se sabe o se sospecha que la embarcación puede transportar alguno tipo de contrabando, la dotación de abordaje es más numerosa y será en función de tipo de barco que se va a intervenir y el número de tripulantes que viajan en el buque, no es lo mismo abordar un velero de 12 metros que un mercante de 180 metros.

CONCLUSIONES

Podemos concluir que el SVA tiene diferentes funciones dentro del territorio nacional y por ende en el ámbito internacional cuando éste afecte al bien común del resto de los países cuando se realizan cooperaciones en lo que a contrabando y tráfico ilícito de estupefacientes. El servicio cumple con las funciones atribuidas por el Estado, como son el descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo de los actos e infracciones de contrabando y descubrimiento de las infracciones de control de cambios y blanqueo de capitales.

En el ejercicio de sus funciones también realiza otras labores que indirectamente ayuda a la Navegación Marítima como son el control de pesos de los contenedores y la veracidad de las mercancías, estos dos factores contribuyen a realizar una estiba adecuada en los buques y de esa forma se evitan accidentes durante la carga/descarga y durante la navegación.

Otra de las labores indirectas que realiza el Servicio de Vigilancia Aduanera es el control de entradas de especies invasoras en las islas, ya sea mediante el control de animales, como de plantas y vegetales, esto implica una mejora en la protección del medio ambiente de la Islas Canarias. La fauna y la flora de las islas, cuentan con una amplia diversidad de especies endémicas y que requieren una especial protección. El Servicio de Vigilancia Aduanera aporta en su labor de control, su grano de arena en este complicado trabajo de protección del medio ambiente.

Por otra parte, el control de armas y personas que realiza el SVA proporciona una seguridad a la Navegación Marítima tan importante en la actualidad ya que tras los atentados terroristas de los últimos años se ha hecho importante aumentar la seguridad en los medios de transporte sensibles a sufrir atentados terroristas como son los buques o puertos.

Pero para mí, una de labores más atractivas desde el punto de vista Marítimo es como no, la navegación, ya sea patrullas rutinarias, así como las navegaciones con destinos prefijados, es desde luego unos de los trabajos que podemos considerar más relacionados con el grado de Náutica, ya que es ahí, donde se desarrollan los conocimientos adquiridos durante los años que dura el grado tanto en Navegación, Meteorología, inglés, Navegación Radioelectrónica...

Con todo ello, podemos decir que el SVA al cumplir con sus atribuciones no solo realiza una labor meramente Aduanera, sino que también realiza otras que mejoran la seguridad en la Navegación Marítima y del medio ambiente en las islas.

Ya como conclusión final, podemos indicar, y que por otro lado puede ser interesante para la persona que lea este Trabajo fin de Grado, todo el trabajo que realiza el Servicio de Vigilancia Aduanera en el sector marítimo y que pueda resultar muy atractivo como salida profesional. Hay que tener en cuenta, que no sólo implica la navegación, sino otro tipo de trabajos en puertos y costas que hemos descrito durante este documento que hace del Servicio Marítimo de Aduanas un trabajo interesante y dinámico para desarrollo profesional dentro del Sector marítimo.

Con este trabajo espero haber podido trasladar al lector mi propia visión del servicio que actualmente es mi modo de vida y al que le dedico parte de mi tiempo. Y es una de las consecuencias por el cual he estudiado este grado.

CONCLUSIONS

We can conclude that the SVA has different functions within the national territory and therefore in the international sphere when it affects the common good of the rest of the countries when cooperations are carried out with regard to smuggling and illicit drug trafficking. The service fulfills the functions attributed by the State, such as the discovery, persecution and repression throughout the national territory, jurisdictional waters and airspace of the acts and violations of contraband and discovery of the infringements of exchange control and money laundering .

In the exercise of its functions, it also performs other tasks that indirectly aid Maritime Navigation such as the control of container weights and the veracity of the goods, these two factors contribute to an adequate stowage on ships and in that way prevent accidents during loading / unloading and during navigation.

Another of the indirect tasks carried out by the Customs Surveillance Service is the control of the entry of invasive species into the islands, whether through the control of animals, such as plants and vegetables, this implies an improvement in the environmental protection of the Canary Islands. The fauna and flora of the islands, have a wide diversity of endemic species and that require special protection. The Customs Surveillance Service provides in its control work, its grain of sand in this complicated work of environmental protection.

On the other hand, the control of weapons and people carried out by the VAS provides security to Maritime Navigation as important today as after the terrorist attacks of recent years it has become important to increase security in sensitive transport modes. suffer terrorist attacks such as ships or ports.

But for me, one of the most attractive tasks from the Maritime point of view is, of course, navigation, whether it is routine patrols, as well as navigations with predetermined destinations, it is of course one of the jobs that we can consider more related to the degree of Nautical, since that is where the knowledge acquired during the years of the degree in Navigation, Meteorology, English, Radioelectronic Navigation ...

With all this, we can say that the SVA, when fulfilling its attributions, not only performs a purely Customs work, but also performs others that improve safety in the Maritime Navigation and the environment on the islands.

Already as a final conclusion, we can indicate, and that on the other hand it can be interesting for the person who reads this Final Degree Project, all the work that the Customs Surveillance Service does in the maritime sector and that can be very attractive as a professional exit . It must be taken into account, that it not only involves navigation, but also other types of work in ports and coasts that we have described during this document that makes the Maritime Customs Service an interesting and dynamic work for professional development within the Maritime Sector.

With this work I hope to have been able to transfer to the reader my own vision of the service that is currently my way of life and to which I dedicate part of my time. And it is one of the consequences for which I have studied this degree..

BIBLIOGRAFÍA

[1] «Wikipedia,» 2019. [En línea].

Available:https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera#Lucha_contra_el_narcotráfico. [Último acceso: Agosto 2019].

[2] -E. Español, RD 319/82 DEL 12 DE FEBRERO EL SERVICIO DE VIGILANCIA - ADUANERA, BOE, 1982.

[3]-E. ESPAÑOL, RD 1002/61 DE 22 JUNIO DE VIGILANCIA MARITIMA DEL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA, BOE, 1961.

[4] -A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/La_Aduana_espanola/_INFORMACION/Conocenos/_INFORMACION/Organigrama/Servicios_centrales/Direccion_Adjunta_de_Vigilancia_Aduanera_.shtml.

[5] - «AGENCIATRIBUTARIA,» [En línea]. Available: <https://www.agenciatributaria.es/>.

[6] - «SVAHISTORIA,» [En línea]. Available: <http://svahistoria.blogspot.com/>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[7]-N. UNIDAS, «UN.ORG,» 1982. [En línea]. Available:

https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul83sp.pdf. [Último acceso: 2019].

[8]- «MAS QUE INGENIERIA,» [En línea]. Available:

<https://masqueingenieria.com/blog/que-es-una-terminal-portuaria/>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[9]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA, LEY ADUANERA,» [En línea].

Available: <https://masqueingenieria.com/blog/que-es-una-terminal-portuaria/>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[10]-AENA, «AENA.ES, TRANSPORTE DE ARMAS,» [En línea]. Available:

<http://www.aena.es/es/pasajeros/transporte-armas.html>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[11]-G. CIVIL, «GUARDIA CIVIL, CONTROL DE ARMAS,» [En línea]. Available:

<http://www.guardiacivil.es/es/servicios/armasyexplosivo/controldearmas/index.html>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[12]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA, REGIMEN DE VIAJEROS TABACO ALCOHOL,» [En línea]. Available:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/es/3/s/iafriafr05f>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[13]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA .ES NORMATIVA TABACO,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Normativa/Normativa_tributaria_y_aduanera/Legislacion_de_Aduanas_e_Impuestos_Especiales/Normativa_aduanera/Particulares/Viajeros/Franquicias_por_compras/Franquicias_por_compras.sh. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[14]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA .ES NORMATIVA MEDICAMENTOS, COSMETICOS,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/Procedimientos_y_gestiones_en_la_Aduana/_PARTICULARES/Viajeros/_INFORMACION/Medicamentos__productos_sanitarios__cosmeticos/Medicamento. [Último acceso: AGOSTO 2019].

[15]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA .ES, REGIMEN DE VIAJEROS, COMBUSTIBLE,» [En línea]. Available:

http://www.infogibraltar.com/info_gibraltar/sites/default/files/150211%20Agencia%20Tributaria%20-%20Régimen%20de%20Viajeros%20-%20Franquicias%20a%20la%20entrada%20en%20Península%20y%20Baleares.pdf. [Último acceso: 2019].

[16]-L. PROVINCIA, «LA PROVINCIA .ES PIEDRAS Y ARENA,» [En línea]. Available:

<https://www.laprovincia.es/lanzarote/2013/06/17/aeropuerto-requisa-490-piedras-mes/538609.html>. [Último acceso: 2019].

[17]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA, TRANSPORTE DE PLANTAS,» [En línea]. Available:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ES/3/S/IAFRIAFR012F?TIPO=S&CODIGO=01780>. [Último acceso: 2019].

[18]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA, ALIMENTOS ORIGEN ANIMAL,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/Procedimientos_y_gestiones_en_la_Aduana/_PARTICULARES/Viajeros/_INFORMACION/Alimentos_de_origen_animal/Alimentos_de_origen_animal.shtm. [Último acceso: 2019].

[19]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA, IMPORTACION DE VEHICULOS,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/Procedimientos_y_gestiones_en_la_Aduana/_P

ARTICULARES/Vehiculos/_INFORMACION/Informacion_general/Importar_un_vehiculo/Importar_un_vehi. [Último acceso: 2019].

[20]-A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA, ANIMALES DE COMPAÑIA,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/Procedimientos_y_gestiones_en_la_Aduana/_PARTICULARES/Viajeros/_INFORMACION/Mascotas__Animales_de_compania/Mascotas__Animales_de_compa. [Último acceso: 2019].

[21]- A. TRIBUTARIA, «AGENCIA TRIBUTARIA .ES, CITES,» [En línea]. Available:

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/Procedimientos_y_gestiones_en_la_Aduana/_PARTICULARES/Viajeros/_INFORMACION/Especies_amenazadas_de_fauna_y_flora_silvestre/Especies_am. [Último acceso: 2019].

[22]-G. civil, «Guardiacivil.es,» [En línea]. Available:

<http://www.guardiacivil.es/en/prensa/especiales/sive/funciones.html>. [Último acceso: Agosto 2019].

[23] «WIKIPEDIA.ORG, ESTIBA,» [En línea]. Available:

<https://es.wikipedia.org/wiki/Estiba>. [Último acceso: AGOSTO 2019].

