



TRABAJO DE FIN DE GRADO

Curso 2015-2016

Seguridad y Protección Marítima en Buques Mercantes

Tutor: Dr. Antonio J. Poleo Mora

Alumnos: Carmen Rosa García Perdomo

Grado: Náutica y Transporte Marítimo

Fecha de entrega: Septiembre/2016

INDICE

ABSTRACT	2
INTRODUCCIÓN	3
1. EVALUAR LOS RIESGOS Y AMENAZAS DESDE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE	4
1.1 CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS	7
1.2 AUTORIDADES DE PROTECCIÓN PORTUARIA	9
2 . EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE	16
2.1 VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DEL BUQUE	17
3. INSPECCIONES PERIÓDICAS DEL BUQUE PARA MANTENER LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN	22
3.1 ACTUACIONES EN CASO DE DETECCIÓN DE PAQUETE SOSPECHOSO	22
3.2 ACTUACIONES EN CASO DE ROBO/HURTO	24
3.3 ACTUACIONES EN CASO DE DAÑO/SABOTAJE	24
3.4 ACTUACIONES EN CASO DE INTRUSIÓN	25
3.5 ACTUACIONES EN CASO DE PIRATERÍA/SECUESTRO	25
3.6 ACTUACIONES EN CASO DE TERRORISMO	28
3.7 ACTUACIONES EN CASO DE CONTRABANDO	30
3.8 ACTUACIONES EN CASO DE POLIZONES	32
4. SISTEMAS Y EQUIPOS PARA LA PROTECCIÓN DEL BUQUE	34
4.1 SISTEMAS DE COMUNICACIONES	34
4.2 SISTEMAS DE ILUMINACIÓN	35
4.3 SISTEMA DE VIGILANCIA.CIRCUITO CERRADO DE T.V.	35
CONCLUSIONES	40
BIBLIOGRAFIA	41
ANEXO I	
PROCEDIMIENTO PARA LA VISITA Y REGISTRO A BUQUE	42

Abstract

The concept of prevention includes actions to avoid an unwanted event. Throughout this paper we will develop some situations of threats to which crew, vessel and/or cargo are exposed.

Cargo theft, a problem throughout the centuries in navigation, remains a plague in the maritime sector and causes amazing economic losses. Although, in most cases related to theft, there are no episodes of violence, it even happens due to work reasons, this issue continues to occupy one of the top of the list of threats regarding maritime security.

This explains a need for an active role in guiding and decision-making of the different countries to face these threats. At the same time, cooperation and coordination among Countries and between Countries and private companies acquires a major importance.

On the other hand, smuggling is a criminal activity, which can result in large economic losses for the owner of the vessel smugglers use. Often drugs are the smuggled goods, being introduced aboard on several ingenious ways, such as in the luggage, provisions, within the body of a person or electronic equipment. Arms also are smuggled. Such as in the case of drugs, weapons are being introduced aboard on the most 'artful' ways, for example, in cargo containers.

Introducción

El concepto de prevención abarca las acciones encaminadas a evitar un suceso no deseado. A lo largo de este trabajo iremos desarrollando algunas situaciones de amenazas a la que está expuesta la tripulación, el buque y la carga.

El robo de cargamento, un problema que data de muy antiguo en la navegación, continúa siendo una plaga en el sector marítimo y causa pérdidas económicas asombrosas. Aunque puede que en la mayoría de los casos relacionados con el robo, no se den episodios de violencia, y a veces ocurre hasta por razones laborales, esta cuestión sigue ocupando uno de los primeros puestos de la lista de amenazas para la protección marítima.

Se impone entonces la necesidad de un activo rol orientador y en la toma de decisiones de los Estados para enfrentar estas amenazas. Asimismo, la cooperación y coordinación entre Estados, y entre los Estados y las empresas privadas adquiere una importancia central.

El contrabando por su parte es una actividad delictiva, que puede traer como consecuencia grandes pérdidas económicas para el propietario del buque que utilicen los contrabandistas. Con frecuencia las drogas constituyen la mercancía objeto de contrabando, pudiéndose introducir a bordo de varias formas ingeniosas, como dentro del equipaje, en las provisiones, dentro del cuerpo de una persona o de equipos electrónicos. A las armas también se las suele relacionar con el contrabando. Al igual que ocurre con las drogas, las armas llegan a introducirse a bordo de forma ingeniosa, por ejemplo dentro de los contenedores de carga.

1. Evaluar los riesgos y amenazas desde la protección del buque

La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo¹.

Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974² (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, Organizaciones Intergubernamentales y Organizaciones no Gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

Identificación de las amenazas para el sector del transporte marítimo: actos de piraterías y ataques a mano armada, terrorismo, contrabando, polizones y refugiados y robo del cargamento. El transporte marítimo ha sufrido a lo largo de todos los tiempos distintas amenazas que han supuesto grandes pérdidas para los operadores de los buques, las tripulaciones y los puertos. Por ello, los Estados adoptan medidas que afectan tanto a la

protección del buque (security) como a las actividades ilegales (tráfico de estupefacientes, armas, sustancias prohibidas o inmigración). Las amenazas más importantes son:

- ◆ Piratería. Actos ilegales de violencia o detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado dirigidos contra un buque en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos. Aunque ya hemos comentado que a efectos prácticos, se considerada un acto de piratería aunque sea cometido fuera del mar territorial y de la zona económica exclusiva ZEE.
- ◆ Robos a mano armada perpetrados contra los buques, que no sean actos de piratería, dentro de las aguas territoriales y aguas jurisdiccionales de un estado, es decir, en zonas próximas a la costa.
- ◆ Terrorismo, aunque con menos incidencia en el ámbito marítimo, conlleva graves repercusiones, especialmente en buques de pasaje o petroleros.
- ◆ Contrabando, tráfico de productos y sustancias reguladas como tráfico de drogas. Esta actividad delictiva puede tener como consecuencia grandes pérdidas económicas para el buque.
- ◆ Tráfico ilegal de armas, donde el transporte marítimo es especialmente utilizado para su distribución.
- ◆ Polizones y refugiados. Los polizones han existido desde el inicio de la navegación, si bien, en los últimos tiempos responden a problemas de índole económico o a conflictos bélicos. Los puertos de África y Asia suponen elevado riesgo de que puedan embarcar polizones.

- ◆ Robo del cargamento, en puerto y en navegación. Aunque es una actividad delictiva muy antigua, sigue suponiendo grandes pérdidas económicas para los gestores de la navegación. Sigue siendo una de las mayores amenazas de la navegación marítima¹.

La elaboración de medidas de protección obligatorias incluye varias enmiendas al Convenio Internacional de 1974 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 74)², la más importante de las cuales incorpora el nuevo Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP, ISPS Code)¹. Estas enmiendas fueron adoptadas por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en Londres, Reino Unido, el 12 de diciembre de 2002. Representa la culminación de poco más de un año de intensa labor del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de su grupo de trabajo.

También indicar que se aprovecharon las características particulares de un Convenio como el SOLAS que para su modificación contiene mecanismos que pueden ser utilizados por los representantes de los Gobiernos Contratantes, sin requerirse una aprobación parlamentaria posterior. El Código pretende dar respuesta apropiada a la amenaza de ataques terroristas, generando previsiones para evitar la pérdida de vidas humanas y bienes, pero al mismo tiempo puede ayudar a combatir el nuevo contexto de amenazas que está relacionado con la comisión de otros actos ilícitos o delictivos tales como la piratería, el robo de cargamento, el contrabando, el sabotaje, y el polizonaje o la inmigración ilegal. Requiere que las terminales afectadas dispongan de Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), así como oficiales equivalentes a bordo de los buques y en las empresas navieras. Estos oficiales tendrán a su cargo numerosas medidas de protección y procedimientos a ser cumplidos.

1.1. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias(CÓDIGO PBIP)

Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una Parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una Parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación)¹ adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:

- A. las enmiendas a la Parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al Anexo, salvo al capítulo I; y
- B. las enmiendas a la Parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.

La Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento es el Órgano de la Administración General del Estado designado como autoridad nacional competente para la protección marítima. Son funciones de la autoridad nacional competente para la protección marítima las siguientes:

- a) La coordinación, implantación y supervisión de la aplicación de las medidas de protección previstas en el RD 1617/2007 y en el resto de la normativa aplicable.
- b) La aprobación de las directrices para la realización y desarrollo de la evaluación y del plan de protección de las instalaciones portuarias.

El Ministerio del Interior ejercerá las siguientes funciones sobre protección marítima:

- ◆ Establecer los niveles de protección marítima para los buques con derecho a enarbolar pabellón español o para una determinada zona de navegación en aguas españolas.
- ◆ Establecer los contenidos mínimos de los Planes de Protección de los Buques.
- ◆ Coordinar la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en caso de recibir una Alerta de Protección.
- ◆ Dirigir y coordinar las actuaciones en caso de incidente real, a través de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno.
- ◆ Establecer los niveles de protección marítima a adoptar por las instalaciones portuarias y por los puertos, informando sobre las medidas específicas de protección complementarias a implantar en su caso, además de las establecidas para dichos niveles por los planes de protección de los puertos y de las instalaciones portuarias afectadas, cuando se activen los niveles de protección 2 y 3, así como el período de tiempo en el que se deberán mantener activados dichos niveles de protección 2 y 3.
- ◆ Establecer los contenidos mínimos de los programas de formación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos y para la acreditación de dichos oficiales de protección.
- ◆ Establecer los contenidos mínimos de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- ◆ Aprobar las evaluaciones de la protección de los puertos y los planes de protección de los puertos.

1.2.Autoridad de Protección Portuaria.

La autoridad de protección portuaria será la entidad gestora del puerto correspondiente, pudiéndose designar una misma autoridad de protección para más de un puerto.

FUNCIONES:

- ◆ Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la protección marítima de las instalaciones portuarias y del puerto, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.
- ◆ La identificación de los límites del puerto y de las instalaciones portuarias a los que sea de aplicación este real decreto en base a los resultados de las evaluaciones de protección que se hayan realizado.
- ◆ La aprobación de la evaluación de la protección de las instalaciones portuarias.
- ◆ La aprobación del plan de protección de la instalación portuaria y su modificación.
- ◆ La evaluación de la protección del puerto, incluyendo la evaluación de los riesgos de amenazas que determinadas instalaciones externas al puerto, adyacentes al mismo, pudieran representar para el puerto. Podrá autorizar a realizar dicha evaluación a una organización de protección reconocida para los puertos y tramitar su aprobación de acuerdo con lo establecido.
- ◆ La elaboración del plan de protección del puerto en base a la correspondiente evaluación de la protección, pudiendo autorizar a una organización de protección portuaria reconocida la realización de dicha tarea, y efectuar la tramitación para su aprobación según lo dispuesto.

- ◆ La aplicación del plan de protección del puerto y asegurar su implantación, cumplimiento, actualización y mejora, sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad o protección de otros organismos.
- ◆ La designación del oficial de protección de las instalaciones portuarias gestionadas directamente por la autoridad de protección portuaria y al oficial de protección del puerto, asignándole sus funciones y responsabilidades.
- ◆ La identificación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias otorgadas en concesión ubicadas en los puertos que gestionan, verificar que cumplen con los requisitos de acreditación aplicables y que tienen asignadas, por parte de los titulares de dichas instalaciones, sus funciones y responsabilidades.

FINALIDAD DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (PPB)¹.

El Plan de Protección del Buque (PPB) se elabora para asegurar la aplicación, a bordo del buque, de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentran a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o en el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

CONTENIDO DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (PPB)

El PPB, aprobado por la Administración u organización reconocida, describirá las actuaciones a llevar a cabo en los tres niveles de protección que recoge el Código PBIP. El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) es el responsable de garantizar que se elabore y someta a aprobación un PPB. El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la EPB (Evaluación de Protección del Buque) se habrán determinado las características especiales del buque y las posibles amenazas y puntos vulnerables. Al preparar el PPB se deben tener plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los PPB. Podrá mantenerse en formato electrónico. En tal

caso, protegido para evitar que se borre, altere o destruya sin autorización. Se redactará en el idioma/s de trabajo del buque, añadiendo una traducción en español, francés o inglés si el idioma de trabajo no fuese alguno de éstos.

La preparación de un PPB eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales.

Las medidas de protección previstas en el PPB (Plan de Protección del Buque) deben haberse implantado ya cuando se lleve a cabo la verificación inicial del cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. De lo contrario, no podrá expedirse el certificado internacional de protección del buque prescrito. Si posteriormente hay algún fallo del equipo o los sistemas de protección, o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo, deben adoptarse otras medidas de protección temporales equivalentes, previa notificación a la Administración, y con el consenso de ésta.

Facultades discrecionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque, el capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su opinión profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto si están identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno Contratante), o de sus efectos personales, y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.

Si, en la opinión profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la

seguridad del buque. En tales, casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará de ello sin demora a la Administración y, si procede, al Gobierno Contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el nivel de protección vigente. Cuando se identifiquen tales casos, la Administración se asegurara de que se resuelvan estos conflictos y se reduzca al mínimo la posibilidad de que se reproduzcan.

Llegados a este punto, debemos destacar el concepto de “domicilio” de la tripulación en el buque y la autoridad del Capitán y/o el Oficial de Protección del buque.

El derecho a la inviolabilidad del domicilio constituye un auténtico derecho fundamental de la persona, establecido para garantizar el ámbito de privacidad de ésta dentro del espacio que la propia persona elige y que tiene que caracterizarse precisamente por quedar exento o inmune a las invasiones o agresiones exteriores, de otras personas o de la autoridad pública. Y a la hora de definirlo, afirma que el domicilio inviolable es un espacio en el cual el individuo vive sin estar sujeto necesariamente a los usos y convenciones sociales y ejerce su libertad más íntima. Por ello sigue diciendo a través de este derecho no sólo es objeto de protección el espacio físico en sí mismo considerado, sino lo que en él hay de emanación de la persona y de esfera privada de ella.³

En primer lugar, debe reseñarse que el concepto constitucional del domicilio es más amplio que el jurídico-privado (art. 40 Código Civil¹) o administrativo, en cuanto se trata de una protección de carácter instrumental que defiende los ámbitos en que se desarrolla la vida privada de la persona.

1 Artículo 40, Código Civil. Para el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones civiles, el domicilio de las personas naturales es el lugar de su residencia habitual y, en su caso, el que determine la Ley de Enjuiciamiento Civil....

En la jurisprudencia constitucional se ha definido el domicilio como: “... *espacio en el cual el individuo vive sin estar sujeto necesariamente a los usos y convenciones sociales y ejerce su libertad más íntima, de modo que no sólo es objeto de protección el espacio físico en sí mismo considerado, sino lo que en él hay de emanación de la persona y de esfera privada de ella...*”. Como declara el Tribunal Constitucional, la protección constitucional del domicilio es de carácter instrumental que defiende los ámbitos en que se desarrolla la vida privada de una persona y por ello existe un nexo de unión indisoluble entre la norma que prohíbe la entrada y registro en un domicilio (art. 18.2 de Constitución Española)³ y la que impone la defensa y garantía del ámbito de privacidad en el número 1 de dicho precepto constitucional.

Contrastamos algunas sentencias al respecto, nos damos cuenta que la inspección a los camarotes deben tener un procedimiento para no extralimitarse en las funciones de Capitán u Oficial de Protección de Buque. Según Sentencia de la Sala II del Tribunal Supremo de 18-2-1994, entre otras:“...Esta Sala viene entendiendo, a efectos constitucionales claro está, como «*domicilio*» «*cualquier lugar cerrado en el que puede transcurrir la vida privada, individual o familiar*» o, lo que es lo mismo, que «*sirva de habitáculo o morada a quien en él vive*», estimándose que constituye domicilio o morada, cualquier lugar, cualquiera que sea su condición y característica, donde viva una persona o una familia, sea propiamente domicilio o simplemente residencia, estable o transitoria, incluidas las chabolas, tiendas de campaña, roulottes, etc., comprendidas las habitaciones de un hotel u hospedería en la que se viva...”.

La jurisprudencia ha considerado que constituye morada: la habitación de un hotel y una pensión, una cueva, un coche-caravana, una choza, una barraca, una caseta, una tienda de campaña, una segunda residencia de vacaciones, etc., siendo indiferente que permanezca en dicho lugar unas horas o unos días.

La protección constitucional del domicilio en el art. 18.2 Constitución Española, se concreta en dos reglas distintas. La primera se refiere a la protección de su «inviolabilidad» en cuanto garantía de que dicho ámbito espacial de privacidad de la persona elegido por ella misma resulte «exento de» o «inmune a» cualquier tipo de invasión o agresión exterior de otras personas o de la autoridad pública, incluidas las que puedan realizarse sin penetración física en el mismo, sino por medio de aparatos mecánicos, electrónicos u otros análogos.⁴ La segunda, en cuanto especificación de la primera, establece la interdicción de dos de las formas posibles de injerencia en el domicilio, esto es, su entrada y registro, disponiéndose que, fuera de los casos de flagrante delito, sólo son constitucionalmente legítimos la entrada o el registro efectuados con consentimiento de su titular o resolución judicial (Sentencia Tribunal Constitucional 22/1984, de 17 de febrero,; de modo que la mención de las excepciones a dicha interdicción, admitidas por la Constitución, tiene carácter taxativo. De lo expuesto se infiere que la noción de domicilio delimita el ámbito de protección del derecho reconocido en el art. 18.2 Constitución Española, tanto a los efectos de fijar el objeto de su "inviolabilidad" como para determinar si resulta constitucionalmente exigible una resolución judicial que autorice la entrada y registro cuando se carece del consentimiento de su titular y no se trate de un caso de flagrante delito.⁵

El Tribunal Supremo en Sentencia 624/2002, de 10 de abril, declara que resulta de todo evidente que una embarcación puede constituir, en efecto, la morada de una o varias personas cuando la utilicen como reducto de su vida privada, pues sin duda están construidas tales embarcaciones de forma que algunas de sus dependencias, como los camarotes, resultan aptas para que en las mismas se desarrollen conductas o actividades propias de áreas de privacidad, pero resulta dificultoso extender el concepto de domicilio en todo caso a otras zonas de aquélla. Nada impide que determinadas zonas del barco se destinen específicamente a otros fines distintos de los propios del domicilio, como puede ocurrir con la cubierta, utilizada en las maniobras náuticas o como lugar de esparcimiento, o las bodegas, utilizadas exclusivamente para la carga, o la zona de

máquinas, y en estos casos no se puede extender indiscriminadamente a estas zonas del barco la misma protección que la Constitución otorga al domicilio, pues no pueden entenderse aptas con carácter general para la vida privada.⁶ Como se reconoce en la Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1200/1998, de 9 de octubre, en el barco existen áreas propias y reservadas al ejercicio de la intimidad personal, que son precisamente las únicas protegidas por el derecho fundamental consagrado en el artículo 18.2 de la Constitución Española. Las demás zonas de la embarcación, destinadas a otras finalidades, no gozan de la protección que la Constitución dispensa al domicilio, aunque se trate de lugares respecto de los cuales su titular pueda excluir válidamente la presencia de terceros.⁷

El Tribunal Supremo en sentencia, núm. 151/2006, 20 de febrero, se precisa que *<<...no cabe hablar de vulneración del derecho a la inviolabilidad del domicilio del art. 18.2 CE simplemente porque las embarcaciones no constituyen domicilio a estos efectos constitucionales, salvo en aquellas partes destinadas específicamente a los camarotes, dormitorios de las tripulación o pasajeros, u otros lugares reservados para una persona o grupo de personas. Y ello aunque se tratase de un yate o embarcación de recreo (...), en el que podría predominar el aspecto de lugar destinado a la vida personal o familiar, íntima en todo caso, que es lo que constituye la razón de ser de esta inviolabilidad proclamada en el art. 18.2 ; porque en el presente caso este tipo de embarcación se estaba utilizando, no para tal finalidad de convivencia con la familia o amistades, sino sólo para el transporte de mercancía, en este caso ilícita, ya que se trataba de hachís en cantidades elevadas...>>*.⁸

Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.⁹

2. Evaluación de la Protección del Buque

La Evaluación de la Protección del Buque (EPB) es una parte esencial e integral del proceso de desarrollo y actualización del Plan de Protección del Buque (PPB).

El Oficial de la Compañía para la Protección (OCPM) debe asegurar que la EPB se ha efectuado por personal competente y experto en la Evaluación de la Protección del Buque. La EPB incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcará, como mínimo, los siguientes elementos:

1. identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;
2. identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;
3. identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y
4. identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

La compañía documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque. Reconocimiento de la protección sobre el terreno es parte integrante de toda EPB. En dicho reconocimiento deben examinarse y evaluarse las medidas, procedimientos y operaciones de protección existentes a bordo para:

1. garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
2. vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

3. controlar el acceso al buque, lo que incluye cualquier sistema de identificación;
4. vigilar las zonas de cubierta y los alrededores del buque;
5. controlar el embarco de las personas y sus efectos (equipajes acompañados y no acompañados y efectos personales del personal del buque);
6. supervisar la manipulación de la carga y la entrega de las provisiones del buque; y
7. garantizar la disponibilidad inmediata de los medios de comunicación, el equipo y la información sobre protección.

2.1 Verificación y Certificación de Buques

Una vez realizada la Evaluación de la Protección del Buque (EPB) se procede al desarrollo del Plan de Protección del Buque (PPB) que se elabora para asegurar la aplicación, a bordo del buque, de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentran a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o en el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la Evaluación de la Protección del Buque (EPB) que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.

El Plan de Protección del Buque (PPB) deberá ser aprobado por la Administración correspondiente antes de su implantación. Una vez implantado en el buque se procederá a la Verificación Inicial para obtener el Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB). Expedición o refrendo del certificado

Se expedirá un certificado internacional de protección del buque (CIPB) después de que se haya llevado a cabo una verificación inicial o de renovación. Dicho certificado será

expedido o refrendado por la Administración o por una Organización de Protección Reconocida (OPR) que actúe en nombre de la Administración.

Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones de verificación, expedirá o autorizará la expedición de un certificado internacional de protección del buque y, cuando proceda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Código.

Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe de la verificación a la Administración solicitante. El certificado así expedido incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Administración y tendrá la misma validez y gozará del mismo reconocimiento que el expedido por una OPR.

El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

APÉNDICE 1

Modelo de certificado internacional de protección del buque

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

(Sello oficial) (Estado)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número IMO:

Nombre y dirección de la compañía:

Número de identificación de la compañía6:

SE CERTIFICA:

1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.

2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

3 Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente Certificado

El presente Certificado es válido hasta el

a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición

(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES*

Verificación adicional Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

La Administración debe adaptar este apartado del certificado para indicar si ha estipulado verificaciones

adicionales conforme a lo dispuesto en la sección 19.1.1.4.

VERIFICACIÓN ADICIONAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA SECCIÓN A/19.3.7.2 DEL CÓDIGO PBIP

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.3 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.4 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.5 DEL CÓDIGO PBIP, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.6 DEL CÓDIGO PBIP

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6* de la parte A del Código PBIP, hasta el

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.7.1 DEL CÓDIGO PBIP

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha de expiración** es:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

* Táchese según proceda.

** Si se utiliza esta parte del certificado, la fecha de expiración indicada al principio del certificado habrá de modificarse también en consecuencia

APÉNDICE 2

Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

(Sello oficial) (Estado)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)**

Bajo la autoridad del Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número IMO:

Nombre y dirección de la compañía:

Número de identificación de la compañía⁷:

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional

expedido consecutivamente al inicial Sí/No*

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición

(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Táchese según proceda.¹

3. Inspecciones periódicas del buque para mantener las medidas de protección del buque

3.1 Actuaciones en caso de detección de un paquete sospechoso

Como es lógico, cada una de las posibles amenazas no tienen la misma probabilidad de ocurrir. Por tanto la actuación en caso de paquete sospechoso, lo primero es comunicar el incidente con la mayor cantidad de datos posibles a las autoridades competentes. Al evacuar el lugar donde uno se encuentre se deben dejar abiertos los portillos, escotillas y puertas, así como los cajones y puertas de armarios o taquillas. Las ventanas y puertas se deben dejar abiertas. Ante sospecha, no manipular el envío. Depositarlo en lugares abiertos. Si se dispone de manta para explosivos se cubrirá con ésta. No introducirlos en agua ni realizar operaciones de cualquier tipo.

Solamente en el caso de que dichas autoridades pidiesen que se localizase el objeto se procedería a la búsqueda del artefacto. Hay que tener en cuenta que se pueden haber colocado mecanismos de activación en las inmediaciones.

El registro detallado de un buque, sólo puede llevarse a cabo por personal muy familiarizado con él. Si el barco no está en movimiento, debe inspeccionarse, ante todo, el casco, lo cual requerirá la ayuda de buzos experimentados.

Ignorar la búsqueda en la parte sumergible del barco es extremadamente peligroso, ya que la parte exterior por debajo de la línea de flotación es la más vulnerable. El registro

interior debe comenzar por las zonas públicas, seguido de una búsqueda sistemática de una dependencia a otra. Este registro de compartimientos debe comenzar por la zona de máquinas y depósitos de combustibles y continuando hacia arriba hasta llegar a la zona de cubierta, según la forma usual de los registros para otras búsquedas. Las zonas que merecen especial atención son las situadas en la línea de flotación o por debajo de ésta. Se recomienda llevar una lista de comprobación de las zonas a registrar, con un sistema de marcado al objeto de evitar repeticiones, asegurándose al mismo tiempo de que ninguna sección es pasada por alto. No se debe dejar pasar por alto el hecho de que los lugares de tránsito son los más fáciles para dejar un paquete sin levantar sospechas (comedores, aseos, salas de TV, pasillos, gimnasios, etc); a veces se intensifica la búsqueda en lugares casi inaccesibles y se descuida lo que está a simple vista.

En el caso de no saber dónde está colocado el artefacto se debe hacer una primera búsqueda por parte de la tripulación, que es perfectamente conocedora de los objetos que se encuentran en su área de trabajo y descanso. Es ésta la que puede observar objetos descolocados, manipulados o nuevos en el lugar, restos de materiales en suelos o paredes, etc. El último reconocimiento lo deberá hacer la policía con ayuda de perros y equipos de detección. Cuando se reciba una llamada telefónica, en relación con un artefacto, se pueden hacer unas preguntas que serán de gran utilidad para la policía. Algunas de ellas son:

- * ¿Cuándo hará explosión?.
- * ¿Dónde está colocado?.
- * ¿Qué tipo de artefacto es?.
- * ¿Quién o qué es el objetivo?.

El motivo de la colocación.

3.2 Actuaciones en caso de Robo/Hurto

Es difícil definir las misiones policiales en los puertos sin tener en cuenta las responsabilidades de la autoridades portuarias. En el Código Penal español con estos términos se hace referencia a unas formas de sustracción. En ambas tiene que haber ánimo de lucro y ser cosas muebles. La diferencia entre ellos está en que para que se cometa hurto solamente se deben tomar sin la voluntad del dueño y en el robo se tiene que emplear fuerza en las cosas para acceder al lugar donde éstas se encuentran o violencia o intimidación en las personas.¹⁰ Se considera delito de robo con fuerza en las cosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- * Escalamiento.
- * Rompimiento de pared, techo, o suelo.
- * Fractura de armarios, arcas u otros muebles u objetos cerrados o sellados, o forzamiento de sus cerraduras o descubrimiento de sus claves.
- * Uso de llaves falsas. Son llaves falsas las ganzúas o instrumentos análogos, las llaves legítimas perdidas por el propietario u obtenidas por un medio que constituya infracción penal y cualesquiera otras que no sean las destinadas por el propietario para abrir la cerradura violentada. Se consideran llaves las tarjetas magnéticas o perforadas y los mandos o instrumentos de apertura a distancia.
- * Inutilización de sistemas específicos de alarma o guarda

3.3 Actuaciones en caso de Daño/Sabotaje

Comete delito de daños el que cause daños en propiedad ajena no comprendidos en otros Títulos del Código Penal, si excediese de 400 euros, si es inferior cometería falta. Comete sabotaje el que con acciones u omisiones sobre determinadas instalaciones o bienes perjudica a sus propietarios. Normalmente no se pretende la destrucción, mas

bien se busca el deterioro o los daños. Tras estos hechos se esconden reivindicaciones laborales, venganzas, motivos políticos, etc.

3.4 Actuaciones en caso de Intrusión

Con él se hace referencia a la acción de introducirse sin derecho en una propiedad, jurisdicción, oficio, etc. En nuestro caso se llevaría a cabo sobre el buque o alguna de sus áreas.

Las autoridades españolas se han pronunciado sobre el caso con medidas que se deben llevar efecto como son la contratación de personal de seguridad privada que controle el acceso a los buques, evitando o reduciendo así la figura de los polizones. Más adelante se estudiarán los sistemas de detección de intrusión.

3.5 Actuaciones en caso de Piratería/ Secuestro

La piratería se define como el robo llevado a cabo por móviles privados y realizado por medios coactivos en plena travesía de un buque. La Convención UNCLOS de 1982 dice que constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado y dirigidos contra un buque que se encuentre en alta mar o contra personas o bienes a bordo de él; también cuando se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque el carácter de buque pirata.

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos reseñados o facilitarlos intencionadamente.⁹

La primera vez que se pusieron en conocimiento de la OMI los actos de piratería fue en 1983, cuando Suecia pidió al Comité de Seguridad Marítima (CSM), que examinará la situación descrita como “alarmante”.¹⁰



Fuente: <http://funkoffizier.com/2007/07/12/buques-secuestrados-Santa-Maria-y-Achille-Lauro/>¹¹

En los últimos 15 años, la piratería se ha convertido en la amenaza más importante para la navegación marítima. En un primer momento el objetivo eran pequeñas embarcaciones, preferentemente yates y pequeñas embarcaciones costeras. Posteriormente se ampliaron las actuaciones a buques pesqueros y buques mercantes, aumentando considerablemente las distancias a la costa en las que operaban. Actualmente las acciones de piratería contra los buques se suceden en todos los mares, de forma concreta en los últimos años se han registrado en mayor medida en el Caribe del Pacífico y sudamericano, África occidental, Sudeste Asiático y en el Cuerno de África.

El fin de la piratería es secuestrar la tripulación o el pasaje para pedir posteriormente un rescate o el robo de mercancías del cargamento que se transporte. El secuestro consiste en tomar, por las armas o sin ellas, un buque, con violencia sobre la tripulación y pasaje, con el fin de exigir como rescate una suma de dinero, la concesión de alguna reivindicación, ya sea política o de cualquier otro tipo. Un caso muy llamativo fue el del Buque “Achille Lauro”, escogiendo a un pasajero minusválido, Mr. Klinghoffer, y lo asesinaron delante de los demás pasajeros, incluso obligando a dos miembros de la tripulación a tirarlo por la borda junto con la silla de ruedas.¹⁰

Es un tema que preocupa a todas las partes que tienen que ver con el comercio marítimo por el daño que ocasiona. Con el paso de los años las nuevas tecnologías se han aplicado a motores, embarcaciones, armas y equipos y han contribuido a que estas actividades aumenten al verse estas personas más equipadas y mejor “preparadas”. Llama la atención el mayor grado de violencia ejercida en los últimos episodios que se han producido; hace tiempo que se pasó de las armas rudimentarias a las armas semiautomáticas y los fusiles de asalto.

Esta forma de conseguir importantes beneficios no ha sido pasada por alto por los grupos terroristas, que utilizan estos ataques para financiarse.¹⁰

La posibilidad de vernos afectados por transportar un cargamento de droga es relativamente fácil porque, si bien, todos hemos oído hablar de las clásicas rutas de la droga los contrabandistas agudizan el ingenio buscando lugares donde esconderlas, modos de ocultación y rutas seguras tratando de no levantar sospechas. Esto hay que complementarlo con datos como que España es el mayor consumidor relativo del mundo; que es la puerta de entrada para Europa de las planeadoras, yates, avionetas, camiones, buques, etc., y que en el transporte de drogas la detención no es lo peor que se puede sufrir por estar a la orden del día los enfrentamientos armados con otras organizaciones que pretenden robar la mercancía.

3.6 Actuaciones en caso de Terrorismo



Fuente: [Http://imagenpolitica.com.wordpress.com/2001](http://imagenpolitica.com.wordpress.com/2001)¹²

El Terrorismo se puede definir como la sucesión de actos de violencia ejecutados sobre bienes, víctimas individuales o colectivas con el fin de causar terror. Por lo general, los terroristas se constituyen en pequeños grupos, marginados de la vida política y social del país, alejados de los centros de poder e imposibilitados de expresarse legalmente en los medios de comunicación. La práctica del terrorismo como arma política fue iniciada en el siglo XIX por algunos individuos y grupos anarquistas. Los atentados perpetrados

iban dirigidos especialmente contra personajes políticos y jefes de estado. En nuestros días, las principales actividades terroristas se originan por los movimientos

Métodos específicos.

Hay dos métodos que deben comentarse en los que se usan los buques con fines terroristas, el primero es el empleo de “buque como arma”, que consiste en dirigir éste contra otro buque o instalaciones portuarias para que colisione, con la posibilidad de llevar explosivos que multipliquen los daños. Un ejemplo de este modus operandi dio la vuelta al mundo con el ataque a un buque norteamericano, que se encontraba en el puerto yemení de Adén cargando combustible, en el que murieron 17 personas.

El segundo caso es el de “buque como medio de extorsión”. En este último basta con pensar el efecto que produce en la sociedad llevarlo a cabo con un buque cargado, por ejemplo con mercancías peligrosas o varios miles de personas, en las proximidades de costa donde toda la ciudad lo puede contemplar, sin contar con los medios de comunicación que lo emitirían por todo el mundo. separatistas, la religión y los regímenes dictatoriales.

Es evidente que se deben llevar a cabo medidas rigurosas contra el terrorismo desde todos los ámbitos, pero sin caer en la tentación de poner bajo sospechas y criminalizar a un grupo étnico. Hay que establecer una clara distinción entre la amenaza terrorista motivada políticamente y otras amenazas violentas.¹⁰

3.7 Actuaciones en caso de Contrabando

Entendemos por contrabando la introducción o fabricación fraudulenta de géneros y mercaderías prohibidos, o que no han pagado los consumos o derechos de aduana.

Los casos más comunes de contrabando tienen relación con alguno de los siguientes casos:

- Importar o exportar mercancías de lícito comercio sin despacharlas en aduana.
- Comercio, tenencia y circulación de mercancía no comunitaria de lícito comercio sin acreditar su lícita importación.
- Destinar al consumo las mercancías en tránsito.
- Importar, exportar, producir, comerciar, tenencia, circulación o rehabilitación de géneros estancados o prohibidos sin cumplir los requisitos.
- Sacar del territorio español bienes del patrimonio histórico español sin autorización cuando sea necesaria.
- Importar, exportar, comerciar, tenencia y circulación de especies de fauna y flora silvestre, sus partes y productos recogidos en CITES, sin cumplir requisitos.
- Despachar géneros estancados, prohibidos o mercancías de lícito comercio mediante alegación de causa falsa o modo ilícito.
- Conducir en buque de porte menor que el permitido por los reglamentos, salvo autorización, mercancías no comunitarias o géneros prohibidos o estancados.
- Alijar o transbordar de un buque clandestinamente.
- Exportar material de defensa o de doble uso sin autorización o habiéndola obtenido con falsedad o incompleta.

Delitos contra la salud pública.

Nuestro Código Penal tipifica como delitos contra la salud pública entre otros:

- La elaboración, despacho o suministro de sustancias nocivas o productos químicos que puedan causar estragos, sin autorización o sin cumplir las formalidades previstas.

- La fabricación o comercio de medicamentos caducados, en mal estado, alterados o simulados que pongan en peligro la vida o salud de personas.
- Fabricar o vender bebidas o comestibles, omitiendo o alterando los requisitos establecidos por las leyes; traficar con géneros corrompidos siempre que sean nocivos para la salud.
- Adulterar con aditivos los alimentos o suministrar a animales sustancias no permitidas o en dosis superiores causando daños a la salud de las personas.
- Cultivar, elaborar, traficar, promover, favorecer o facilitar el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o poseerlas con estos fines.
- La fabricación, transporte, distribución comercio o tenencia de equipos, materiales o sustancias a sabiendas de que van a utilizarse en el cultivo, producción o la fabricación ilícita de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Rutas de tráfico internacional.

La imaginación de los narcotraficantes en el afán de burlar los controles policiales es grande. Se han hecho figuras con la pasta de la coca; impregnando la ropa con coca diluida, en el interior de conservas, bloque o tubos metálicos, etc. En el buque, debido a la construcción tan compleja que presenta, se pueden esconder en muchas partes: en doble casco o fondo, en el interior de contenedores, adosando bulbos o torpedos al casco, en el interior del contenedor de la balsa salvavidas, etc. Es común someter el buque a transformaciones para alojar estas sustancias suprimiendo espacios, superponiendo mamparos o forro.¹⁰

3.8 Actuaciones en caso de Polizones

Europa se ha convertido en el principal objetivo de la inmigración. No afecta a todos los países por igual ni con la misma intensidad. Hay estados que son veteranos en este asunto, como Francia, Alemania, Holanda o el Reino Unido y otros que son relativamente nuevos en el tema, como España, Portugal, Grecia o Italia. Por ello se observan políticas diferenciadas.

En los países que se empieza se apuesta por las regularizaciones extraordinarias, contingentes y permisos de trabajo iniciales. En Holanda y Alemania, en vista de los resultados, se ha cambiado la forma de actuar dificultando la obtención del permiso para la reagrupación familiar, que es el modo más frecuente de regularización de la situación ilegal, y aumentando el número de expulsiones. En Bélgica se simplifican los trámites par conseguir empleo los inmigrantes. El Reino Unido tiene un programa de permisos de trabajo para puestos cualificados y no cualificados que demanda el mercado laboral. Francia tenía un sistema permanente de regularización y de autorizaciones temporales de trabajo; se ha suprimido y se ha endurecido el acceso al mercado laboral. Italia, Grecia y Portugal centran sus esfuerzos en programas de integración no sólo laboral, sino también social de los inmigrantes. Realizan grandes regularizaciones.

Existe una convención internacional no vinculante que se refiere a los polizones solicitantes de asilo, y los procedimientos con respecto a estas personas varían enormemente. El Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) aboga para que, cuando sea posible, se permita a los polizones desembarcar en la primera escala en un puerto, donde las autoridades locales determinaran su condición de refugiado. Si algún Estado no permite desembarcar a un polizón, y la siguiente escala del barco es en un Estado donde la vida del polizón peligra, entonces, la acción es sinónimo de denegación. En estos casos, los oficiales del ACNUR están

instruidos para tratar de organizar una entrevista a bordo, y si se descubre que el solicitante de asilo puede ser reconocido como refugiado, los oficiales deben ayudar a encontrar una solución duradera, normalmente un tercer país de reasentamiento.

A efectos prácticos tendremos en cuenta que ante la llegada de un buque mercante a un puerto español con extranjeros a bordo que hayan embarcado o sido embarcados clandestinamente (polizones), o entrada en aguas españolas de dicho buque con intención de hacer escala en un puerto español, el capitán del mismo deberá, con carácter urgente y antelación suficiente, informar a las autoridades encargadas del control de fronteras de la presencia de los citados polizones.

Se hará mediante declaración firmada del capitán, en la que figurarán los siguientes datos:

- Datos personales de los polizones, indicando su nacionalidad, así como documentación acreditativa de su identidad.
- Puerto de embarque de los polizones, indicando día, hora y posición geográfica en la que fueron descubiertos.
- Puerto de salida del buque, puertos de escalas posteriores, y puerto de destino, con detalle de fechas de llegada y salida.

Cuando el buque atraque funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía podrán subir a bordo acompañados de un intérprete, al objeto de comprobar la identidad de los polizones, entrevistándoles sobre su situación. Salvo que la autoridad correspondiente diga lo contrario, los polizones permanecerán en el buque bajo la responsabilidad del capitán, salvo que la casa consignataria del buque proponga su repatriación al país de origen, que deberá ser autorizada por el Subdelegado del Gobierno, siendo sufragados los gastos ocasionados por ello por la citada casa consignataria y por el armador.

Si el buque abandona el puerto español con los polizones extranjeros a bordo, el capitán deberá entregar a las autoridades españolas una declaración firmada en la que reconozca

que los polizones permanecen en el buque bajo su responsabilidad. Todos los gastos derivados de la presencia de los polizones extranjeros, ya sea en el buque o los causados por su desembarco, así como los que se originen por el retorno a su país de origen (salvo casos de asilo admitidas a trámite) serán de cuenta de la casa consignataria del buque y del armador. Para garantizar el cumplimiento la administración marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

4. SISTEMAS Y EQUIPOS PARA LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

4.1. Sistemas de Comunicaciones.

Los sistemas de comunicaciones comprenden los medios encargados de transmitir la información del sistema de seguridad. Las sirenas, los timbres, la megafonía, las luces, el teléfono, los aparatos de radio y los más importantes actualmente: los informáticos, son los sistemas que se utilizan en la mayoría de los casos.

En una actuación, por cualquier tipo de amenaza, todo el personal de la tripulación debe estar conectado por equipos de comunicaciones que permitan el enlace constante para recibir instrucciones del encargado de la coordinación o dar cuenta a éste de los incidentes que surjan. Se puede contemplar la posibilidad de usar equipos de corto alcance que utilizan frecuencias diferentes a la banda marina; de esta forma evitaremos ser interferidos.¹⁰

4.2. Sistemas de iluminación.

Otro factor a tener en cuenta es la iluminación. Una buena iluminación nos va a permitir ver todo lo que hay y se mueve por la cubierta y costados del buque; va a efectuar un papel disuasorio ante cualquier intento de intrusión; y por último, dificultará la acción de éste, por deslumbramiento, si colocados sobre la borda se orientan hacia el costado.

Se pueden instalar fijos con interruptores o mediante sensores que los encienden ante la presencia de una persona. Tenemos que tener presente que el delincuente se ve apoyado, en muchos casos, por la oscuridad para actuar con el factor sorpresa.

4.3. Sistema de vigilancia. Circuitos cerrado de televisión.

Los Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) están formados por cámaras que permiten el visionado de las imágenes en uno o varios monitores y dispositivos de videograbación (VDR) de las imágenes en un sistema cerrado.

Los sistemas de CCTV son sistemas de seguridad disuasorios y eficaces, operando de forma continua, independientemente de que se esté realizando el visionado de las imágenes por personal de seguridad. Su uso se ha extendido tanto en las instalaciones portuarias como en los buques. Su uso permite distintas funciones:

Lucha contra el terrorismo. Las cámaras y el software especializado tienen un importante papel en la lucha contra el terrorismo, especialmente con la utilización de programas de reconocimiento facial, la detección por radiación o la lectura y registro de matrículas.

Evitar robos. La presencia de cámaras de seguridad ejercen un efecto disuasorio sobre los ladrones y personas con intenciones sospechosas.

Identificación criminal. Al registrarse todos los movimientos, ofrecen una información importante para la identificación por parte de los cuerpos y fuerzas de seguridad.



Fuente: [Http://imagen/seguridad 3g.com/442](http://imagen/seguridad3g.com/442)¹³

Control de entradas y salidas. Mediante el sistema CCTV, se controla de forma exhaustiva el paso de personas y vehículos en las instalaciones portuarias y en los buques.



Fuente: [Http://Images.sstatic.com/camaras](http://Images.sstatic.com/camaras)¹⁴

Comprobación de la legalización ante la APD, según se establece en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos.



FUENTE: [Http://img.xvijs.com/ning/93](http://img.xvijs.com/ning/93)¹⁵

Dentro de los medios de protección marítima que puede instalar el buque como medios técnicos de control de pasaje y equipaje, es el escáner de equipaje.

Detector de metales. Permite descubrir los objetos metálicos. Puede ser con forma de arco, para el paso de gran número de personas o manual para llevarlo a sitios concretos del cuerpo, buque o revisar paquetería y correspondencia.

Detector de explosivos. Complementa al detector de metales identificando sustancias explosivas, pero no es un equipo completamente eficaz. Se debe consultar su manual para saber que explosivos detecta.

Lectores de tarjetas. Sirven para identificar a las personas que la portan permitiendo el acceso de la misma a un lugar restringido.

SISTEMA DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Todos los buques estarán provistos de un Sistema de Alerta de Protección del Buque (SAPB) ó (SSAS –Ship Security Alert System-), según se indica a continuación:

Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

1. Iniciara y transmitirá automáticamente un alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la Compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o en peligro;
2. No enviará el alerta de protección a ningún otro buque;
3. No activara ninguna otra alarma instalada a bordo; y
4. Mantendrá activo el alerta de protección hasta que haya sido desactivado y/o repuesto en su posición inicial.

SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE BUQUES (SIA/AIS)

El Sistema Automático de Identificación (SIA) o “Transpondedor” (Automatic Identification System AIS), permite la transmisión automática de información del propio buque a otros buques y a estaciones costeras, dotados así mismo de equipos receptores capaces de interpretar la señal emitida.

Deberán emitir información sobre la identidad del buque, tipo, posición, rumbo, velocidad, condiciones de navegación y otras informaciones de seguridad, a otros buques, estaciones costera ó aeronaves equipados con equipos receptores adecuados.

El AIS podrá transmitir automáticamente información desde un buque a otros buques y a las autoridades competentes con la exactitud y frecuencia requeridas para mantener un seguimiento preciso. La transmisión de datos se deberá poder llevar a cabo con una participación mínima del personal del buque y con un alto grado de disponibilidad.

SISTEMA REGISTRADOR DE DATOS DE LA TRAVESÍA (sistema RDT o «cajas negras»)

El objetivo de un Registrador de Datos de la Travesía (RDT) (VDR –Voyage Data Recorder) es mantener almacenada, de manera segura y recuperable, toda información relativa a la situación, el movimiento, la condición física, el gobierno y el control del buque durante el periodo anterior y posterior a todo suceso que tenga una incidencia en tales aspectos. La información contenida en el RDT deberá ponerse a disposición de la Administración y del propietario del buque. Esta información se utilizará en cualquier investigación posterior encaminada a determinar la(s) causa(s) del suceso.

“Caja Negra”

Similares a las populares “Cajas Negras” de los aviones los “Grabadores de datos” (VDRs) permitirán a los investigadores de los accidentes marinos revisar procedimientos e instrucciones en los momentos antes del accidente para ayudar a identificar las causas del mismo. Las regulaciones de las VDRs está contenidas en la versión revisada del Capítulo V SOLAS y prescripciones de la OMI específicas, así como otras disposiciones a las que hace referencia su funcionamiento.

Conclusiones

1. Como ya sabemos, la opinión profesional del Capitán, si durante las operaciones del buque, se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección, el Capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque.

2. El Capitán, con respecto a la seguridad y la protección del buque, no se verá forzado ni por la compañía, ni por el fletador, ni por ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión, que según su opinión profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque.

3. Queda demostrado, por jurisprudencia, que una embarcación puede constituir, la morada (domicilio) de una o varias personas cuando la utilicen como reducto de su vida privada.

4. Según el artículo 18.2 de la Constitución Española, tanto a los efectos de su “inviolabilidad” de “domicilio” donde es exigible una resolución judicial que autorice la entrada y registro cuando se carece del consentimiento de su titular y no se trate de caso de flagrante delito.

5. Nos basamos en el anexo, que presentamos al final de este proyecto, donde especifica claramente, el procedimiento armado, con resolución judicial y con consentimiento del Capitán, para realizar el registro del buque.

6. Queremos resaltar con esto, hasta que punto, se ve comprometida las obligaciones o responsabilidad del Capitán u Oficial de Protección del buque con respecto a los registro de los camarotes.

Bibliografía

1. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974
 2. Enmiendas de 2012 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado, adoptadas en Londres el 30 de noviembre de 2012 mediante Resolución MSC.338(91).
 3. Constitución Española. BOE núm.311 de 29 de diciembre de 1978
 4. Sentencia de la Sala II del Tribunal Supremo de 18 de Febrero de 1994.
 5. Sentencia Tribunal Constitucional 22/1984 de 17 de Febrero.
 6. Sentencia del Tribunal Supremo 624/2002 de 10 de Abril
 7. Sentencia del Tribunal Supremo 1200/1998 de 9 de Octubre.
 8. Sentencia del Tribunal Supremo 151/2006 20 de Febrero
 9. Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.
 10. MARI SAGARRA, ALVARO LIBRAN, Seguridad Pública en Buques de Pasaje. Edic. UPC, ISBN: 84-8301-692-3
 11. [https:// sunkoffizier.com/2007/07/12/buques-secuestrados-Santa-Maria-y-Ahille-Lauara](https://sunkoffizier.com/2007/07/12/buques-secuestrados-Santa-Maria-y-Ahille-Lauara)
 12. <https://imagenpoliticador.com.wordpress.com/2011>
 13. <https://imagen.seguridad3g.com/442-large>
 14. <https://images.sstatic.com/camaras>
 15. <https://img.xvijs.com/nig/93>
- Anexo**
16. <https://Armada.mde.e/archivo/rgm/2015>
 17. https://ieee.es/Galeria/ficheros/docs_marco

SIN CLASIFICAR

42

EJEMPLAR N°

D-SF-71 (A)

**PROCEDIMIENTOS DE
ACTUACIÓN DE LOS
TROZOS DE VISITA Y
REGISTRO**

SIN CLASIFICAR

42

D-SF-71 (A)

PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN DE LOS TROZOS DE VISITA Y REGISTRO

MAYO 2010

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

PÁGINA EN BLANCO

//
SIN CLASIFICAR

ORIGINAL

45



El Almirante de la Flota

Mayo de 2010

ORDEN DE PROMULGACION

1. Por delegación del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, establecida en su Instrucción Permanente de Organización núm. 06/2008 sobre la DOCTRINA EN LA ARMADA, se declara reglamentaria la publicación D-SF-71 (A) "PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN DE LOS TROZOS DE VISITA Y REGISTRO".
2. La D-SF-71 (A) es una publicación SIN CLASIFICAR.
3. La D-SF-71 (A) entrará en vigor a su recepción. A su entrada en vigor, sustituirá y anulará a la publicación D-SF-71, que deberá ser destruida de acuerdo con las normas en vigor.

EL ALMIRANTE DE LA FLOTA



Juan Carlos Muñoz-Delgado y Díaz del Río

-Juan Carlos Muñoz-Delgado y Díaz del Río-

///

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

PÁGINA EN BLANCO

IV

SIN CLASIFICAR

ORIGINAL

REGISTRO DE CAMBIOS

NÚMERO DEL CAMBIO	FECHA ENTRADA EN VIGOR	Empleo, nombre y firma del que efectúa el cambio. Unidad o Dependencia.

TABLA DE CONTENIDOS

	<i>Página Número</i>
CAPITULO 1 – INTRODUCCIÓN.	
0101 Propósito.....	1-1
0102 Operaciones de Visita y Registro.....	1-1
0103 Objetivos de las operaciones de interdicción marítima.....	1-2
0104 Tipos de operaciones de visita y registro.....	1-2
0105 Conceptos básicos	1-4
CAPITULO 2 – ORGANIZACIÓN, MANDO Y CONTROL.	
0201 Relaciones de mando y control y responsabilidades.....	2-1
0202 Estructura del Trozo de Visita y Registro (TVR)	2-3
0203 Estructura del TVR durante las “Assist and Approachs Visits”.....	2-6
0203 Estructura del TVR en Operaciones de Inmigración ilegal.....	2-7
0205 Comunicaciones.....	2-7
CAPITULO 3 – INTERROGACIÓN, APROXIMACIÓN Y DETENCIÓN.	
0301 Introducción	3-1
0302 Fase de interrogación (HALING)	3-1
0303 Preparación para el abordaje	3-2
0304 Aproximación	3-3
0305 Assist and approach visits	3-5
CAPITULO 4 – VISITA Y REGISTRO.	
0401 Abordaje	4-1
0402 Actuación en el puente de gobierno	4-2
0403 Registro	4-3

0404 Repliegue del TVR 4-4

CAPITULO 5 – DIVERSIÓN.

0501 Generalidades 5-1
0502 Diversión voluntaria 5-2
0503 Diversión involuntaria 5-2
0504 Otras consideraciones 5-2

ANEXO A – EQUIPOS OPERATIVOS DE SEGURIDAD DE IM COMO ELEMENTO DE SEGURIDAD DE LOS TROZOS DE VISITA Y REGISTRO EN “OPERACIONES DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA SIN OPOSICIÓN Y SIN COOPERACIÓN”.

A101 Propósito y alcance 1-A-1
A102 Generalidades 1-A-1
A103 Organización operativa 1-A-2
A104 Cometidos 1-A-2
A105 Procedimiento 1-A-3
A106 Incidencias durante la ejecución 1-A-5
A107 Adiestramiento 1-A-5
A108 Equipo de combate 1-A-5

APENDICE I AL ANEXO A – DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO.

AP101 Generalidades AP I-A-1
AP102 Aspectos particulares AP I-A-1

APENDICE II AL ANEXO A – INCIDENCIAS DURANTE LA EJECUCIÓN.

AP201 Extracción inmediata del TVR AP II-A-1
AP202 Parte de la dotación no obedece la orden de concentrarse en el lugar indicado o no existan o no funcionen las órdenes generales AP II-A-1
AP203 Imposibilidad de cumplir los cometidos del Jefe del TVR AP II-A-1

AP204 Bajas durante la operación AP II-A-2

AP205 Operaciones MIO en ambiente NBQR..... AP II-A-2

APENDICE III AL ANEXO A – EQUIPO INDIVIDUAL Y COLECTIVO DE LOS EOS DE INFANTERIA DE MARINA.

AP301 Cuadro de material, equipo y armamento..... AP III-A-1

APENDICE IV AL ANEXO A – ADIESTRAMIENTO EQUIPOS OPERATIVOS IM PARA OPERACIONES MIO SIN OPOSICIÓN.

AP401 Adiestramiento individual básico..... AP IV-A-1

AP402 Adiestramiento individual avanzado AP IV-A-1

AP403 Adiestramiento de unidad básico..... AP IV-A-1

AP404 Adiestramiento integrado básico..... AP IV-A-2

ANEXO B – ARMAMENTO PORTÁTIL, MUNICIÓN Y MATERIAL DEL TROZO DE VISITA Y REGISTRO.

B101 Armamento según el tipo del TVR 1-B-1

B102 Material que se asigna al personal del TVR 1-B-1

B103 Tablas de Armamento y Material de los diferentes TVR 1-B-2

ANEXO C – DOCUMENTACIÓN QUE SE LLEVA A BORDO DE LOS BUQUES MERCANTES.

C101 Documentación relativa al buque..... 1-C-1

C102 Documentación relativa a la carga..... 1-C-1

C103 Dotación y pasaje 1-C-2

C104 Otra documentación de interés..... 1-C-2

ANEXO D - VISITAS Y REGISTROS A BUQUES DE PEQUEÑO PORTE.

D101 Propósito..... 1-D-1

D102 Visitas como aproximaciones “Assist and Approachs visits”..... 1-D-1

D103 Visitas y Registros a embarcaciones de menor entidad 1-D-4

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

D104 Visitas y Registros en el marco de Operaciones de Inmigración Ilegal .. 1-D-7

X
SIN CLASIFICAR

ORIGINAL

LISTA DE ILUSTRACIONES

	<i>Página Número</i>
CAPITULO 2 – ORGANIZACIÓN, MANDO Y CONTROL.	
Figura 2-1 Estructura de Mando y Control.....	2-2
Figura 2-2 Estructura del Trozo de Visita y Registro	2-3

LISTA DE TABLAS

Página
Número

**APENDICE III AL ANEXO A – EQUIPO INDIVIDUAL Y COLECTIVO EQ
OPERATIVOS IM PARA MIO SIN OPOSICIÓN/FP.**

AP301 Cuadro de material, equipo y armamento..... AP III-A-1

CAPÍTULO 1**Introducción****0101 Propósito.**

El propósito de esta publicación es establecer una guía de los procedimientos operativos de los “Trozos de Visita y Registro” (TVR) en operaciones de Seguridad Marítima, principalmente en las de Interdicción Marítima (“Maritime Interdiction Operations” - MIO).

Estos procedimientos sólo serán de aplicación en operaciones de visita y registro “sin oposición” y “no cooperativas”.

Las operaciones MIO “con oposición”, por ejecutarse con otro tipo de unidades y distintos procedimientos, no constituyen el objeto de esta publicación. Aunque se disponga a bordo de un equipo EOS /UGNE certificado para realizar “boardings” con oposición, se seguirán los procedimientos establecidos en esta publicación para las operaciones de visita y registro “sin oposición” y “no cooperativas”.

La doctrina general sobre Operaciones MIO está recogida en la publicación OTAN ATP-71, sancionado por España sin reservas.

0102 Operaciones de Visita y Registro.

En general, las operaciones de visita y registro están englobadas dentro del marco de las Operaciones de Seguridad Marítima, en las que el mando establecerá el objetivo prioritario (INFO OPS, Inteligencia, Registro, Apresamiento, etc.. Aún así, como referencia en el empleo de los procedimientos del TVR se adoptarán las descritas en las Operaciones de Interdicción Marítimas.

Las operaciones MIO se enmarcan en las medidas implementadas para interceptar el tránsito de personas y mercancías dentro de un área geográfica definida. Normalmente se restringen a la interceptación y si fuese necesario al “abordaje” y la “visita y registro” de buques para verificar su carga. Las unidades implicadas normalmente:

- a. Efectúan la interrogación del buque.
- b. Envían un TVR para ejercer el derecho de visita y registro.
- c. Examinan la documentación y carga del buque.
- d. Proceden a la búsqueda de evidencias de que a bordo del buque registrado se transportan cargas prohibidas.
- e. Ordenan la diversión de los buques que no cumplen con las directrices de las autoridades que sancionan la operación.
- f. En el caso de buques que se niegan a ser divertidos, efectúan el apresamiento o captura del buque y de su carga.

En este sentido es necesario tener en cuenta la aplicación de las sanciones y embargos para obligar a una nación a obedecer la ley internacional y se entienden como la negación de determinados privilegios, que pueden ir desde los económicos hasta los relativos a la libre circulación de las personas. El personal implicado en los procedimientos MIO debe tener un conocimiento práctico de los principios y los derechos del mar.

Asimismo, y en el marco de las Operaciones de Seguridad Marítima y su jurisdicción, la Legislación Internacional contempla las siguientes líneas de actuación de los TVR (ATP-71 CH 3):

	Legal Instrument	Naval Powers on High Seas	Flag State approval Required for arrest, etc?	Jurisdiction
Piracy	UNCLOS 105/110	1. Right of Visit. 2. Seize and Arrest.	No (UNCLOS 110, 105)	Crime of Universal Jurisdiction.
Illegal Broadcasting	UNCLOS 109/110	1. Right of Visit. 2. Arrest. 3. Seizure	No	
Slavery	UNCLOS 110	1. Right of Visit. 2. Release slaves.	Not for visit and freeing slaves.	Only Flag State may seize ship and arrest.
Drugs	UNCLOS 108 Vienna Convention Criminal Justice (International Co-operation) Act 1990 'Co-operate' in the suppression of drug trafficking	1. Stop. 2. Board. 3. Search. 4. Arrest. 5. Divert. 6. Detain.	Yes for Boarding and subsequent action.	Flag State – until Relinquished.
Flag Verification	UNCLOS 110	Right of Visit.	No (UNCLOS 110) Flag State (once verified).	Nations may have jurisdiction over Stateless vessels depending on facts.

0103 Objetivos de las operaciones de interdicción marítima.

Las operaciones de interdicción marítima tienen dos objetivos principales:

- a. Objetivo primario: Determinar si un buque está cumpliendo o está violando la resolución por la cual se están llevando a cabo las operaciones de interdicción marítima.
- b. Objetivo secundario: Recopilar inteligencia acerca de:
 - El itinerario del buque y sus intenciones futuras.
 - La actividad militar y mercante en el área de operaciones MIO
 - Efectuar actividades encuadradas dentro de las “*Information Operations*” (INFO OPS) por medio de las “Assits and Approach visits”.

0104 Tipos de operaciones de visita y registro

De acuerdo con la Legislación Internacional, un buque de guerra, aeronave militar u otro buque o aeronave con la correspondiente autorización, puede aproximarse y visitar a cualquier buque en aguas internacionales para verificar su nacionalidad.

A no ser que el buque al que nos aproximemos sea otro buque de guerra o buque de Estado de otra nación, puede ser parado, abordado y sus documentos ser examinados siempre que existan razonables sospechas de que el buque está:

- (1) Dedicado a la piratería.
- (2) Dedicado a la trata de esclavos.

- (3) Efectúa transmisiones no autorizadas.
- (4) Que sea de la misma nacionalidad del buque de guerra que lo va a visitar (aunque lleve pabellón de otro país), o que se niegue a enarbolar pabellón alguno.
- (5) Sin nacionalidad.
- (6) Dedicado a la inmigración ilegal.
- (7) Clasificado como buque de interés COI/CCOI/VCOI conforme a las base de datos nacionales, aliadas o de la operación en particular.

Para el caso particular de la inmigración ilegal se ha de tener en cuenta que, aunque su control es una función que corresponde a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FSCE) y, en particular, en el ámbito marítimo de aguas interiores y mar territorial es responsabilidad del Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SMGCC), la Armada puede estar involucrada o ser la primera en detectarlo, bien porque se desarrollen fuera de los espacios marítimos antes mencionados o, en caso excepcional, porque se requiera auxilio en la mar o petición de apoyo. Asimismo puede suceder que los buques de la Armada, en el curso de una misión en el mar, se encuentren con actividades de inmigración ilegal.

En el ámbito aliado de la OTAN, las operaciones de este tipo deben considerarse como un caso particular de las operaciones MIO que se detallan en la publicación ATP-71.

El ATP-71 contempla tres tipos de operaciones MIO:

a. Sin Oposición (“Unopposed boarding¹”): aquel en el cual el Capitán del buque visitado cumple con las directrices que le da el Comandante de la Escena de Acción (“On scene Commander” -OSC) y se dan los siguientes requisitos:

- Aparentemente no se emplean medidas activas o pasivas para impedir la visita y registro.
- No hay inteligencia de que el buque visitado suponga una amenaza.

b. No cooperativo (“Non-cooperative Boarding²”): aquel en el que no hay inteligencia de que el buque a visitar suponga una amenaza y en el que se cumplen alguna o todas de las siguientes condiciones:

- El Capitán del buque a visitar no contesta a nuestras comunicaciones, se muestra poco colaborador a justificar su presencia en esa área, o se niega continuamente a que se efectúe el abordaje de su buque.
- Se efectúan medidas pasivas con el fin de retrasar, impedir, complicar o disuadir de que se efectúe el abordaje del buque sospechoso; medidas todas que pueden ser superadas con medios mecánicos.
- Se efectúan medidas de resistencia pasiva con el único fin de retrasar, impedir, complicar o disuadir de que se efectúe la “visita y registro” del buque sospechoso; medidas todas que puedan ser superadas con medios mecánicos.

¹ Denominados en algunos documentos operativos como “compliant” o “cooperative”.

² Denominados en algunos documentos operativos como “non-cooperative”.

- b. Con oposición (“Opposed boarding”) : Es aquella en la que se dan cualquiera de estas circunstancias:
- El capitán del buque a visitar se niega activamente a que se efectúe el abordaje.
 - Las medidas de resistencia pasiva que tome el buque, están claramente orientadas a infligir daños al TVR o a que el abordaje y la visita y registro se efectúe en un ambiente muy peligroso.
 - Existe inteligencia de que exista una posible amenaza en el buque a visitar, o el buque es sospechoso de transportar contrabando terrorista.

Una visita puede ser también “consensuada”. Se define así aquella que se produce como invitación del Capitán del buque (o la persona a cargo), que no estará sujeto por lo tanto a la jurisdicción del Oficial del TVR. El consentimiento del Capitán del mercante permite la “visita”, pero no permiten otras medidas de imposición de la ley, tales como el registro o apresamiento/captura del buque. Por lo tanto, una “visita consensuada” no forma parte del ejercicio de la imposición de la ley marítima *per se*. De cualquier forma, este tipo de visitas tienen la utilidad de permitir una verificación rápida de la legitimidad de la navegación del buque, obteniendo o confirmando los documentos del buque, carga, y registros de navegación, sin retrasar la navegación del buque visitado.

Por otra parte, en función de las cometidos que se asignen a la unidad en el marco de una operación concreta se pueden realizar aproximaciones a embarcación de pequeño porte (pesqueros, dhows, esquifes, yates,...) con tareas como obtención de inteligencia de la zona, asistencia médica, difusión de información. Estas aproximaciones se denominan “Assist and Approach Visits” y no implican necesariamente una visita a bordo y, en ningún caso, se ejerce el derecho de registro.

En relación a las operaciones MIO contra la inmigración ilegal se puede considerar que los procedimientos descritos en el ATP-71 son de aplicación directa para las fases de detección, interrogación, aproximación y diversión. Las fases de abordaje y búsqueda interna son donde la naturaleza de estas operaciones marca las diferencias con otras, puesto que:

- La tarea de descubrir un número elevado de personas en el interior de un buque es complicada y exige experiencia y ejecución de un procedimiento estudiado y practicado. El número de personas que pueden llegar a hacinarse en un compartimento es muy superior a lo que la lógica puede marcar.
- El número de personas que se espera encontrar a bordo no es factor determinante a la hora de realizar el registro ya que a la circunstancia de que este dato sea erróneo debe sumarse la posibilidad de que haya variado a lo largo de la navegación.

0105 Conceptos Básicos

- a. Buque sospechoso (“Suspect vessel”). Cualquier buque designado como tal por el “Joint Force Commander” (JFC), “Maritime Component Commander” (MCC) o “MIO Commander”.

- b. Buque autorizado (“Cleared vessel”). Un buque sospechoso al que se le permite proceder, después de habersele interrogado o abordado.
- c. Buque detenido (“Detained vessel”). Un buque sospechoso al que se le ha interrogado o abordado y que se cree que va transportando contrabando. El buque sospechoso permanece clasificado de esta manera hasta que su status sea cambiado por la autoridad superior.
- d. Buque divertido (“Diverted vessel”). Un buque sospechoso al que se le ha interrogado o abordado, y se cree o se han encontrado evidencias de que está violando la resolución por la que se origina las operaciones MIO, y al que se le desvía hacia un puerto neutral elegido por el mismo buque o a un puerto seleccionado por el Mando.
- e. Buque con estatus especial (“Special agreement vessel”). Buques acogidos a acuerdos o políticas especiales, con los cuales existe una alternativa específica y obligatoria a la visita y registro.
- f. Buque que efectúa el abordaje (“Boarding Ship”). Unidad a la que se le da el cometido de abordar a un buque y que proporciona el TVR para abordar un buque sospechoso.
- g. Visita y registro (“Visit, board, search and seizure”-VBSS). Procedimiento usado para determinar el carácter, carga y pasaje de un buque.
- h. “Heliborne Visit, board, search and seizure- HVBSS”. Procedimiento utilizado para el abordaje de un buque sospechoso desde un helicóptero por fuerzas de operaciones especiales o personal específicamente entrenado y designado para ello.
- i. Mercancía autorizada (“Permissible cargo”). Determinadas excepciones a la categoría de “mercancías prohibidas”. Como ejemplo se incluyen medicamentos, alimentos y otras ayudas humanitarias determinadas por la correspondiente autoridad.
- j. Mercancía prohibida (“Prohibited cargo”). Carga destinada a la importación o exportación de o desde un país al que se le han aplicado las prohibiciones o correspondientes resoluciones.
- k. Buque que efectúa la interrogación (“Query ship”). Unidad que efectúa el contacto inicial e interrogación del buque.
- l. Operaciones de toma del buque (“Take down operation”). La operación por la que se accede a un buque sospechoso para controlar los puestos claves y asegurar que se someta a la inspección o diversión.
- m. Buque secuestrado: Aquel buque o embarcación que ha sido abordado y secuestrado, manteniendo a su dotación apresada en contra de su voluntad. Se presupone que el objeto del secuestro es obtener una recompensa para su liberación o su utilización como buque nodriza.
- n. Buques nodriza o “*mothership*”: Buque que presta apoyo o desde el que se lleva a cabo operaciones de piratería por medio de otras embarcaciones.

- o. Aproximación (Assist and Approach visits): Aproximaciones que se realizan sobre embarcaciones menores (< 300 tons.) que se encuentran supuestamente realizando actividades legítimas (pesca, tránsito, transporte, etc...) y no existe sospecha de suponer una amenaza. El propósito es obtener inteligencia, conocer los patrones y actividades lícitas de la zona para contribuir al Conocimiento del Entorno Marítimo, y realizar INFO OPS de la operación. No es necesario embarcar, y caso se realice, será tras la invitación y consentimiento del Capitán, así como su aprobación para el registro de la embarcación.

- p. Arresto o apresamiento/captura del buque (Seize): Es el hecho de apresar una embarcación que está involucrada en actividades ilícitas tras obtener evidencias suficientes que lo demuestren. Se podrá retener al personal para obtener las evidencias e inteligencia necesaria por un periodo determinado. Aunque este hecho, no implica la detención, que estará sujeta a las disposiciones legales existentes o ROE's en vigor

CAPITULO 2

Organización, Mando y Control**0201 Relaciones de mando y control y responsabilidades**

El mando debe tener la capacidad para unificar esfuerzos de una fuerza ampliamente diversificada, y ejecutarlo a través de una cadena de mando claramente definida.

Responsabilidades de mando:

a) Comandante de Operaciones de Interdicción Marítima (MIOC):

Es el oficial que tiene el mando táctico de todas las fuerzas asignadas para llevar a cabo operaciones de interdicción marítima.

b) Coordinador de Sector de Operaciones de Interdicción Marítima:

Se genera esta figura cuando por razones geográficas, que no permitan llevar a cabo operaciones de interdicción marítima en una única área, se haga necesario nombrar a un coordinador de operaciones de interdicción marítima en cada uno de los diferentes sectores geográficos en que se divida el área MIO.

El Coordinador de Sector de Operaciones de Interdicción Marítima es responsable de:

- (1) Llevar a cabo las operaciones MIO dentro del área de operaciones asignada, y ejecutar el control táctico (TACON) de todas las fuerzas MIO dentro del área o sector asignado.
- (2) Asignar el buque para operaciones de visita y registro, y en su caso el buque asistente.
- (3) Asignar aeronaves, u otras fuerzas de apoyo, de tal forma que el Comandante de la Escena de Acción pueda efectuar una operación particular de visita y registro.
- (4) Asignar los canales de comunicaciones de trabajo de VHF, y los colores para las señales visuales nocturnas a ser usados para la interrogación de buques sospechosos, para prevenir interferencias mutuas.
- (5) Mantener actualizada la base de datos de los buques abordados.

c) Comandante de la Escena de Acción (OSC).

Es el oficial que ejerce el TACON de todas las unidades asignadas para una operación de visita y registro, y de todas las unidades de apoyo. Normalmente será el Comandante del buque que va a efectuar la visita y registro.

Mantendrá al MIOC informado del progreso y del estado de la operación de visita y registro.

d) Comandante de la Fuerza de Asalto

En determinadas circunstancias, por ejemplo cuando se sospecha que el buque no va a cooperar, puede ser aconsejable insertar una fuerza (Fuerza de Asalto) que asegure el control del buque previamente a la actuación del Trozo de Visita y Registro. Normalmente esta inserción se efectuará con helicópteros.

El Comandante de esta Fuerza de Asalto retiene el mando de todas las fuerzas a bordo del buque hasta que el Comandante de la Escena de Acción le ordene que lo transfiera al Oficial del Trozo de Visita y Registro.

Cuando el Elemento de Seguridad del TVR este constituido por personal con adiestramiento adecuado, esta Fuerza de Asalto podría ser el propio Elemento de Seguridad. Este asegura el buque y controla a dotación y pasaje. Una vez aborde el buque el resto del TVR se incorpora a este con las funciones propias del Elemento de Seguridad.

e) Oficial del Trozo de Visita y Registro

Es el Oficial al mando del Trozo de Visita y Registro, y siempre será un oficial del Cuerpo General de la Armada. En un buque de escolta tipo fragata (los buques que normalmente efectúan este tipo de operaciones) el Jefe de Trozo será generalmente un Teniente de Navío. En buques de menor porte, el Jefe del Trozo podrá ser un Oficial de menor graduación.

Es el responsable de la visita y registro del buque. Retiene bajo control al buque abordado hasta que sea relevado o hasta que el Comandante de la Escena de Acción le ordene devolverlo al Capitán del buque.

Será responsable de examinar la documentación del buque, la documentación de la tripulación y los documentos preceptivos relacionados con la carga del buque. En el ejercicio de estos cometidos podrá contar con el personal de auxilio que se considere necesario.

Permanecerá de manera prioritaria con el capitán del buque mientras se lleva a cabo el registro, por si es necesario realizar alguna acción para facilitar el trabajo del equipo de inspección.

El Oficial del Trozo de Visita y Registro se comunicará con el Comandante de la Escena de Acción a intervalos predeterminados y le informará del progreso de las operaciones.

f) Comandante de la Misión Aérea (Air Misión Commander – “AMC”)

Es el Oficial piloto designado como Comandante de misión de todas las aeronaves que apoyan directamente a las fuerzas de asalto helitransportadas. Es responsable de:

- (1) Planificar la ejecución segura de todas las operaciones de aeronaves de apoyo a las fuerzas de asalto helitransportadas.
- (2) Coordinar con el Comandante de las Fuerzas de Asalto para llevar a cabo la parte relativa a operaciones de vuelo para la toma del buque.

La siguiente figura, muestra de forma gráfica las relaciones de mando y control:

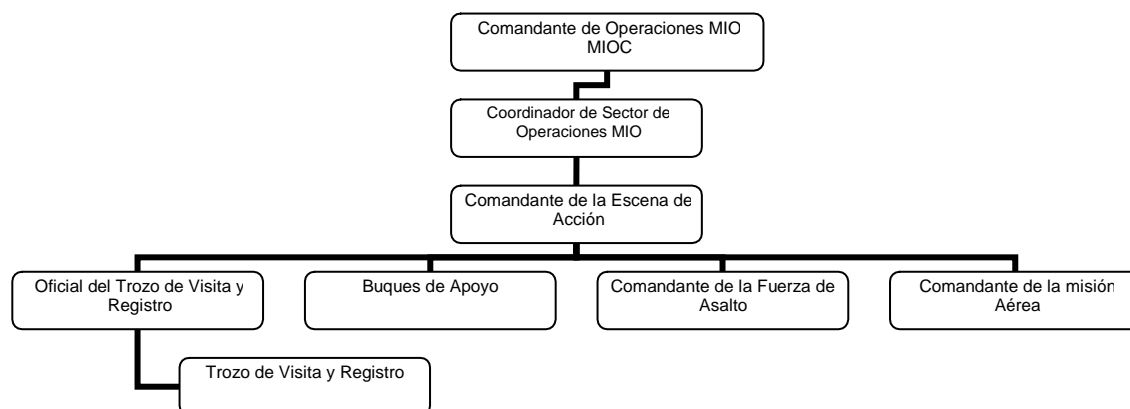


Figura 2-1. Estructura de Mando y control

0202 Estructura del Trozo de Visita y Registro (TVR)

Con objeto de optimizar y adecuar el TVR a las capacidades de los buques, se establece la siguiente clasificación dependiendo del tipo y entidad del buque:

- Tipo A. TVR de unidades de mayor entidad (tipo escolta y superior).
- Tipo B. TVR de unidades de menor entidad (tipo patrulleros pesados y cazaminas)
- Tipo C. TVR de unidades menores (tipo patrulleros ligeros).

Los tres tipos tienen la misma estructura, y la única diferencia radica en el número de los componentes de los diferentes elementos del TVR, por lo que el criterio para asignar un tipo determinado viene determinado por la dotación del buque y la disponibilidad de embarcaciones para transporte al buque registrado.

La composición del Trozo de Visita y Registro es la siguiente:

- a) Elemento de Mando del Trozo de Visita y registro.

Está compuesto por el Oficial al mando del Trozo de Visita y Registro.

Es el responsable de cumplimentar la misión recibida, y podrá ir acompañado de personal auxiliar para facilitarle el cumplimiento de sus obligaciones, las cuales se encuentran detalladas en el apartado e. del punto 0201.

- b) Elemento de seguridad

Su cometido es proporcionar seguridad al TVR antes y durante la visita, y tener controlado en todo momento a la tripulación del buque.

El Jefe del Elemento de Seguridad será normalmente un suboficial de los destinos de armas del buque, o de IM de la UNIMEMB, y estará permanentemente comunicado con el oficial al mando del TVR.

La composición del Elemento de Seguridad estará en función del tamaño del buque registrado, y del número de su tripulación.

c) Equipo de inspección y registro

Es responsable de efectuar en primer lugar el registro de interiores, de camarotes, de cámaras de máquinas para comprobar que todo el personal se encuentra controlado en un lugar destacable del buque.

Posteriormente, y bajo supervisión directa del Jefe del TVR, realiza la inspección de los compartimentos donde se estiba la carga del buque para comprobar que figura el material indicado en su documentación.

El Jefe del equipo de inspección podrá ser un oficial de la Armada (TVR tipo A), o un suboficial del buque con experiencia en registro de buques mercantes (TVR tipos B y C).

La composición del Equipo de Inspección y Registro estará en función del tipo y características del buque registrado, y en ocasiones podrá ser necesario tener varios equipos trabajando en compartimentos diferentes, por lo que el Jefe del Equipo deberá asegurar la comunicación continua con su personal, manteniendo informado al Jefe del TVR del avance de la inspección/registro.

Adicionalmente y en función de la situación que se le presente al TVR, puede ser conveniente aumentarlo con los siguientes miembros:

- a) Fotógrafo.
- b) Grabador de video.
- c) Interprete.

La dotación de la embarcación estará compuesta normalmente por un mínimo de 3 tripulantes que incluyan al patrón, proel y mecánico. En caso de necesitar que la embarcación incorpore una ametralladora, podrá ser necesario incluir a un operador de la misma.

La siguiente figura, muestra de forma gráfica la estructura del TVR estándar:

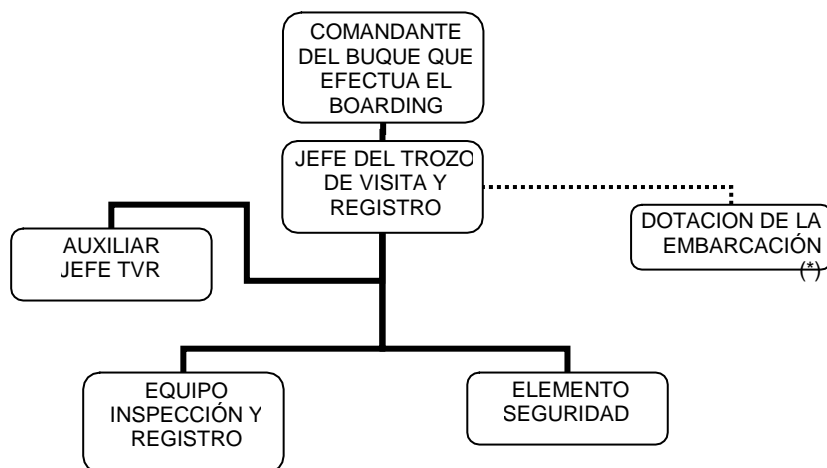


FIGURA 2-2. Estructura del Trozo de Visita y Registro

Para los registros de embarcaciones de pequeño porte (tipo jabeque/dhow, transporte costero ligero, patera, etc) no es necesario el embarque de la totalidad del TVR ya que la carga se puede encontrar repartida entre cubierta y una pequeña bodega, por lo que el Jefe del TVR decidirá la composición del mismo en función de la situación táctica y de la inteligencia.

Actualmente el personal de los TVR reciben del Servicio de Aprovisionamiento de la Armada parte del equipamiento necesario para realizar las inspecciones y visitas, por lo que ausencia de un determinado miembro de la dotación de los TVR ya sea por baja por enfermedad o por cambio de destino, ocasiona una disminución del personal disponible para realizar esta misión.

Por ello, en la composición del TVR siempre será necesario contar con un número ligeramente sobredimensionado para tener en todo momento personal debidamente equipado y adiestrado, por lo que se establece la siguiente composición de los TVR:

□ TVR Tipo A. 15 personas:

- 1 Oficial Jefe del TVR (pistola).
- 1 Auxiliar del Jefe del TVR (fusil asalto convencional).
- 1 Oficial Jefe del Equipo de Inspección y Registro (pistola)
- 6 Miembros del Equipo de Inspección y Registro (5 fusil asalto recortado + 1 escopeta postas).
- 1 Suboficial Jefe del Elemento de Seguridad (pistola).
- 5 Miembros del Elemento de Seguridad (4 fusil asalto recortado + 1 escopeta postas).

□ TVR Tipo B. 7 personas:

- 1 Oficial Jefe del TVR (pistola).
- 1 Oficial Jefe del Equipo de Inspección y Registro (pistola).
- 2 Miembros del Equipo de Inspección y Registro (1 fusil asalto recortado + 1 escopeta postas).
- 1 Suboficial Jefe del Elemento de Seguridad (pistola).
- 2 Miembros del Elemento de Seguridad (1 fusil asalto recortado + 1 escopeta postas).

□ TVR Tipo C. 5 personas:

- 1 Oficial Jefe del TVR (pistola).
- 1 Oficial Jefe del Equipo de Inspección y Registro (pistola).
- 1 Miembro del Equipo de Inspección y Registro (1 fusil asalto convencional).
- 1 Suboficial Jefe del Elemento de Seguridad (pistola).
- 1 Miembro del Elemento de Seguridad (1 fusil asalto convencional).

Los diferentes tipos de TVR podrán hacer frente a los siguientes tipos de “boarding”:

	ASSISTS AND APPROACH VISITS	VISITA Y REGISTRO		INSERCIÓN POR HELO
		SIN OPOSICIÓN	NO COOPERATIVO	
TVR TIPO A	X	X	X (*)	X (**)
TVR TIPO B	X	X		
TVR TIPO C	X	X		

(*) Únicamente podrán realizarlo con un Elemento de Seguridad compuesto por un equipo EOS de Infantería de Marina.

(**) Necesario tener capacitación específica.

0203 ESTRUCTURA DEL TROZO DE VISITA Y REGISTRO DURANTE LAS “ASSIST AND APPROACH VISITS”.

En este caso el TVR se ve reducido al Jefe de Trozo de Visita y Registro, el Oficial Asistente del Jefe de Trozo de Visita y Registro, y un elemento de seguridad compuesto por tres miembros. Además se le puede sumar el intérprete si fuera necesario para cumplimentar los cometidos asignados (inteligencia, difusión de información, etc). En el caso de que se reciba invitación de subir a bordo, embarcarán el Jefe del TVR, el Jefe del Elemento de Seguridad y el intérprete, y el resto del personal permanecerá en la RHIB proporcionando seguridad.

De forma muy general las responsabilidades de este TVR reducido son:

- a) Jefe del TVR:
 - Evaluar la situación general y actitud de la tripulación.
 - Informar al buque madre de la evaluación realizada así como sí se va a efectuar visita.
 - Facilitar la información y liderar el proceso de recopilación de inteligencia.
- b) Asistente del TVR
 - Auxiliar al mando con las comunicaciones.
 - Auxiliar al mando con el proceso de entrega de información y obtención de inteligencia. Podrá quedarse en la Rhib a discreción del Jefe del TVR.
- c) Elemento de seguridad.
 - Proporcionar protección. El Jefe de Elemento de Seguridad acompañará al Jefe de TVR en caso de que se acepte la visita. Tendrá en cuenta posibles cambios de actitud de la dotación que aconsejen abortar la visita.

Dado que en las “Assist and Approach Visits” prima ganarse la confianza de la tripulación de la embarcación, la uniformidad podrá flexibilizarse desde el mimetizado con caso hasta la ropa de civil al objeto de aparentar un perfil menos amenazante.

En el Anexo D se detallan los procedimientos y estructura del TVR ante visitas y registros a embarcaciones de pequeño porte, tanto en el ámbito de “*Assist and Approachs Visits*” como bajo el amparo del derecho internacional.

0204 ESTRUCTURA DEL TROZO DE VISITA Y REGISTRO EN OPS DE INMIGRACIÓN ILEGAL.

En el caso particular de una operación MIO contra inmigración ilegal, se deben contemplar las siguientes particularidades:

- La uniformidad será la normal del personal del TVR y el armamento será todos con pistola excepto un HK para un componente del Elemento de Seguridad. Todo el personal portará porras y esposas.
- Será necesario el embarque del médico, si lo hubiera, y del enfermero, dada la posibilidad de encontrarse situaciones que requieran múltiples asistencias médicas.
- Siempre embarcará el fotógrafo (que puede simultanear su cometido dentro del equipo de registro) y un intérprete (caso de estar embarcado dependiendo del tipo de operación).
- De ser posible embarcará personal con experiencia o formación jurídica. Si la intervención está dentro del marco de una operación contra a la inmigración ilegal donde la unidad ha sido designada con antelación, es conveniente solicitar el embarque de un oficial con formación/experiencia jurídica para proporcionar tanto asistencia al Comandante de la Escena de Acción como gestión de las peticiones de asilo y atender a personal que huye de países en los que se realizan persecuciones políticas, violaciones de los derechos humanos o torturas.

Siempre y cuando sea posible, es necesario que los buques involucrados en MIO contra inmigración ilegal dispongan de un importante acopio de material humanitario. Este acopio estará condicionado por múltiples circunstancias entre las que se destacan la disponibilidad real del material, la capacidad para almacenamiento en el buque o las posibilidades de reaprovisionamiento tanto en la mar como en tierra. Este material está encaminado a satisfacer las necesidades básicas de los inmigrantes y debe incluir lo siguiente:

- Ropa de abrigo (mantas, etc)
- Calzado.
- Calcetines.
- Botellas de agua.
- Raciones de campaña.

En relación a los recursos sanitarios, el equipo médico de abordaje debe gestionar el material y medicamentos del Equipo Médico Soporte Vital Avanzado (EMSVA) que debe embarcase en los buques involucrados en las misiones contra la inmigración ilegal.

0205 Comunicaciones

La naturaleza compleja de las operaciones MIO requiere que todas las unidades participantes presten la máxima atención a la compatibilidad de los equipos de

comunicaciones, puesto que un sólido plan de comunicaciones es vital para el éxito de las operaciones MIO.

El MIOC es el responsable de desarrollar el plan de comunicaciones y de coordinar los distintos requerimientos de todas las unidades participantes. El plan debería incluir frecuencias primarias, secundarias y terciarias, y ser designadas de tal forma que causaran las mínimas interferencias con el tráfico mercante y la actividad portuaria del área de operaciones.

Las siguientes acciones pueden ser tenidas en cuenta para minimizar los problemas:

- a. Todos los helicópteros y aviones de patrulla marítima deberían estar equipados con equipos del servicio móvil marítimo (VHF).
- b. El Comandante MIO debería asignar canales de VHF a todas las unidades MIO para minimizar interferencias. Hay que considerar dejar libres los canales locales y portuarios.
- c. El trozo de visita y registro y el equipo de asalto debe estar equipado con equipos radio portátiles que optimicen las comunicaciones dentro del buque a abordar. Deberían ser preferentemente de la banda militar de UHF (225-400 MHz), cifrados y compatibles con los transceptores UHF que llevan los barcos. Además es conveniente disponer de equipos radio "manos libres".
- d. Se requiere una disciplina estricta en los circuitos para asegurar la rápida transferencia de información urgente.
- e. Emplear "palabras clave" para la información que por su trascendencia lo requiera, en el caso de emplear circuitos en claro.
- f. Todas las unidades involucradas en operaciones MIO deberían tener equipos del servicio móvil marítimo (VHF).
- g. El Comandante de la Escena de Acción debería asegurar que todos los participantes están familiarizados con los circuitos a usar en las operaciones de visita y registro.
- h. El Trozo de Visita y Registro y el equipo de asalto debería llevar a cabo periódicos "radio-checks", teniendo en cuenta la situación táctica.
- i. Es conveniente disponer de baterías de recambio para las radios portátiles del trozo de visita y registro, de las fuerzas de asalto y de la dotación de la embarcación.
- j. El empleo de PDAs o "blackberries" con conectividad WIFI puede ser beneficioso, por tanto permiten la transferencia de correo electrónico y de ficheros de texto, imagen y vídeo en tiempo real.

Los circuitos a cubrir serán:

RED DE MANDO; Controlada por el OSC, enlaza a este con el Jefe del TVR, la embarcación y en su caso el Comandante de la Fuerza de Asalto.

RED TACTICA del TVR; Controlada por el Jefe del TVR, enlaza a todos sus miembros.

CAPITULO 3

Interrogación, aproximación y detención**0301 Introducción**

La parte de la operación de Interdicción Marítima recogida en este capítulo tiene como punto de partida la interrogación al buque sospechoso. Es precisamente desde ese momento en que nos acercamos al buque para interrogarlo cuando hay que comenzar a adoptar ciertas medidas de precaución.

Cualquier información que se pueda obtener durante la fase de interrogación puede ser de gran ayuda al TVR cuando ejecute la operación propiamente dicha. En caso de que el buque disponga de un helicóptero considerará su utilización desde este momento.

Asimismo, y aunque no se desarrolle en su totalidad en esta publicación, las fases de estudio de la zona de operaciones, amenaza y localización del buque a visitar son de vital importancia para los componentes del TVR con objeto de preparar el “boarding”. En resumen, se recuerda las siguientes pautas a considerar en cada una de las fases previas a la interrogación:

- a) Estudio de la zona de operaciones: Realizar un estudio previo de la climatología, patrones de actividades lícitas (pesca, etc...) e ilícitas (“*human traffic*”, “*smuggling*”, etc...), tipo de embarcaciones y rutas marítimas. El estudio, directamente relacionado con asuntos de Inteligencia y “*Maritime Situational Awareness*”, ayudará a realizar una adecuada clasificación, conocimiento del medio, patrones, zonas de pesca y las áreas probables de interdicción. Considerar las condiciones meteorológicas reinantes, ya que influyen directamente en la ejecución.
- b) Estudio de la amenaza, particular en cada tipo de operación. Que incluye armamento, patrones de ejecución, etc ...
- c) Fase de localización: El método prioritario es el helicóptero, tratando de no perder en ningún momento el buque objetivo con objeto de obtener todas las evidencias posibles. El planeamiento y desarrollo de esta fase se hará acorde la doctrina en vigor contemplada en las publicaciones (establecimiento DATUM, FOC, área de búsqueda, designar OSC, etc...).

0302 Fase de interrogación (HAILING)

Para la interrogación se utilizará un operador de radio con conocimientos de inglés o de lengua nativa, que deberá hablar de forma clara y concisa. Siempre que sea posible se grabaran todas estas comunicaciones.

La interrogación debe hacerse en un tono firme pero cordial y sin buscar la confrontación. Es importante asegurarse de que el capitán del buque sospechoso está presente en su puente durante todo el interrogatorio.

La fraseología del interrogatorio normalmente estará contemplada en el OPTASK MIO, aunque el ATP-71 contiene una estándar que puede ser aplicada como norma general en ausencia de otras instrucciones.

La fase inicial del interrogatorio es la encaminada a obtener los datos iniciales, y puede ser efectuada a una distancia prudencial. Pero el interrogatorio que tiene como finalidad la obtención de datos concretos para el abordaje, una vez que se sabe que hay que realizarlo, debe ser efectuada en una posición cercana al barco, para permitir observarlo con detenimiento a la vez que se habla con él.

El operador de radioteléfono efectuará el interrogatorio, y posteriormente el buque remitirá al MIOC el "Initial Contact Report" de acuerdo con las instrucciones que a tal efecto contemple el OPTASK MIO.

0303 Preparación para el abordaje

Durante toda la operación MIO el buque maniobrará de manera que se minimicen las posibilidades de sufrir un acto hostil. Para ello es importante no colocarse por la popa del buque a abordar puesto que podría arrojar objetos para dañar el buque propio.

Buscará el equilibrio entre la proximidad necesaria para vigilar visualmente al buque y la necesaria autoprotección ante la posible amenaza de armas portátiles o de maniobras bruscas o poco claras del barco a abordar. Además tendrá en cuenta que a lo hora de enviar al TVR es conveniente acortar y facilitar el tránsito de la RHIB, evitando que tenga que navegar largas distancias y que lo haga proa a la mar.

Teniendo en cuenta lo anterior, la mejor posición para permitir la vigilancia, el empleo de las armas propias en caso de necesidad y la capacidad de maniobra, es situarse por las aletas del buque a abordar y con el sol por la espalda si es posible.

Desde el momento en que haya certeza de que se va a abordar el buque es recomendable que el Jefe del TVR, en la medida que el alistamiento y preparación de éste se lo permitan, acuda al Puente de Gobierno para poder obtener de primera mano todos los datos necesarios de cara a su actuación posterior.

En caso de que se estime necesario se podrá pedir al capitán que proporcione un guía para acompañar al TVR en sus movimientos por el buque, que normalmente será el Sobrecargo. Si es posible este guía deberá hablar inglés u otro idioma que permita el entendimiento con el TVR. En caso de que finalmente se proceda a registrar la carga, la presencia del guía será preceptiva.

Todas las instrucciones que se dan al buque sospechoso durante esta fase son de gran importancia para el desarrollo del abordaje, por lo que hay que asegurarse que el capitán las entiende perfectamente. Muchas veces la falta de entendimiento puede llevar a malinterpretar las acciones y hacernos pensar que el buque es poco cooperativo, cuando en realidad el problema es la falta de entendimiento.

Una vez que haya certeza de que se va a efectuar una operación de visita y registro se efectuarán dos briefings, que se detallan a continuación:

Briefing de mando.

Acudirán el Comandante, el Comandante de la Guardia / TAO, el Jefe del Trozo de Visita y Registro, el Oficial de Guardia en el puente, el controlador del helicóptero (y el piloto si es posible), el Comandante de la Fuerza de Asalto y cualquier otra persona que el Comandante considere conveniente.

En este briefing se tratarán, como mínimo, los siguientes temas:

- Inteligencia sobre el buque a abordar.
- Tipo de abordaje: cooperativo, no cooperativo.
- Criterios para abortar el abordaje (NO-GO criteria), que incluirán aspectos meteorológicos, operacionales, etc. que pueden causar que la operación se tenga que abortar.
- Comunicaciones entre el TVR y el buque propio, distintivos de llamada, palabras clave y señales visuales y sonoras de emergencia. Comprobaciones periódicas de comunicaciones y procedimientos de pérdidas de comunicaciones.
- Acciones en casos de emergencia como lesiones en el personal del TVR y otras como incendios, inundaciones, etc. en el barco abordado.
- Empleo de la fuerza.
- ROES.

Briefing de Visita y Registro

Lo imparte el Jefe del TVR. Acudirá el TVR al completo, la dotación de la RHIB y los tiradores selectos del buque y cualquier otro que el Jefe del TVR estime necesario. Se tratarán, como mínimo, los siguientes temas:

- Inteligencia sobre el buque a abordar. Incluyendo: tipo y características, bandera y nacionalidad del buque y sus tripulantes, último y próximo puertos, carga, número de tripulantes (incluirá mujeres, niños y pasajeros), idiomas que hablan, nivel de amenaza y existencia de animales.
- Tipo de abordaje: cooperativo, no cooperativo.
- Empleo de la fuerza y ROE,s en vigor.
- Comunicaciones: comchecks, distintivos, emergencias, palabras clave.
- Condiciones meteorológicas incluyendo mínimos.
- Plan general de la operación.
- Uso de la RHIB.
- Punto de abordaje.

En el caso de un abordaje contra un buque sospechoso de desarrollar actividades de inmigración ilegal se deberá añadir:

- Información sobre el país de origen de los inmigrantes.
- Estimación del número de personas a bordo.
- Distribución por raza, edad y sexo.
- Estado actual de salud.
- Condiciones generales de la dotación.
- Días de viaje.

0304 Aproximación

Antes de arriar la embarcación se ordenará al buque sospechoso que adopte un rumbo y velocidad adecuados para el trasbordo de personal, dando resguardo a la escala de práctico. En caso de que esta operación vaya a efectuarse mediante helicóptero se le ordenará un rumbo adecuado para operaciones de vuelo.

Se ordenará al Capitán del buque que reúna a toda la tripulación, excepto los que deban permanecer en el puente y máquinas para el gobierno del barco (si es posible se intentará que no haya nadie en la central de máquinas de manera que toda la tripulación se encuentre o en el puente o en el lugar de reunión). Este punto de reunión (normalmente en el castillo o en toldilla) deberá estar a la vista y ser fácilmente controlable desde el propio buque, en tal modo que se pueda determinar el número de tripulantes que en el se encuentran. Antes de que el TVR empiece a subir al barco se deberá

comprobar desde el propio buque y el helicóptero, en caso de que esté en vuelo, que la tripulación se encuentra reunida en el lugar ordenado. Debe advertirse al capitán del buque sospechoso que toda su tripulación no lleve navajas ni nada que pueda servir como arma.

Se ordenará al capitán que abra todos los compartimentos del buque y encienda todas las luces interiores. En caso de que el abordaje se vaya a efectuar de noche, el barco sospechoso deberá encender todas las luces de cubierta.

Además deberá reunir toda la documentación, incluyendo pasaportes, en el puente para su inspección.

Una vez que el barco haya adoptado todas las medidas indicadas y se encuentre a rumbo y velocidad ordenados se arriará la RHIB, siempre que sea posible por la banda contraria, de manera que el barco a abordar no pueda observar la operación de embarque del TVR. El tránsito deberá ser lo más rápido posible, pero intentando evitar que el personal se moje, ya que la visita y registro puede prolongarse excesivamente. La RHIB se dirigirá directamente a la escala. Durante el tránsito deberá vigilar la cubierta del barco a abordar. En este momento se extremará también la vigilancia desde el buque propio (con todos los medios disponibles) y el helicóptero, ya que el abordaje es el momento más delicado de la operación.

Las fases de preparación y aproximación es el momento adecuado para lograr que el buque a abordar adopte todas las medidas que posteriormente facilitarán la labor del TVR como recopilar la documentación, abrir los compartimentos, etc. Por ello es fundamental mantener una comunicación fluida con el buque sospechoso.

La posición adecuada del buque que aborda, será por la aleta del abordado a una distancia no mayor de 500 yds, de manera que pueda apoyar y proteger el embarque del TVR. Durante toda esta fase, tanto el buque como la RHIB evitarán cortar la estela del mercante.

Es de gran importancia que el buque propio efectúe una vigilancia intensiva con todos los medios disponibles durante esta fase. Los puntos donde se debe intensificar la vigilancia son la escala por la que va a embarcar el TVR y sus alrededores, el puente de gobierno y la tripulación agrupada en un lugar visible.

Durante el tránsito el personal a bordo de la RHIB adoptará una posición que permita la vigilancia del buque a abordar y la utilización de las armas en caso de necesidad.

Se ordenará por megafonía que no permanezca en cubierta del buque que aborda nadie que no esté implicado en la operación. Todo el personal que permanezca en cubierta vigilará al buque a abordar, en la medida que su misión se lo permita, informando al puente de cualquier dato que considere de interés.

En caso de que haya un helicóptero en vuelo apoyando la operación, deberá colocarse de manera que pueda controlar al personal que se encuentre agrupado en cubierta y confirmar la ausencia de amenaza. El helicóptero resulta una plataforma ideal para un francotirador. No obstante, no se deberá aproximar en exceso al mercante, con objeto de no estorbar las operaciones en cubierta con el viento que levanta el giro de las aspas.

En el caso de aproximación a un buque sospechoso de desarrollar inmigración ilegal se ha de tener en cuenta que los inmigrantes pueden estar bajo una situación límite lo que les podría conducir a un intento de embarque masivo y desordenado en la RHIB del TVR o en el buque que los ha interceptado. En estos casos es prioritario disuadir a los inmigrantes de llevar a cabo esa acción. La

seguridad, tanto del personal actuante como de los inmigrantes, cobra especial importancia en el caso de tener que realizar una hipotética tarea de rescate o interceptación.

0305 ASSIST AND APPROACH VISITS.

Las aproximaciones “*Assist and Approach Visits*” se efectúan sobre embarcaciones de pequeño porte y están orientadas a obtener inteligencia y establecer relaciones con la población, si bien los cometidos específicos pueden variar en cada operación.

Las características de este tipo de aproximaciones son:

- No se ejerce el derecho de visita y registro. Pueden incluir visitas a bordo si se invita por parte de la tripulación. En este caso no se cachea o registra a la tripulación ni se realiza un registro formal.
- El riesgo para el personal del TVR es relativamente alto ya que, para poder ganar la confianza de la tripulación, es conveniente disminuir el nivel de alistamiento de las armas y mostrar un perfil lo menos amenazante posible.

En función de las instrucciones recibidas del mando de la operación, se podrá llevar comida, agua, tabaco e incluso prestar asistencia médica a bordo de la embarcación para ganarse la confianza de la tripulación y facilitar la obtención de inteligencia. Siempre que se pueda se grabarán las conversaciones y, de manera amistosa, se sacaran fotos a personal y material (instrumentos de navegación, documentación, motores, equipos de comunicaciones, etc).

En el anexo E se detallan los procedimientos para ejecutar las visitas y registros en el ámbito de las “*Assist and Approach Visits*”.

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 4

Visita y Registro

0401 Abordaje

No se llevará a cabo si se observa una oposición organizada. Todo el TVR estará vigilando el movimiento en cubierta del buque sospechoso y estará listo para ponerse a cubierto en caso necesario.

Normas generales de actuación.

Es difícil establecer unas normas que sean de aplicación para cualquier abordaje, ya que dependerá del buque, tripulación, inteligencia, carga, etc. Por ello es fundamental que el personal del trozo tenga la madurez y el adiestramiento necesarios.

Si el abordaje es sin oposición y la tripulación es cooperativa habrá que actuar de forma que no se les incite a cambiar de actitud. Habrá que ser firmes pero cordiales, evitando hacer cualquier demostración de fuerza innecesaria que pueda llevar a un deterioro de la actitud cooperadora. Habrá que minimizar los registros al personal y el contacto físico. Durante el "briefing" del TVR se repasará la forma de actuar y las medidas a tomar en caso de deterioro de la situación (cambio de actitud, aparición de cargas prohibidas, etc). Como norma general, ante estos cambios se adoptarán unas medidas más severas para la custodia del personal.

En caso de que el abordaje sea no cooperativo, la actitud con la tripulación será menos condescendiente, se efectuarán registros, y las medidas para custodia de la tripulación serán más severas. No se permitirán movimientos posteriores.

En relación a las "Assist and Approach Visits" sobre embarcaciones menores (pesqueros, yates, dhows, esquifes ...), las visitas han de ser resultado del ofrecimiento voluntario de la tripulación y por tanto no se ejercerá el derecho de visita y registro. La visita en estas condiciones tiene unas características determinadas para orientarse a la recopilación de inteligencia más que a la comprobación de la carga o documentación. En el Anexo F se dan directrices generales para el desarrollo de las visitas bajo el concepto de "Assist and Approach Visits"

Secuencia.

El primer grupo en efectuar el abordaje será el Elemento de Seguridad, que será responsable de asegurar una zona alrededor de la escala antes de hacer una indicación al Jefe del TVR para que embarque el resto del personal.

Según vaya embarcando, el personal se pondrá a cubierto y dirigirá su atención a las zonas de mayor amenaza no cubiertas por ningún otro miembro.

El guía para acompañar al TVR, si se ha solicitado, es el único miembro de la dotación del buque sospechoso que podrá estar en las proximidades de la zona de embarque del TVR. Deberá esperar lo suficientemente alejado de la escala de manera que no suponga amenaza para el embarque del TVR y en una posición desde la que se le pueda vigilar desde el buque propio.

Una vez a bordo todo el trozo con su material, el Jefe del TVR autorizará a la RHIB para que se separe del costado y ocupe una posición de espera por la aleta del buque. Dará la novedad al buque propio por la Red de Mando.

A partir de este momento la primera misión del Jefe del TVR es comprobar que el buque es seguro, antes de comenzar el registro de la carga.

Se certificará que en el punto de reunión se encuentra el personal acordado de la tripulación que quedará bajo la custodia de parte del Elemento de Seguridad. Una vez efectuada esta comprobación el grueso del TVR se dirigirá al puente.

En caso de que la actitud del buque sospechoso haya sido plenamente cooperativa se podrá obviar el registro a la tripulación, evitando de esta manera que pueda molestar, aunque es altamente recomendable realizarlo tratando de mantener un tono cordial.

En caso de que haya alguna sospecha, inteligencia o simplemente por indicación del Jefe del Trozo se podrá efectuar un registro individual a toda la tripulación. Al efectuarlo se deberán tener en cuenta las peculiaridades socio-culturales y religiosas de la tripulación. Además, en caso de que hubiera que registrar a mujeres, sería conveniente que fueran cacheadas por mujeres.

Abordaje con helicóptero.

El abordaje se puede efectuar con un helicóptero, normalmente mediante el procedimiento “*fast-rope*”. Para ello el personal del TVR debe estar adiestrado en esta técnica. En la Armada habitualmente sólo lo está el personal de Infantería de Marina que forma el elemento de seguridad. El resto del TVR que no esté adiestrado embarcará por medio de la RHIB desde el buque propio.

La RHIB deberá estar en el agua y con todo el personal listo mientras se efectúa el “*fast-rope*”, de manera que transcurra el menor tiempo posible desde que el Equipo de seguridad se encuentre a bordo del buque sospechoso y el embarque del resto del TVR.

Una vez a bordo, el Elemento de Seguridad deberá custodiar a la tripulación y asegurar la escala lo antes posible. Una vez se encuentre todo el TVR a bordo se actuará de la misma manera que se hubiese embarcado vía RHIB.

0402 Actuación en el puente de gobierno

Integrantes del Elemento de Seguridad serán los primeros en entrar en el puente. Una vez comprobado que la zona es segura, entrará el jefe del TVR. Es particularmente importante que el intervalo de tiempo entre ambas acciones sea el mínimo imprescindible, al objeto de no generar tensiones innecesarias. El jefe del TVR se dirigirá al capitán para saludarle y explicarle el motivo de la visita, qué se va a hacer durante la misma y requerirle la cooperación o asistencia necesaria para conseguir que se desarrolle con la mayor fluidez posible. Además de los anteriores, accederán al puente el Asistente del Jefe del TVR, el Jefe del Elemento de Seguridad, el Jefe del Equipo de Inspección y Registro, y el personal que el Jefe del TVR considere conveniente.

El trato deberá ser cordial pero firme, y se intentará incomodar lo menos posible a la tripulación, pero sin olvidar en ningún momento que la seguridad del TVR es primordial.

Siempre que sea posible llevará una lista de la documentación requerida en el idioma del capitán, y si no es posible esto, al menos en inglés, puesto que para facilitar el entendimiento siempre es bueno mostrar lo que se necesita por escrito.

Si el trato con el capitán ha sido cordial, el Jefe del TVR aprovechará los tiempos muertos para intentar verificar los datos declarados con preguntas banales (sobre el tiempo, familia, etc).

Las primeras comprobaciones irán encaminadas a asegurar la seguridad. Se comenzará comprobando los datos de la tripulación para ver que no hay discrepancias y se pedirá el certificado de sanidad.

Es importante comprobar que la tripulación es la declarada, para ello si es necesario se llevarán los pasaportes y la "crew list" desde el puente al lugar donde se encuentran los tripulantes, con objeto de verificar la fidelidad de los documentos.

Una vez comprobado y asegurado el personal, en caso de que se prevea un registro muy largo se le podrá trasladar a otro lugar más cómodo (comedor, etc ...), siempre y cuando la actitud haya sido totalmente cooperativa. En caso de que no haya sido, la seguridad tendrá prioridad sobre cualquier otro condicionamiento, y la comodidad de la tripulación pasará a un segundo plano.

Se verificará en la documentación que el buque no transporta cargas peligrosas. Al finalizar se podrá dar el buque como seguro, sin que esto suponga en ningún momento ninguna relajación en las medidas de autoprotección. Se comunicará esta circunstancia al buque propio como "BUQUE SEGURO" (cuando coincide la comprobación del listado de la tripulación con los pasaportes, dispone del Certificado de Sanidad y presenta el documento en regla sobre mercancías peligrosas) .

Se comprobará la documentación relativa a la carga con el Jefe del Equipo de Inspección y Registro, que consultará en un plano del buque la situación de ésta, y a continuación comenzará el registro. Se notificará al buque propio el momento en que empiece el registro.

Preguntará al capitán por los sistemas de comunicaciones propios del barco (teléfono, etc ...). El jefe del Equipo de Inspección y Registro antes de comenzar su trabajo conocerá estos medios para poder comunicarse con el puente en caso de pérdida de comunicaciones.

También preguntará por la bocina y bengalas del buque, para poder utilizarlas en caso de emergencia. Para ello se habrá establecido con antelación un código de señales mediante estos medios, de manera que puedan utilizarse como señales de emergencia.

Una vez que comience el registro, el Jefe del Trozo procederá a revisar el resto de la documentación (capítulo 5 y anexo C del ATP-71).

0403 Registro

Una vez comprobada la documentación el Equipo de Inspección y Registro acompañado de algún miembro del Elemento de Seguridad (uno o dos dependiendo de la composición del TVR) y de un guía (Sobrecargo) comenzará la inspección de la carga.

Cada vez que haya que abrir puertas, escotillas, contenedores, etc ... se le solicitará al miembro de la tripulación que acompaña al grupo que realice estas acciones.

El orden en que se efectúa la inspección será acordado previamente con el Jefe del TVR, y siempre habrá dos opciones:

- Hacer una inspección selectiva, revisando primero la carga de máxima prioridad como, por ejemplo, la consignada a un puerto para el que exista algún tipo de restricción.

- Hacer una inspección completa siguiendo un plan sistemático.

Durante el registro se efectuarán comprobaciones de las comunicaciones de manera periódica, y se mantendrá informado al Jefe del TVR de todos los movimientos que se vayan haciendo.

Para moverse por pasillos es recomendable que el guía ocupe el segundo lugar en la fila, facilitando así su control.

Una vez en un compartimento en el que se vaya a permanecer un periodo considerable de tiempo es importante cerrar las puertas y escotillas de acceso para mejorar la seguridad.

Durante el registro se procurará no dañar mercancías ni paquetes, y si se produce algún desperfecto hay que avisar al capitán y el Jefe del TVR deberá registrarlo en el Cuaderno de Bitácora.

Pueden abrirse sellos de aduanas y cortar precintos para revisar la carga, pero hay que volver a sellarlos con precintos debidamente numerados, haciendo la correspondiente anotación en el Cuaderno de Bitácora.

Si se encuentra algún tipo de material prohibido se actuará con la máxima discreción posible, notificándolo al buque propio de forma discreta para evitar que la tripulación se dé cuenta del descubrimiento. Mediante una palabra clave se reforzarán las medidas de protección propias.

En el caso particular de un registro en un buque sospechoso de realizar actividades de inmigración ilegal, el personal del TVR ha de tener en cuenta las siguientes particularidades derivadas del trato con los inmigrantes:

- Establecer líneas de comunicación con ellos puesto que la mayoría no hablan más que el idioma de origen y no saben leer ni escribir.
- Permitir que se agrupen por familias.
- Dar la impresión de que se mantienen una constante atención en prestar la ayuda humanitaria necesaria.
- Ser respetuoso con sus costumbres y prácticas culturales, étnicas y religiosas.
- Promover la ayuda humanitaria.
- Minimizar la impresión de que existe temor a contagiarse de sus enfermedades.

El registro debe de hacerse de forma exhaustiva abarcando a todos los compartimentos del buque, teniendo en cuenta que podrán encontrarse inmigrantes en espacios impensables, como tanques de agua, etc. Si durante el registro se confirma la presencia de inmigrantes ilegales a bordo, se procederá a comprobar su estado de salud por si fuera necesario proporcionar ayuda humanitaria. Paralelamente se actuará de acuerdo a los procedimientos establecidos, informando a los mandos implicados (número de varones, mujeres y menores de edad, estado de salud).

0404 Repliegue del TVR

Una vez finalizado el registro y cuando el Jefe del TVR haya autorizado el repliegue, el personal se dirigirá a una zona de reunión (normalmente será el punto por el que se va a abandonar el buque) teniendo en cuenta que los últimos en hacerlo deben ser el personal del Elemento de Seguridad.

Asimismo, el Jefe del TVR firmará en el cuaderno de bitácora del buque registrado los datos pertinentes al registro realizado, o entregará un certificado del mismo al Capitán.

CAPITULO 5

Diversión

0501 Generalidades

Hay varias razones que pueden requerir que un buque sea divertido; por ejemplo que el cargo esté inaccesible, que la documentación esté incompleta o falsificada, o que tengan potencial de explotación de inteligencia.

Los buques con cargo inaccesible o con documentación incompleta pueden ser divertidos a un punto de espera (HOLDING POINT) que se encontrará normalmente en aguas internacionales, y en el que se le da la oportunidad de corregir las discrepancias existentes previamente a ser sometido a una nueva inspección. En cualquier caso la decisión de divertir a un buque corresponde tomarla siempre al Comandante de Operaciones de Interdicción Marítima (MIOC).

La Diversión es conducida de la siguiente forma:

- a) A los buques que procedan hacia un puerto y que se crea que llevan cargamento prohibido, serán divertidos a otro puerto no prohibido a elección del capitán del buque.
- b) Los buques que salgan de puerto y que se crea que llevan cargamento prohibido, serán divertidos a su puerto de origen, o a un puerto o lugar de fondeadero designado por el MIOC.
- c) Los buques que tienen un valor de inteligencia pueden ser autorizados a proceder, o bien ser divertidos a un puerto o punto de fondeo designado por el MIOC.

El Jefe del TVR debe asegurarse que el Capitán del buque sospechoso es consciente de que la decisión de ser divertido es llevada a cabo por la autoridad superior.

Hay 3 posibles escenarios que el Jefe del TVR puede encontrar tras haber sido tomada la decisión de divertir al buque sospechoso, que la diversión sea voluntaria, que sea involuntaria, o que sea con oposición.

Durante la diversión puede ser necesario que embarque un Equipo de control del buque para permitir la navegación con seguridad, tomar el control del buque divertido y sus sistemas de propulsión, y mantener la seguridad a lo largo del tránsito. El Equipo de control del buque debe ser capaz de cumplir su cometido durante un periodo de tiempo sostenido, como puede ser el tránsito del buque divertido al puerto de custodia. Estará compuesto por personal que sea capaz de cubrir los sistemas de control y de propulsión del buque sospechoso, y de operarlos de forma segura sin la asistencia o cooperación de la dotación original del buque, y hasta el momento en el que el buque pueda ser llevado con seguridad a fondeadero o a puerto seguro. Este equipo debería consistir en personal experimentado y cualificado en pilotaje, navegación, propulsión (diesel y de vapor), distribución eléctrica, estabilidad y material de casco, así como de un apropiado equipo de seguridad. El Equipo de control de buque puede también incluir intérpretes y personal sanitario.

En relación a la fase de diversión en el marco de una Operación MIO contra la inmigración ilegal, se debe tener en cuenta que las autoridades navales informarán a la correspondiente Autoridad Nacional la necesidad de alistar los siguientes medios;

- Unidades marítimas nacionales para hacerse cargo del buque una vez dentro del Mar Territorial.

- Dispositivo policial por la unidad territorial competente que adoptando las oportunas medidas higiénico-sanitarias, se hará cargo de la recepción de los inmigrantes irregulares, así como la identificación y detención en su caso de los responsables de la actividad ilegal.

Así mismo debe considerarse la posibilidad de transbordar a todos los inmigrantes a un buque de apoyo cuando el estado del buque o embarcación interceptada no permita ser remolcada o acompañada hacia costa al existir riesgo evidente de naufragio.

0502 Diversión voluntaria

Diversión voluntaria es aquella en la que el capitán del buque sospechoso accede de forma voluntaria a que su buque sea divertido. Habiendo obtenido el consentimiento del capitán de que su buque sea divertido de su puerto de llegada previsto o de volver a su puerto de procedencia, el Jefe del TVR puede solicitar permiso del Comandante de la Escena de Acción de salir del buque abordado y regresar a bordo. El seguimiento y control del buque sospechoso debería ser responsabilidad del buque que hace el abordaje, hasta que esta responsabilidad sea transferida a otra unidad. El MIOC o el Coordinador de sector MIO determinará cuando deja de ser necesario el seguimiento y control del buque sospechoso.

0503 Diversión involuntaria

Diversión involuntaria es cuando el buque sospechoso es no-cooperativo, pero una vez que ha sido abordado y asegurado, no se requiere el uso de la fuerza para obtener la aceptación de la dotación. El MIOC designará un buque escolta que proporcionará un Equipo de control del buque.

La diversión del buque sospechoso puede ser conseguida sin emplear el Equipo de control del buque, aunque será necesario un buque de escolta para asegurar que el buque sospechoso no intenta escapar.

Ha habido casos en los que incluso el Capitán y la tripulación del buque sospechoso se han retirado a sus camarotes y han dejado el control al Equipo de control del buque.

0504 Otras consideraciones

Puede llevar semanas enteras el que un buque obtenga autorización para entrar en un puerto alternativo, y en éste caso, el OPTASK MIO deberá prever que se efectúen inspecciones diarias y de confort. La inspección puede no ser más que una llamada diaria a través del canal VHF puente-puente para solicitar los porcentajes de fuel, agua y comida, pero a menudo requerirá abordar el buque para comprobar su estado, transportar agua potable, alimentos, medicamentos, etc.

ANEXO A

Equipos operativos de seguridad de IM como elemento de seguridad de los trozos de visita y registro en “Operaciones de interdicción marítima sin oposición y sin cooperación”

A101. Propósito y alcance

El propósito de este ANEXO es dar la composición tipo de los Equipos Operativos de Seguridad de IM, (EOS), para cometidos MIO y establecer las pautas básicas de actuación durante los abordajes en Operaciones de Interdicción Marítima Sin Oposición/No Cooperativas.

Por otro lado este Anexo debe de servir de guía a los Mandos Navales implicados en Operaciones MIO para conocer las capacidades que pueden aportar los EOS a este tipo de Operaciones, lo que debe redundar en una mejor explotación de esas capacidades.

Los procedimientos se ajustan a un escenario general de actuación en un buque tipo y como tales deben ser interpretados. Las circunstancias particulares de cada abordaje, imponen su planeamiento específico, y por tanto se deben adaptar los medios disponibles a las circunstancias particulares de cada buque.

Finalmente se debe recordar que aunque este anexo abunda en aspectos de procedimiento y actuación en el buque, se debe concienciar durante las fases de adiestramiento a los EOS, que muchas veces el éxito en estas operaciones puede depender del trato y actitud hacia la dotación del buque abordado. Se debe combinar un trato firme y el mantenimiento de una aptitud de vigilancia, con una exquisita corrección con la dotación. Un exceso de “celo” mal entendido en los procedimientos, puede causar en el mejor de los casos que de una aptitud colaboradora de la tripulación se pase a una falta de cooperación y a retrasos innecesarios en la acción en el buque.

A102. Generalidades

El ATP- 71 concreta los procedimientos de los Trozos de Visita y Registro (TVR’s) de la dotación de los buques que forman parte de una Fuerza Naval en misión de Interdicción Marítima. Dichos grupos son los encargados de efectuar el abordaje, interrogatorio e inspección de todos aquellos buques que naveguen por esa área.

En estas misiones puede contemplarse el empleo de los TVR’s realizando el abordaje mediante helicópteros o por medio de embarcaciones. En algunos casos no se podrán utilizar los helicópteros debido a las condiciones atmosféricas adversas, las limitaciones que ofrezca el barco ó simplemente por la falta de disponibilidad de aeronaves.

No obstante se deberá de tener en cuenta, como limitación en cuanto al empleo y planeamiento de operaciones con helicópteros, que si la inserción en el buque a inspeccionar requiere el empleo de técnicas especiales (rappel, fast-rope, etc.) todos los miembros del TVR deben de estar adiestrados e instruidos en dichas técnicas, y reflejarse en sus planes de instrucción y adiestramiento.

En este sentido debemos considerar que **actualmente** ese adiestramiento no es realizado por las dotaciones de los buques, por lo cual las operaciones de inserción por helicóptero se deben limitar a buques sospechosos donde sea posible la toma o en aquellos casos donde se estime conveniente la

inserción de los Equipos de Seguridad (IM) por este medio, como Fuerza de Asalto y el resto del TVR por embarcación.

A103. Organización operativa

Aunque todos los buques de la Armada, tienen constituidos sus TVR,s con personal de su dotación, la tendencia actual es que cuando un buque en operaciones se prevea que deba realizar Operaciones de MIO o directamente se le asigne ese cometido, embarque un Equipo Operativo de la Fuerza de Infantería de Marina. Este se integra en los TVR´s como Elemento de Seguridad, cometido para el que tienen un especial adiestramiento.

Además de su participación en cometidos MIO (Sin Oposición/Sin Cooperación) estos Equipos pueden complementar o aumentar la Force Protección de los buques cuando así se determine y normalmente embarcarán con ese doble cometido, como Equipos Operativos de Seguridad para MIO/FP

El Elemento de Seguridad tipo estará compuesto, de acuerdo con la doctrina Aliada reflejada en el ATP-71, por un mínimo de seis (6) y un máximo de (11) infantes de marina, con la siguiente organización.

- JEFE DEL ELEMENTO DE SEGURIDAD. (Security Team Leader (ATP-71)) Será un (1) Sargento 1º / Sargento.
- PRIMER EQUIPO DE SEGURIDAD. (Security Team (ATP-71)) Estará compuesto por cinco (5) hombres. Un (1) Cabo 1º y cuatro (4) Cabos / Soldados
- SEGUNDO EQUIPO DE SEGURIDAD. (Additional Security Team Members (ATP-71)) Estará compuesto por cinco (5) hombres. Un (1) Cabo 1º y cuatro (4) Cabos / Soldados

El empleo del Segundo Equipo de Seguridad dependerá de la naturaleza y dimensión del buque a inspeccionar y sobre todo de la necesidad de crear más de un Equipo de Registro dentro del mismo TVR.

Esta organización desde la perspectiva de la Infantería de Marina ofrece la ventaja que además de coincidir con la reflejada en la doctrina Aliada, se ajusta básicamente a la organización de un Pelotón de Fusiles de IM, lo que puede facilitar el adiestramiento y la integración del equipo.

Adicionalmente la participación de Unidades de Infantería de Marina para Operaciones MIO (sin oposición/sin cooperación) puede ser proporcionando al buque francotiradores, que no forman parte del TVR, ni dependen durante el desarrollo del “boarding” del Jefe del TVR o del Jefe del Elemento de Seguridad.

En cualquier caso se puede considerar tener preseleccionado un tirador en el segundo Equipo de Seguridad, si el buque no tiene tiradores. Este podría actuar como francotirador desde el buque o desde el helicóptero durante el “boarding”, asumiendo que este Equipo actuaría con un hombre menos.

A104. COMETIDOS.

El personal de los EOS tendrá los siguientes cometidos:

JEFE DEL ELEMENTO DE SEGURIDAD. Ejercer el control material del/de los Equipo/s de Seguridad de acuerdo con las instrucciones recibidas por parte del Jefe del TVR.

PRIMER EQUIPO DE SEGURIDAD. Su cometido es controlar la dotación del buque a registrar y dar seguridad al resto del TVR.

SEGUNDO EQUIPO DE SEGURIDAD. Su composición se determinará en función de la información disponible del buque a registrar y sus cometidos y dependencia son los mismos que los del primer equipo de seguridad.

A105. Procedimiento

1. Generalidades

- a. El abordaje **sin oposición** es una operación delicada, por lo que el personal de los Equipos de Seguridad que ejecute la operación debe ser hábil y poseer una alta calificación como combatiente.
- b. Este procedimiento parte de la realidad y el convencimiento de que para desarrollar este tipo de operaciones es necesario el empleo de Fuerzas que posean un alto grado de preparación y adiestramiento y que estén extraordinariamente coordinadas. Un factor a estudiar siempre en primer lugar es el escenario de actuación, porque este factor va a condicionar la actuación del Elemento de Seguridad en el procedimiento operativo.
- c. Este documento desarrolla un procedimiento básico de actuación que comprende un Elemento de Seguridad compuesta por uno ó dos Equipos de Seguridad, que supondrán un total de seis (6) a once (11) efectivos para llevar a cabo la misión de seguridad del TVR. Sobre esta organización básica se contemplan los diferentes despliegues y adaptaciones que pueden darse según la disponibilidad de medios, como se refleja en el punto 5.2.

2. Ejecución

La ejecución de la operación MIO **sin oposición** o **no cooperativo** se realizará de acuerdo con la siguiente secuencia:

a. Aproximación

Operaciones con la RHIB. El buque maniobrá para permitir un arriado y embarque de personal seguros. Una vez la embarcación se separe del costado maniobrá de manera que pueda observar el buque a abordar y pueda proteger el embarque del TVR si fuera necesario.

Durante el tránsito el buque, el helicóptero y el personal a bordo de la RHIB prestarán especial atención a cualquier movimiento de personal que se pueda producir en el barco a abordar.

El patrón de la embarcación se mantendrá separado de la estela. Una vez abordado el buque ésta se mantendrá en una posición de espera lista para responder con rapidez en caso necesario

Operación con Helos: El helicóptero efectuará un vuelo de reconocimiento alrededor del buque para escoger tanto el punto como el método de inserción.

b. Abordaje

Inserción con Embarcación: Localizado el punto de abordaje, la embarcación se aproximará al casco del barco tomando su rumbo y velocidad

El Elemento de Seguridad será el primero en abordar el buque y dará seguridad al resto del TVR en las inmediaciones de la zona de abordaje

Dos hombres de un Equipo de Seguridad serán los primeros en abordar el buque, realizarán un reconocimiento visual al llegar a la borda del barco antes de acceder a él, e inmediatamente, mediante señal preestablecida, darán entrada al resto del personal del Elemento de Seguridad. Acto seguido, una vez en cubierta, el Elemento de Seguridad proporcionará seguridad perimetral para el embarque del resto del TVR.

Inserción con Helos: Esta inserción se hará de la manera más rápida y en la posición que mejor facilite el acceso hacia el puente, y que sea lo menos vulnerable posible. Se contemplan las cuatro formas posibles de inserción: fast-rope, toma, descenso en estacionario bajo y rappel. Los Equipos abordarán el buque con la secuencia establecida en la “inserción con embarcación”.

c. Actuación en el buque

Una vez a bordo del buque a inspeccionar, el Jefe del TVR contactará con el guía del buque (caso que se haya solicitado) y le comunicará sus intenciones de dirigirse al puente de gobierno.

El Jefe del Elemento de Seguridad acompañado del personal del Equipo de Seguridad que estime conveniente, efectuará un reconocimiento de las cubiertas superiores y del puente.

El resto del Elemento de Seguridad se habrá dirigido al lugar de concentración de la dotación, normalmente en un lugar predeterminado previamente y visible desde el buque que aborda (BS). Se tendrá en cuenta que el abordaje no se iniciará si antes desde el BS no se ha comprobado que la tripulación se está concentrando en el lugar indicado, caso que no se produzca esta concentración en el tiempo indicado se actuará como si se tratase de una operación MIO “Non Cooperative”

Solo si circunstancias meteorológicas adversas lo aconsejan, el OSC podrá autorizar que el punto de concentración de la tripulación sea en interiores (Comedor/sala TV, etc).

Una vez en el puente, el Jefe del TVR se presentará al Capitán del buque y le comunicara sus intenciones de inspeccionar la documentación y si fuera necesario inspeccionar el buque.

Mientras el Jefe del TVR examina la documentación del buque y una vez ha visto la situación clara en el puente, ordena al Jefe del Elemento de Seguridad que se dirija a donde se encuentra la dotación. En el puente quedará normalmente alguien del Elemento de Seguridad.

El Jefe del Elemento de Seguridad comprueba que el personal existente coincide con la documentación presentada por el Capitán del buque, lista de dotación y pasaje, Finalizada esta comprobación deja al Cabo 1º Jefe del Equipo de Seguridad con el personal de seguridad que estime conveniente, custodiando a la tripulación.

El Jefe del Elemento de Seguridad con el personal restante del Elemento de Seguridad se dirige, acompañados por un guía, hacia la sala de maquinas y comprueba que el personal en maquinas coincide con el declarado por el Capitán del buque. Si es posible se dejará alguien del Elemento de Seguridad para su custodia.

A continuación el Jefe del Elemento de Seguridad y personal de este aún disponible, darán seguridad a los ER, cuando estos procedan a la inspección del buque.

Una vez finalizado el registro y que el Jefe del TVR haya autorizado el repliegue, el personal del TVR se dirigirá a una zona de reunión (normalmente será el punto por el que se va a abandonar el buque) teniendo en cuenta que los últimos en hacerlo deben ser el personal de custodia de la tripulación.

d. Inserción previa del Elemento de Seguridad como Elemento de Asalto.

En el caso de que el “boarding” se realizase con la inserción previa del Elemento de Seguridad (por embarcación o helicóptero) este se limitaría a asegurar el buque, es decir localizar y vigilar a la dotación y pasaje y asegurarse que el Capitán del buque cumple las instrucciones que recibe del BS.

En este caso el Jefe del elemento de Seguridad permanece en el puente hasta la llegada del Jefe del TVR y sus funciones para el control de la tripulación y pasaje son asumidas por el Segundo Jefe del Elemento de Seguridad, uno de los Jefes de Equipo de Seguridad o el Jefe de Equipo de Seguridad, si se trata de uno solo.

e. Desembarco

Se realizará en orden inverso al abordaje. Dos hombres del Equipo de Seguridad proporcionará seguridad para el desembarco del resto del TVR, siendo los últimos en realizar el desembarco.

A106. Incidencias durante la ejecución

Algunos ejemplos de incidencias que pueden darse durante la ejecución de la operación están recogidos en el Apéndice II.

A107. Adiestramiento

Dado el carácter específico de las Operaciones de Interdicción Marítima, no parece necesario introducir modificaciones sustanciales en el Programa de Adiestramiento Individual Básico actualmente en vigor en las **Unidades de Infantería de Marina**. En este sentido, la mayor incidencia se producirá en los niveles Individual Avanzado, de Unidad Básico e Integrado Básico (Ver Apéndice IV Adiestramiento).

Es muy importante para conseguir un óptimo resultado en el empleo de estos Equipos durante el periodo de activación, llevar a cabo actividades de adiestramiento diariamente en el buque y tener previsto actividades de adiestramiento de todo el TVR especialmente en los momentos iniciales del embarque, al objeto principalmente de conseguir una perfecta coordinación entre todos los elementos del TVR (El personal de IM y la dotación del buque)

A108. Equipo de combate

El equipo de combate de los Equipos de Seguridad se establece en el Apéndice III a este Anexo.

PÁGINA EN BLANCO

APENDICE I AL ANEXO A

Descripción del escenario**AP101. Generalidades**

El primer factor a estudiar es la antigüedad del barco, ya que este dato va a servirnos para establecer referencias como el número de personas que forma la dotación, estructuras de transmisión de órdenes puente-máquinas, sistema de seguridad interior, etc...

Como norma general, los buques viejos suelen tener más dotación que los modernos, por lo que la estructura de transmisión de órdenes está constituida de la siguiente forma:

- Buques con transmisión de mandatos duplicados, es decir, la orden se genera en el puente y llega a máquinas donde se ejecuta (antiguo).
- Barcos con vigilancia física en la cámara de máquinas que, supervisa el correcto funcionamiento de la misma (el más normal).
- Buques sin personal en máquinas en las que el puente genera la orden despreocupándose del resto (buques modernos).

Esta estructura, obviamente influirá en la distribución del personal e incidirá en el Equipo de Seguridad a la hora de su inserción.

Estar en posesión de planos de buques mercante tipo como cargueros, petroleros y buques roll-on, pueden servir de modelo y estudio.

AP102. Aspectos particulares**1. Puente**

El puente es la zona vital del buque porque es el lugar desde donde se controla y por encontrarse en el mismo, o en sus inmediaciones, el personal de la dotación "importante": Capitán, Jefe de Máquinas, Primer Oficial, etc...

Próximo al puente y de fácil acceso desde él, se sitúa la sala TSH (Telegrafía Sin Hilos), que es la sala de comunicaciones de los buques mercantes. No suele estar permanentemente cubierta y puede convertirse en un lugar a controlar por el Equipo de Seguridad.

En la misma cubierta del puente o en la inmediata inferior, se encuentran los alojamientos del Capitán del buque y del personal vital de la dotación.

En el mismo plano pero en cubiertas inferiores se encuentran los espacios de habitabilidad; dormitorios de la dotación, comedores, salas T.V., enfermería, y otros.

2. Servo

No existe personal permanentemente en el Servo, y solo se cubriría en el caso de existir alguna emergencia en el control principal. La posición del Servo es vertical con respecto al eje del timón y cercano al mismo.

3. Bodegas.

Las bodegas de carga son grandes espacios no accesibles interiormente desde la sala de máquinas, y la única forma de acceder a ellas suele ser verticalmente, es decir, es necesario abrir la cubierta de la bodega y acceder por las escalas ubicadas en sus mamparas. Esta operación es factible efectuarla encontrándose el barco en navegación.

En algunos buques existe un pequeño túnel paralelo a la quilla de la nave y que discurre de popa hacia proa por debajo de las bodegas, siendo un espacio reducido y de difícil movimiento, aunque permite esconder algo o alguien. Su acceso es a través de la sala de máquinas.

4. Sala de máquinas

Gran espacio que, como su nombre indica, alberga el sistema propulsor de la nave y que cuenta con una serie de subniveles o estratos que permiten la circulación de personal de mantenimiento. El acceso a la misma se realiza generalmente por el interior del buque, estando sus entradas marcadas y señaladas.

5. Sistema de CO2.

El sistema CO2, es una instalación de seguridad interior que consiste básicamente, en una serie de disparadores de anhídrido carbónico desplegados en zonas que cubren principalmente la sala de máquinas. El proceso es tan rápido que desde el momento del disparo hasta que la sala de máquinas está completamente anegada, transcurre 1 ó 2 minutos como máximo. Esto es una **nota de atención básica** para un equipo de asalto que está desplegado por la sala de máquinas ante una "emboscada" de este tipo. Conviene recordar que el CO2 elimina el oxígeno, por lo que no es prevenible con las máscaras antigas. Los aspectos importantes de este sistema son:

- a. Para su accionamiento es necesario el concurso del hombre, es decir, hay que apretar físicamente un disparador. Este está normalmente ubicado en el puente o muy cerca de él.
- b. En la sala de máquinas también puede existir un disparador que actúe con o sin supervisión del puente de mando.
- c. Este sistema impide usar sala de máquinas para el barco, por lo que será un método de emergencia para detener la nave que ya no podría ser puesta en funcionamiento de nuevo.

6. Parada de máquinas

En todos los buques mercantes existe en el puente un disparador de emergencia cuya misión es detener inmediatamente la nave. Su localización exacta puede variar, aunque es fácilmente identificable. Para poder volver a poner en marcha el buque, es necesario asesoramiento técnico en cuestiones eléctricas.

APENDICE II AL ANEXO A

Incidencias durante la ejecución**AP201. Extracción inmediata del TVR.**

En el caso de que la situación obligue a abandonar el buque objetivo con urgencia, bien por que la excesiva oposición no permite cumplir la misión, bien por otros motivos, se contempla la extracción por dos vías:

1. Por helicópteros si la situación en el buque permite acometerla.
2. Arrojándose el TVR al agua, donde será recogido por la embarcación que se encontrará previamente alistada o en el agua.

En ese caso el personal que se arroje al agua, si dispone de tiempo se desprenderá antes de saltar del casco y del chaleco antibalas, al cual irá trincado todo el equipo adicional excepto el armamento, la munición (en la pernera) y el chaleco salvavidas (debajo del antibalas), que el individuo inflará una vez entre en el agua.

Si es de noche accionará su linterna estereoscópica que llevará en el bolsillo de brazo del mono ignífugo, para permitir su localización.

AP202. Parte de la dotación no obedece la orden de concentrarse en el lugar indicado o no existan o no funcionen las órdenes generales.

Se requerirá desde el puente por megafonía que la dotación que se encuentre concentrada en la zona de cubierta indicada se dirija al puente con el fin de ser allí registrada e inmovilizada con el personal del puente. Una vez hecho esto, el Elemento de Seguridad buscará al personal que falta, normalmente auxiliado por un guía de la dotación.

Mientras se realiza esta búsqueda y toda la tripulación no esté localizada, **no debe comenzar el registro del buque** y todo el TVR, excepto los miembros del Elemento de Seguridad implicados en la búsqueda y los implicados en la vigilancia del personal de máquinas, permanece en las inmediaciones del puente. La tripulación que se haya concentrada en las proximidades del puente y especialmente cuando se trate de un solo Equipo de Seguridad deberá ser vigilada por el Equipos de Registro, mientras el Elemento de Seguridad concentra sus esfuerzos en la búsqueda de los "desaparecidos" y la vigilancia del personal de maquinas.

El TVR mientras permanezca en esta situación dará prioridad a las tareas de vigilancia y seguridad sobre otros cometidos que tengan asignados.

AP203. Imposibilidad de cumplir los cometidos del Jefe del TVR.

Partiendo del puente controlado, en el caso de que el Jefe del TVR no pueda cumplir sus cometidos se tomara la decisión (si las maquinas obedecen) de dirigir el buque al puerto / área de embargo mas cercana, donde finalizar el asalto con los refuerzos necesarios. En el caso de que las máquinas no obedezcan y no se hayan podido controlar, se pararan desde el puente y se procederá a lo anterior con el buque remolcado. Para todas estas acciones habrá que tener controlada la cubierta por medio del Elemento de Seguridad para permitir el

embarque de personal cualificado en el manejo del buque o consecución de la maniobra de remolque.

AP204. Bajas durante la operación.

En el caso de producirse alguna baja en alguno de los Equipos, otro miembro del Equipo atenderá al herido. Si puede progresar, lo hará con el Equipo, y si no permanecerá en la posición. En función de la situación del herido y del buque, el jefe valorará si se le debe extraer por helicóptero, embarcación, o si se debe esperar a controlar el puente para tomar alguna decisión. La evacuación se hará sobre el BS donde el médico valorara la siguiente acción a tomar. Si la situación lo permite, es deseable la presencia de personal médico / ATS en el helo o en la embarcación para mantener estable al herido en el trayecto hasta el BS.

AP205. Operaciones MIO en ambiente NBQR.

Se seguirá lo indicado en el EXTAC-634 sobre este tipo de operaciones.

Hay que considerar que según establece el ATP-71 la indicación de que haya material NBQR en el barco a abordar define por si mismo un "Opposed Boarding", por lo que antes de que se traslade el TVR para verificar la carga y la documentación del COI, este deberá haber sido asegurado por un Grupo de Asalto.

APENDICE III AL ANEXO A

Equipo individual y colectivo de los EOS de Infantería de Marina.

AP301. Cuadro de material, equipo y armamento.

Descripción del Material	Cantidad
EQUIPO INDIVIDUAL	
Mochila de hidratación (CAMEL BACK)	11
Botas antideslizantes refuerzo metálico puntera	11
Botiquin individual	11
Sotocasco ignífugo	11
Cantimploras completas	22
Cascos tipo PROTECT	11
Cantimplora para máscara NBQ	11
Chalecos combate/ Antibalas / salvavidas (con fundas y accesorios)	11
Forro polar negro	11
Gafas de protección cinética	11
Grilletes	11
Guantes intervención con tejido rejilla antiporte	11
Mascara antigas (con dos filtros)	11
Megáfono	3
Mono ignífugo	11
Presillas de inmovilización (Bridas desechables)	200
Rodilleras y coderas de asalto (Pares)	11
Traje adiestramiento NBQ completo	11

Traje NBQ completo con máscara y filtros	11
EQUIPO ABORDAJE Y ASALTO	
Ariete apertura puertas	2
Escala de gato (20 m)	2
Estacha fast-rope (20 m)	2
Juego de liberadores Fast-Rope	2
Cizalla corta cables	2
Botella de oxígeno emergencia, 3 minutos	11
Defensa policial	11
EQUIPO ESCALADA	
Anillo 11 m/m (4 m)	1
Arnés	11
Cordino estático 5 mm x 4 metros	11
Cuerda dinámica 9 mm x 50 metros	2
Cuerda dinámica 11 mm x 50 metros	4
Descensores	11
Garfios	2
Guante fast rope	11
Mosquetón seguridad	22
Puños YUMA	4
Shunt	2
EQUIPO SEÑALIZACIÓN	
Heliógrafo	11
Linternas acodadas BRIMAR	11
Linterna de destellos estroboscópica (visible/IR)	11
Linternas halógenas tipo MAGLITE	3
EQUIPO TOPOGRÁFICO	
Prismático brújula 7 x 50	3
Binocular con telémetro	1
EQUIPO DIURNO/NOCTURNO/SENSORES	
Cámara de fotos digital	1
Gafas visión nocturna casco individual tipo AN/PVS-7 (vigilancia)	4

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

Visores tipo AN/PVS14 con atalaje (vigilancia y tiro)	11
Lente 3X	11
Linterna M3X	11
Visores holográficos tipo EOTECH	11
Mira telescópica ACCURACY	1
Visor nocturno ACCURACY	1
Catalejo observador francotirador	1
Mira telescópica BARRET	1
Visor nocturno BARRET	1
Puntero láser tipo PEQ 2	11
Juegos regletas PICATTINNY G-36 para acoplamiento de accesorios y armas	11
Visor nocturno para AMM, AML	4
Colimador armas	1
EQUIPOS DE COMUNICACIONES	
Comunicaciones tácticas TETRAPOL o similar	11
ARMAMENTO INDIVIDUAL	
Pistola 9 mm P	11
Fusil asalto G36 KVE 5,56 x 45 mm	11
AML 5,56 mm	2
Fusil Accuracy 7,62 mm	1
Fusil BARRET 12,70 mm	1
Escopeta de postas	2
AMM 7,62 MM	2
LAG AG36	2
MATERIAL ACCESORIO ARMAMENTO	
Caja repuestos AML 5.56 mm	1
Maquinas engarzadora AML 5,56mm	1
Caja repuestos AMM 7,62 mm	1
Máquina engarzadora AMM 7,62 mm	1
Guantes Kevlar AMM (PAR)	2
Caja / bolsa munición AMM 7,62 mm	16

AP III-A-3

SIN CLASIFICAR**ORIGINAL**

94

Cuando los Equipos Operativos además de los cometidos MIO vayan a desarrollar cometidos de F.P. deberán embarcar con material adicional, cuya finalidad es complementar las capacidades del buque para su protección.

Descripción del Material	Cantidad
Chalecos reflectantes	11
Material señalización	Conos , señales portátiles, STOP, control velocidad, ...
Foco Halógeno	1
Cadena clavos	1
Detector metales	1

En esta publicación no se incluye el material necesario para realizar un “boarding” en ambiente NBQ al considerarse “*opposed boarding*”. Aún así la doctrina en vigor y material se encuentra detallada en el EXTAC-634.

APENDICE IV AL ANEXO A

Adiestramiento equipos operativos IM para operaciones MIO sin oposición**AP401. Adiestramiento individual básico**

No obstante lo especificado en el punto 7 del ANEXO A, los cometidos y acciones a desarrollar por los miembros de estos equipos aconseja que se deba prestar especial atención a determinadas áreas dentro de este nivel del adiestramiento al objeto de ser incluidas y practicadas durante el periodo de activación de la fuerza.

1. Adiestramiento básico en relación con el empleo de embarcaciones (tipo RHIB ó Supercat) y helicópteros (Augusta Bell 212 ó SH-3D).
2. Defensa personal y técnicas de cacheo y conducción de personal civil.
3. Primeros auxilios.
4. Adiestramiento relativos a los aspectos básicos de la vida abordo.

AP402. Adiestramiento individual avanzado

En este nivel del adiestramiento se proporcionará a cada Infante de Marina la capacitación individual necesaria para el desempeño de los cometidos asignados en función de su integración en alguno de los Equipos de Seguridad que constituyen el Elemento de Seguridad.

- 1.- Conocimiento de la estructura general y compartimentación de los distintos tipos de buques mercantes.
- 2.- Técnicas individuales de movimiento en espacios reducidos.
- 3.- Técnicas de tiro en espacios cerrados.
- 4.- Conocimiento y empleo de armamento, material y equipo específicos.

AP403. Adiestramiento de unidad básico

En este nivel del programa los distintos equipos se adiestrarán de forma independiente en aquellos procedimientos y técnicas de actuación necesarios para el cumplimiento de los cometidos específicos asignados como unidad elemental del TVR. Se trata, en definitiva, de conseguir una perfecta coordinación y sincronización de tareas entre todo el personal que compone cada uno de los distintos equipos.

Básicamente, esta fase del adiestramiento se centra en perfeccionar los procedimientos de actuación en equipo, tanto en situaciones normales como de emergencia, entre los que podemos destacar:

- 1.- Procedimiento de actuación de los Equipos de Seguridad para el establecimiento de la seguridad inicial una vez se ha realizado el abordaje del buque sospechoso.
- 2.- Procedimientos y técnicas de movimiento a nivel equipo en espacios reducidos.
- 3.- Procedimientos de enlace y empleo de señales y palabras clave estandarizadas.
- 4.- Procedimiento de actuación cuando se recibe fuego por parte de algún miembro de la dotación del buque a registrar.
- 5.- Procedimiento de actuación en el caso de que:
 - Se descubran explosivos a bordo listos para su detonación.
 - Se haya detectado que existe personal descontrolado a bordo.
 - Se haya producido una baja propia a bordo del buque sospechoso (bien por accidente o por agresión externa).
 - Un miembro del TVR haya sido capturado como rehén y se exija el desarme de todo el personal del Trozo.
 - Se descubran mercancías no declaradas o prohibidas según las resoluciones que legitiman la operación de interdicción.
 - Existan a bordo contenedores señalizados con la advertencia de contener materiales radiológicos o químicos.
 - Existan a bordo bodegas precintadas por reciente fumigación.
 - Se produzca algún incendio a bordo.
 - Se detecte la inundación de algún compartimento a bordo.
 - Sea previsible el abandono del buque bajo amenaza de una agresión.

AP404. Adiestramiento integrado básico

La necesidad de integrar en un mismo elemento operativo tanto a personal de la dotación de los buques como a personal de Infantería de Marina obliga a establecer una particular estructura de mando y control para este tipo de operaciones, y en consecuencia, a desarrollar determinados procedimientos operativos comunes (Infantería de Marina - FLOTA) que garanticen una actuación coordinada y eficaz de todos ellos en el cumplimiento de la misión asignada. Se pretende con ello, evitar grandes cambios en la organización y procedimientos de actuación del TVR en función de la unidad, tanto naval como de Infantería de Marina, que participe en dichas operaciones.

- 1.- Procedimientos de actuación ante las situaciones de emergencia.
- 2.- Realización de prácticas de adiestramiento en buques mercantes.

ANEXO B

Armamento portátil, munición y material del trozo de visita y registro.**B101. Armamento según el tipo de TVR.**

Tal y como ha quedado indicado en el punto 0202, con objeto de optimizar y adecuar a las capacidades de los buques en lo relacionado con las operaciones de visita y registro se establece la siguiente clasificación dependiendo del tipo y entidad del buque:

- Tipo A. TVR de unidades de mayor entidad (tipo escolta y superior).
- Tipo B. TVR de unidades de menor entidad (tipo patrulleros pesados y cazaminas)
- Tipo C. TVR de unidades menores (tipo patrulleros ligeros).

El armamento portátil para los diferentes Trozos de Visita y Registro (TVR) también está indicado en el punto 0202, y se detalla en las siguientes tablas, en las que se ha incorporado el resto de material necesario.

El Jefe del TVR, el Jefe del Equipo de Inspección y Registro y el Jefe del Elemento de Seguridad irán armados con pistola y munición semiblandada (antirebote) por si es necesaria hacer uso de la misma en interiores.

Los miembros del Equipo de Inspección y Registro y del Elemento de Seguridad en los tipos A y B irán armados con fusiles de asalto recortados con munición semiblandada (antirebote) y/o con escopetas de postas para hacer frente a posibles incidencias en el interior del buque registrado.

En el caso del tipo C, que es el correspondiente a unidades de menor entidad, el personal irá armado con pistola o fusil de asalto convencional, puesto que la pequeña disponibilidad de paños aconseja tener armamento que sea utilizable para diferentes cometidos tácticos.

El patrón de la dotación de la RHIB llevará siempre una pistola y el proel un fusil de asalto convencional. También podrá instalarse una ametralladora en la proa si las necesidades operativas así lo exigen.

Cuando embarque personal de IM en apoyo del buque (UNIMEMB) lo hará con armamento, material y munición de su propio cargo.

B102. Material que se asigna al personal del TVR por parte del Servicio de Aprovisionamiento de la Armada.

- Mono ignífugo.
- Mochila hidratación (Camel back).
- Botas antideslizantes con refuerzo metálico en la puntera.
- Prenda de cabeza (Chambergó).
- Forro polar verde.

- Cinturón mimetizado.
- Dos pares de calcetines verdes.
- Dos camisetas verdes de manga larga.
- Dos camisetas verdes de manga corta.

B103. Tablas de armamento y material de los diferentes TVR

1. Armamento y Material del TVR tipo A.

TROZO VISITA Y REGISTRO	
VESTUARIO	CANTIDAD
Material personal asignado según Instrucción DAT 01/2008	15
Pasamontañas	15
Chaleco antibalas de flotabilidad positiva	15
Casco tipo Protech	15
Guantes de trabajo	15
Guantes de protección	13
Gafas de protección	13
ARMAMENTO	CANTIDAD
Pistola doble acción (Nota1)	4
Fusil asalto recortado (tipo HK G-36 KVE)	9
Fusil asalto convencional (tipo HK G-36) (Nota 2)	2
Escopeta Postas CAL 12	2
Ametralladora para la RHIB (tipo MINIMI)	1
Granadas mano lacrimógenas	10
Granadas mano aturdidoras	10
Bengalas noche y día	4
Porras telescópicas	10
Spray incapacitante	10
MATERIAL	CANTIDAD
Transceptores portátiles UHF o VHF con seccrafonía y dispositivo “manos libres”.	6
OBA´s	10
Máscara para polvo	20
Linterna	13
Navajas	13
Luz química	20
Grilletes	15
Bridas desechables	200
Macuto con herramientas (Nota 3)	1
Cuerdas de escalada	2
Budrieles	2
Mosquetones seguridad	6
Descensores	6
Puños JUMA	2
OTRO MATERIAL	CANTIDAD
Gafas visión nocturna	2

SIN CLASIFICAR**D-SF-71 (A)**

Puntero láser	10
Cámara vídeo digital	1
Cámara fotográfica digital	1
Grabadora digital	1

- Notas: 1. Una pistola para el patrón de la Rhib.
 2. Un fusil de asalto para personal dotación Rhib.
 3. Con siguiente material: 1 cizalla, 2 patas de cabra, martillos, alicates, destornilladores, sonda, espejo para inspecciones, precintos numerados, alambre, cinta embalar, cinta métrica y abrazaderas de plástico.

2. Armamento y Material del TVR tipo B.

TROZO VISITA Y REGISTRO	
VESTUARIO	CANTIDAD
Material personal asignado según Instrucción DAT 01/2008	7
Pasamontañas	7
Chaleco antibalas de flotabilidad positiva	7
Casco tipo Protech	7
Guantes de trabajo	7
Guantes de protección	6
Gafas de protección	6
ARMAMENTO	CANTIDAD
Pistola doble acción (Nota1)	4
Fusil asalto recortado (tipo HK G-36 KVE)	3
Fusil asalto convencional (tipo HK G-36) (Nota 2)	1
Escopeta Postas CAL 12	2
Ametralladora para la RHIB (tipo MINIMI)	1
Granadas mano lacrimógenas	10
Granadas mano aturdidoras	10
Bengalas noche y día	4
Porras telescópicas	5
Spray incapacitante	5
MATERIAL	CANTIDAD
Transceptores portátiles UHF o VHF con secrafonía y dispositivo "manos libres".	4
OBA's	5
Máscara para polvo	14
Linterna	7
Navajas	7
Luz química	20
Grilletes	15
Bridas desechables	200
Macuto con herramientas (Nota 3)	1
Cuerdas de escalada	2
Budrieles	2
Mosquetones seguridad	6
Descensores	6
Puños JUMA	2
OTRO MATERIAL	CANTIDAD
Gafas visión nocturna	2

1-B-3

SIN CLASIFICAR**ORIGINAL**

100

Puntero láser	7
Cámara vídeo digital	1
Cámara fotográfica digital	1
Grabadora digital	1

- Notas: 1. Una pistola para el patrón de la Rhib.
 2. Un fusil de asalto para personal dotación Rhib.
 3. Con siguiente material: 1 cizalla, 2 patas de cabra, martillos, alicates, destornilladores, sonda, espejo para inspecciones, precintos numerados, alambre, cinta embalar, cinta métrica y abrazaderas de plástico.

3. Armamento y Material del TVR tipo C.

TROZO VISITA Y REGISTRO	
VESTUARIO	CANTIDAD
Material personal asignado según Instrucción DAT 01/2008	5
Pasamontañas	5
Chaleco antibalas de flotabilidad positiva	5
Casco tipo Protech	5
Guantes de trabajo	5
Guantes de protección	4
Gafas de protección	4
ARMAMENTO	CANTIDAD
Pistola doble acción	4
Fusil asalto convencional (tipo HK G-36)	3
Granadas mano lacrimógenas	5
Granadas mano aturdidoras	5
Bengalas noche y día	4
Porras telescópicas	4
Spray incapacitante	5
MATERIAL	CANTIDAD
Transceptores portátiles UHF o VHF con secraftonía y dispositivo “manos libres”.	2
Linterna	4
Navajas	4
Luz química	10
Grilletes	2
OTRO MATERIAL	CANTIDAD
Cámara vídeo digital	1
Cámara fotográfica digital	1
Grabadora digital	1

ANEXO C

Documentación que se lleva a bordo de los buques mercantes

C101. Documentación relativa al buque

De acuerdo con los convenios internacionales, los buques mercantes (SOLAS, MARPOL, STCW, ILO 147 ...) deben llevar un gran número de documentos y certificados.

Los principales, que nos permiten determinar su nacionalidad, a quien pertenece y a que se dedica, son los siguientes:

- **Certificado de registro (Certificate of registry / Flag certificate).** Sirve para verificar la nacionalidad del barco. Además del puerto de matrícula/registro, el distintivo radiotelefónico internacional (IRCS), el desplazamiento, la eslora y el nombre del propietario.
- **Certificado de gestión de la seguridad (Safety management certificate).** De este certificado obtenemos quien es el armador del buque. (SOLAS 1974 Cap. IX regla 4).
- **Registro sinóptico continuo (Continuous synopsis record/ CSR).** Este es un documento especialmente útil. Todos los buques mercantes deben indicar en este registro la bandera y propietarios del barco desde al menos el 1 de julio de 2004. Si el barco cambia de bandera o propietario debe reflejarse en el documento con la fecha en que sucedió. (SOLAS 1974. Enmiendas de 2002. Cap. XI-1 regla 5)

Todos los documentos deben ser originales y deben venir en el idioma de su bandera y además en inglés/francés. Se debe verificar que los documentos no están caducados. Además el Capitán de acuerdo con el Código de Gestión de la Seguridad (Safety Management Code) cuando se le pregunte debe conocer quién es su armador (y en su caso fletador), a qué se dedica el barco, qué mercancía transporta y a dónde se dirige. Además debe disponer de un teléfono de contacto con su armador.

C102. Documentación relativa a la carga

Para comprobar la carga que lleva un buque hay que comprobar la siguiente documentación:

- **MANIFIESTO DE CARGA (CARGO MANIFEST).** Toda la carga, incluyendo los contenedores vacíos, debe estar descrita ordenadamente. La información que debe contener incluye:
 - Nombre del barco.
 - Puerto de carga.

A veces el buque puede llevar varios manifiestos de carga diferentes.

- **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (BILL OF LADING).** Es el recibo de las mercancías puestas a bordo de un barco firmado por la persona o agente que se compromete por contrato a transportarlas.

- Puerto de descarga.
 - Descripción de la carga.
 - Número de contenedores.
 - Número de sellos de aduanas.
 - Nombre y dirección del armador, consignatario y aquellos a quienes se les notifica la llegada de la carga.
- **MANIFIESTO DE CARGAS PELIGROSAS (DANGEROUS CARGO MANIFEST)**. Es necesario tanto si el buque las transporta como si no. La información adicional del manifiesto señalará el código del peligro (clase y número ONU, que son asignadas por el Código internacional de mercancías peligrosas/ IMDG Code) así como la ubicación de las mercancías.
- **PLANES DE CARGA Y ESTIBA (CARGO LOAD PLAN)**. Debe contener la localización y puerto de embarque para toda la carga. Pueden ser varios planes, uno por cada de los puertos de descarga.

El plan de carga se obtiene de los planes de estiba, los cuales traen la localización de la carga, puertos de carga y descarga.

Si la carga está estibada en contenedores, indica el número de éstos.

La carga identificada en el manifiesto debe coincidir con la de los planes de carga, y también se debe contrastar la coincidencia en cuanto al puerto de descarga.

Cada carga, además de contener su peso, debe contemplar el puerto de descarga.

C103. Dotación y pasaje

Para comprobar la composición de la dotación hay que comprobar la siguiente documentación:

- **LISTA DE TRIPULACIÓN Y PASAJE (Crew List /passengers List)** Se utiliza para identificar a las personas embarcadas por su nombre, nacionalidad, pasaporte y fecha de nacimiento. Toda persona embarcada debe ser identificada como tripulante o pasajero.
- **LIBRETAS DE EMBARQUE (SEAMAN'S BOOK)**. Es el documento de identificación que deben llevar todos los tripulantes de un barco. Es como el pasaporte de los marinos. Debe llevar la foto del tripulante, no estar caducado, y emitido o refrendado por el estado de bandera del buque.

C104. Otra documentación de interés

- **REGISTRO DE MENSAJES (RADIO LOG BOOK)**). Registra las comunicaciones (normalmente telex, INMARSAT) con la compañía del buque y mensajes de socorro, urgencia y seguridad recibidos y transmitidos, por lo que contienen información de interés que debe ser revisada.
- **CUADERNO DE BITACORA (LOG BOOK)**. Puede otros documentos de este estilo, por ejemplo, de máquinas, combustibles (oil record book), etc. Son registros que sirven de comprobación de las afirmaciones del Capitán.

ANEXO D

**VISITAS Y REGISTROS A
BUQUES DE PEQUEÑO PORTE**

D101. Propósito

La experiencia ha demostrado que las acciones de visita y registro pueden ser susceptibles de efectuarse sobre buques de pequeño porte en los siguientes marcos de actuación:

- Aproximaciones tipo “Assist and Approach Visits” (con autorización del capitán de la embarcación). Ejemplo: MSA Approaches, Intel Stops, Info Ops, etc...
- Visitas y registros a embarcaciones de pequeño porte, amparados por el derecho internacional. Ejemplo: Esquifes en escenario de piratería.
- Operación MIO contra la Inmigración Ilegal.

Todas estas acciones de visita y registro tienen en común que su estructura y secuencia estándar debe ser modificada por ser el buque objeto de abordar de pequeño porte (eslora menor de 50 metros, desplazamiento menor de 300 Tons, y escasos sistemas de comunicaciones, etc...). Del mismo modo, la compartimentación y estructura del buque difiere para la ejecución de los procedimientos estándar de visita y registro.

D102. VISITAS COMO APROXIMACIONES TIPO “ASSIST AND APPROACH VISITS”.

Estas operaciones están encuadradas dentro de las visitas consensuadas, y en ellas existe consentimiento del Capitán o patrón que permite la “visita”, pero no se aplican otras medidas de imposición de la ley, tales como el arresto, apresamiento/captura del buque, o incluso el registro sin el consentimiento previo.

En este tipo de visitas toma especial relevancia el objetivo secundario de las operaciones de visita y registro, como es la recopilación de inteligencia y operaciones de información orientadas a MSA.

Estas visitas se podrán realizar sin apoyo de helicóptero y con un TVR reducido al objeto de mostrar una conducta amistosa que facilite la cooperación según el propósito específico de la operación.

Composición del TVR.

Se realizará con un grupo de miembros del TVR reducido. Dicho grupo estará generalmente formado por el Jefe del TVR, el Asistente del TVR con un miembro del Equipo de Registro (realizará funciones de fotógrafo y auxiliar de mando) y tres componentes del Elemento de Seguridad, además del intérprete si fuera necesario.

En el caso de embarcaciones de muy pequeño porte, tipo “esquife” o botes pesqueros, embarcará solamente el Jefe del TVR y un/dos componentes del Elemento de Seguridad. El

resto del personal permanecerá en la RHIB proporcionando seguridad y alistado para realizar relevos caso sea necesario.

Equipamiento del TVR.

La uniformidad podría, de acuerdo con las instrucciones particulares de la operación desarrollada, flexibilizarse para mostrar un perfil menos amenazante. Se ofrecen cuatro niveles en función del perfil que se quiera mostrar:

- **Tipo A:** mimetizado, casco.
- **Tipo B:** mimetizado, casco disponible.
- **Tipo C:** faena, gorra azul, botas de seguridad.
- **Tipo D:** pantalón de faena, camisa azul M/C, gorra azul, botas de seguridad.
- **Tipo E:** ropa civil.

En cualquier caso siempre se llevará chaleco de flotabilidad positiva y silbato.

En relación a las armas, al igual que la uniformidad, se pueden establecer diferentes niveles de alistamiento en función del perfil que se quiera mostrar y siempre de acuerdo con las instrucciones particulares de la operación. Para las visitas dentro de las "Assist and Approach Visits" se procurará establecer el nivel de alistamiento de armas lo más bajo posible para generar confianza.

- **Uno:** Pistola enfundada y fusil/escopeta a la espalda y armas en seguro.
- **Dos:** Pistola empuñada y fusil/escopeta alertada, armas en seguro y apuntando al suelo.
- **Tres:** Pistola empuñada y fusil/escopeta alertada, armas en seguro

El TVR en este tipo de operaciones en el que el objetivo prioritario es la obtención de inteligencia tratará de disponer grabadora, lector de tarjetas SIM/GPS y capturador de datos biométricos.

SECUENCIA.

- En este tipo de operaciones, en las que no se observa ninguna oposición y el patrón o capitán acepta la invitación, se podrán realizar con una sola embarcación orgánica, caso que el buque disponga de dos, y sin apoyo del helicóptero. Aún así, se considerará el empleo de la segunda embarcación dependiendo de las necesidades de apoyo, distancia y periodo nocturno o diurno.
- La RHIB se aproximará de forma directa tras haber realizado una exploración visual por ambos costados y confirmar que no existe ninguna amenaza. La embarcación quedará en las proximidades siempre bajo la cobertura de fuego de apoyo de francotirador del buque madre. En caso de disponer de un helicóptero en apoyo, éste podrá llevar a cabo dicha exploración inicial.
- Desde el buque propio se vigilará y grabará con todos los medios disponibles, FLIR, serviolas, cámara de cubierta de vuelo. El buque propio se mantendrá dentro de las 500 yardas del contacto.

- Inicialmente desde el buque propio por medio de megáfono o IMM se tratará de informar al patrón de las intenciones de visita. Si accediese, el TVR iniciará la secuencia de embarque ¹.
- Si el patrón no ha accedido o no se ha podido establecer comunicación con él desde el buque propio, desde la RHIB se tratará de establecer comunicación con el patrón de la embarcación o convencerle del carácter amistoso de la visita. En caso de que finalmente acceda, el orden de embarque será Jefe del TVR, Asistente de mando y Elemento de Seguridad.
- Por seguridad se hará entender al patrón la necesidad de agrupar la tripulación en un lugar visible. En función del tamaño de la embarcación y disponibilidad de helicóptero en el aire, previamente al embarque del TVR, la RHIB podrá efectuar un reconocimiento visual alrededor de la embarcación para finalmente iniciar el embarque bajo cobertura de francotirador del buque propio.
- Una vez a bordo, el Jefe del TVR entablará un diálogo amistoso con el patrón de la embarcación. Previa autorización de éste, efectuará fotografías de todo aquello que pueda resultar de interés para detectar alguna relación con actividades ilegales de la embarcación o de sus tripulantes²:
- Previa autorización del capitán o patrón, se efectuarán fotografías de la dotación de la embarcación, bien de uno en uno o, para dar una imagen menos “formal”, en grupo con posibilidad de incluir algún miembro del TVR como señal de amistad. Así mismo, se grabará la conversación del Jefe del TVR/intérprete.
- Para generar confianza, y siempre de acuerdo con las instrucciones particulares de la operación, se podrá ofrecer agua, comida, tabaco o asistencia médica a bordo de la propia embarcación. Asimismo, y dependiendo del tipo de operación se podrán considerar los objetivos de información como prioritarios, entregando el material ordenado por las instrucciones particulares del mando de la Operación.
- La estancia en el buque será lo más breve posible y ante cualquier sospecha se dará por finalizada de forma discreta. Durante la misma, las medidas de protección sanitaria (guantes, máscaras, vacunas, etc...) serán consideradas debido la falta general de salubridad en este tipo de embarcaciones.
- El conocimiento de las costumbres socio-culturales (religión, cultura, etc...) en la zona de operaciones es de vital importancia con objeto de obtener el máximo provecho de la visita y ganarse la confianza de los “visitados”. Considerar siempre que aunque no estén relacionados directamente con actividades ilícitas, pueden tener un conocimiento muy valioso sobre el área de operaciones (zonas de pesca, rutas de tráfico, actores en la zona, etc...) y posibles actividades ilícitas.

¹ Se considerará portar un escala de gato con dos garfios en J para embarcar con mayor facilidad..

² Pasaportes y documentación, equipos de comunicaciones (en especial frecuencias y canales), teléfonos móviles (copia de las tarjetas SIM) o satélite, GPS o Plotter (se tratará de obtener los WP), cartografía (en especial anotaciones, posiciones, fechas), equipos de navegación, patrones de navegación o zonas de pesca en al carta, motores, depósitos o bidones de combustible, número de registro de los motores, embarcaciones menores y motores fueraborda disponibles, cambios estructurales para llevar más carga, si realmente llevan la carga que declaran ser su actividad (pescado en caso de un bote pesquero), etc.

D103. VISITAS Y REGISTROS A EMBARCACIONES DE MENOR ENTIDAD.

Las visitas y registros a embarcaciones menores se realizan para determinar si está cumpliendo o violando la resolución por la cual se están llevando a cabo la operación en la que se participa. Asimismo, se recuerda que aunque sean embarcaciones menores, de acuerdo con la Derecho Internacional un buque de guerra en aguas internacionales puede parar, abordar y examinar sus documentos siempre que existan razonables sospechas de que el buque está dedicado a la piratería o trata de esclavos.

En general, la experiencia adquirida en este tipo de operaciones demuestra que la denominación general de los tipos de visita y registro (sin oposición, no-cooperativo y con oposición) son extensibles a este tipo de embarcaciones (dhows, esquifes, botes pesqueros, pateras, etc...), con una adecuada adaptación y composición del TVR al escenario específico. Incluso, en algunas ocasiones, es necesario emplear avisos sonoros (LRAD o 6MC), visuales o disparos de aviso (según ROE's en vigor) antes de convertirse en una visita y registro sin oposición o no cooperativa.

Las visitas y registros a embarcaciones menores suelen realizarse tras tener inteligencia que las relacionen directamente o indirectamente con actividades ilícitas (piratería, contrabando, inmigración, etc...) o en reacción a una llamada de auxilio (tras ataque de piratas por ejemplo) para obtención de inteligencia, etc... En este tipo de operaciones toma especial relevancia el marco jurídico en el que se engloba la operación, con objeto de cumplimentar la misión (obtención de evidencias, apresamiento, detención, etc...), por lo que el Jefe del TVR debe estar familiarizado con las directrices establecidas por el mando de la Operación para obtener las evidencias necesarias.

Para su ejecución, se utilizará el empleo del helicóptero y, caso de que exista disponibilidad, una segunda embarcación orgánica en apoyo a la del TVR. La versatilidad que ofrece la segunda embarcación favorece al posible transporte de personal, obtención de evidencias, seguridad, asistencia médica, etc...

El segundo equipo de TVR de abordaje se encontrará alistado en caso que sea previsible efectuar relevos dependiendo de las condiciones meteorológicas (calor, humedad, etc...) reinantes en la zona de operaciones.

Composición

Caso disponer únicamente de una embarcación, se realizará con un grupo de miembros del TVR reducido. Dicho grupo estará generalmente formado por el Jefe del TVR, el Asistente del TVR con un miembro del Equipo de Registro (realizará funciones de fotógrafo y auxiliar de mando) y tres componentes del Elemento de Seguridad, además del intérprete si fuera necesario o estuviera disponible.

En el supuesto que se disponga de dos embarcaciones y la situación táctica sugiera el empleo de ambas, se utilizara una de ellas en misión de APOYO e interceptación, portando una MG y una MINIMI, mientras que la otra será de ASALTO para realizar las funciones de visita y registro.



Equipamiento del TVR.

La uniformidad será la acostumbrada en las operaciones de visita y registro: mimetizado, casco, chaleco de flotabilidad positiva y silbato. Dependiendo de las condiciones de temperatura, se adoptará la uniformidad convenientemente (traje de frío, camiseta, etc...)

En relación a las armas, se establecerá un nivel de alistamiento alto dependiendo del tipo de operación de visita y registro (sin oposición o no-cooperativo),

- **Dos:** Pistola empuñada y fusil/escopeta alertada, armas en seguro y apuntando al suelo.
- **Tres:** Pistola empuñada y fusil/escopeta alertada, armas en seguro

Asimismo, al menos una de las embarcaciones irá armada con una MG y una MINIMI (APOYO).

El TVR en este tipo de operaciones tiene que velar por la obtención de inteligencia, disponiendo de grabadora, cámara de video, lector de tarjetas SIM, capturador de datos GPS y de datos biométricos (huellas dactilares, fotografía, ADN, iris, etc...).

SECUENCIA.

En el supuesto que se realice con una única embarcación, la secuencia es muy similar a la de "Assist and Approach Visits" con las siguientes salvedades:

- El buque propio se mantendrá a la "stand off distance" hasta que el Jefe del TVR establezca buque seguro, momento en el que se aproximará a 500 yardas del contacto. Caso se disponga de la colaboración de un helicóptero hay que considerar que la "stand-off" es de 400 pies de altura, siempre que se mantenga una velocidad superior a 100 nudos. En caso de que sea necesario disminuir la velocidad para obtener evidencias fotográficas o dar avisos, se aumentará a 1500 pies. Si es necesario dar disparos de aviso, tendrá prioridad para darlos el helicóptero.

- Inicialmente se tratará de informar al patrón de las intenciones de visita y registro. Cabe la posibilidad que, por la falta de equipos de comunicaciones a bordo de este tipo de embarcaciones, sea necesario utilizar señales visuales, sonoras (megáfono, IMM o 6MC) para establecer comunicaciones. Se tratará de hacerlo en el idioma local, si hubieran intérpretes disponibles o, en último caso, mediante gestos.
- Una vez a bordo de la embarcación, el Jefe del TVR efectuará fotografías de todo aquello que pueda resultar de interés para detectar alguna relación con actividades ilegales de la embarcación o de la tripulación.³
- La estancia en el buque será la necesaria, utilizando los relevos de personal que se consideren necesarios caso se prolongue excesivamente. Durante la misma, las medidas de protección sanitaria (guantes, máscaras, vacunas, etc...) serán consideradas debido la falta general de salubridad en este tipo de embarcaciones.

En el supuesto que se realice con dos embarcaciones, en la secuencia de ejecución se tratarán de incluir las siguientes premisas:

- Dependiendo de la situación táctica, se podrá realizar la aproximación, seguimiento e interceptación con las embarcaciones del buque propio, alistadas como “RHIBS armadas” para tal efecto. Una de ellas realizará la misión de APOYO e interceptación⁴, mientras que la otra embarcación de ASALTO del buque realiza las funciones de visita y registro. Aparte de los fusiles que porten los integrantes, también se tendrá en la embarcación granadas aturdidas y botes lacrimógenos por si es necesario utilizarlas.
- Se arriará en primer lugar la RHIB de APOYO, para asegurar la zona de embarque de la RHIB de ASALTO. La aproximación se hará por sotafuego respetando la distancia “stand-off”, cubriendo las armas, y dando instrucciones visuales a la dotación de la embarcación para se pongan con los brazos en alto y se sitúen agrupados a proa, alejados del motor, verificando que no portan nada. En el momento que la RHIB de APOYO reconozca y asegure la zona, la embarcación de ASALTO, comenzará su aproximación para abarloarse a la embarcación y comenzar el registro.
- Se utilizará el helicóptero en las fases de localización, interceptación y aproximación, hasta que la RHIB de APOYO asegure la zona de la RHIB de ASALTO. El helicóptero evitará acercarse por dentro de la distancia “stand-off”, y tratará de localizar algún posible buque nodriza” en la zona, filmando y tomando fotografías de toda la operación.

³ Pasaportes y documentación, equipos de comunicaciones (en especial frecuencias y canales), teléfonos móviles (copia de las tarjetas SIM) o satélite (THURAYA, etc.), GPS o Plotter (se tratará de obtener los WP), cartografía (en especial anotaciones, posiciones, fechas), equipos de navegación, patrones de navegación o zonas de pesca en la carta, motores, depósitos o bidones de combustible, número de registro de los motores, embarcaciones menores y motores fueraborda disponibles, cambios estructurales para llevar más carga, si realmente llevan la carga que declaran ser su actividad (pescado en caso de un bote pesquero), etc. También, efectuará fotografías de la dotación de la embarcación según los manuales establecidos en cada tipo de operación.

⁴ Pudiendo portar una ametralladora 7,62 mm MG o una MINIMI, caso que estuvieran disponibles. En este caso la MINIMI cubrirá los sectores popelas y la MG fija en el tintero para el sector proel,

- La RHIB de ASALTO se abarloadará al esquife por la banda más próxima a la fragata, mientras que la de APOYO presta seguridad por la otra banda.
- Si la embarcación es del tipo “esquife”, embarcara únicamente el Jefe del TVR junto a dos integrantes del Elemento de Seguridad, y el resto del personal permanecerá en la RHIB proporcionando seguridad y listo para relevar. En el momento que el Jefe del TVR embarque, y una vez controlada y registrada la dotación se ratificará la condición de buque seguro y comenzará el registro. Caso existir un interprete se mantendrá en la RHIB de ASALTO, mientras el Auxiliar del Jefe del TVR grabará con cámara de video la maniobra de aproximación. El Auxiliar del Jefe del TVR grabará además las conversaciones que se lleven a cabo entre el Jefe del VTR y el Capitán o Patrón.
- Asimismo, podría ser necesario obtener datos biométricos (huellas dactilares, fotografía, iris o ADN) de los miembros de la dotación, por lo que siempre que no se puedan tomar a bordo de la embarcación se trasladarán al buque madre, aprovechando ese momento para realizar un interrogatorio individual, copiar toda la información de las tarjetas SIM y SD de los teléfonos móviles y volcar los datos del GPS para su posterior análisis. Caso adoptar esta línea de acción, y embarcar a la dotación a bordo, considerar abarloadar al buque el esquife y realizar el registro en ese momento. El personal que custodiaría a la dotación sería el segundo equipo de visita y registro.
- Por último, si la embarcación a visitar y registrar es un *Dhow*, la secuencia de la ejecución será la misma a excepción de la composición del TVR, que se incrementará con mas personal del Equipo de Registro y embarcará todo el personal de la RHIB de asalto a excepción de dos componentes del equipo de seguridad, que permanecerán en la RHIB con su dotación.

D104. VISITAS Y REGISTROS DENTRO DE OPERACIONES DE INMIGRACIÓN ILEGAL.

La composición y distribución del TVR en de las visitas y registros en Operaciones de Inmigración Ilegal se incluyen en el anexo D, pudiendo aplicarse los procedimientos generales que se describen en el capítulo 3 y 4, así como los particulares de este anexo para buques de pequeño porte.

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

PÁGINA EN BLANCO

**1-D-8
SIN CLASIFICAR**

ORIGINAL 111

LISTA DE PÁGINAS EN VIGOR

PÁGINAS EFECTIVAS	NÚMEROS DE PÁGINA
Original	I a XII
Original	1-1 a 1-4
Original	2-1 a 2-6
Original	3-1 a 3-4
Original	4-1 a 4-4
Original	5-1 a 5-2
Original	1-A-1 a 1-A-6
Original	AP I-A-1 a AP I-A-2
Original	AP II-A-1 a AP II-A-2
Original	AP III-A-1 a AP III-A-2
Original	AP IV-A-1 a AP IV-A-4
Original	1-B-1 a 1-B-2
Original	1-C-1 a 1-C-2
Original	1-D-1 a 1-D-8
Original	LPV-1, LPV-2

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

PÁGINA EN BLANCO

LPV-2
SIN CLASIFICAR

ORIGINAL

113

SIN CLASIFICAR

SIN CLASIFICAR

SIN CLASIFICAR

D-SF-71 (A)

SIN CLASIFICAR