



## TRABAJO FIN DE GRADO

Curso 2016-2017

# El Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera

**Tutor/es:** Antonio José Poleo Mora

**Alumno:** Marcos Caneda Otero

**Grado:** Náutica y Transporte Marítimo



# **INDICE**

## **RESÚMEN-ABSTRACT**

## **INTRODUCCIÓN**

## **1-HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL SVA**

## **2-DISTRIBUCIÓN Y MEDIOS**

### **2.1.-DISTRIBUCIÓN**

### **2.2.-MEDIOS**

#### **2.2.1.-Aéreos**

#### **2.2.2.-Terrestres**

#### **2.2.3.-Marítimos**

## **3-ZONAS MARÍTIMAS Y MARCO DE ACTUACIÓN DEL SVA**

### **3.1.-ZONAS MARÍTIMAS**

#### **3.1.1.-Líneas de base rectas**

#### **3.1.2.-Aguas interiores y Mar Territorial**

#### **3.1.3.-Zona Contigua**

#### **3.1.4.-Zona Económica Exclusiva (ZEE)**

#### **3.1.5.-Plataforma Continental**

#### **3.1.6.-Alta Mar**

### **3.2.-MARCO DE ACTUACIÓN DEL SVA**

#### **3.2.1.-Deberes del Estado del pabellón**

#### **3.2.2.-El derecho de visita**

#### **3.2.3.-El derecho de persecución**



## **4-PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA**

### **4.1.-CONTRA INCENDIOS**

**4.1.1.-La teoría del fuego**

**4.1.2.-Clasificación del fuego**

**4.1.3.-Prevención de incendios a bordo**

**4.1.4.-Reacción ante el descubrimiento de un fuego**

**4.1.5.-Misiones de los tripulantes**

### **4.2.-ABANDONO Y SALVAMENTO**

**4.2.1.-Medios de abandono**

**4.2.2.-Medios de Salvamento**

**4.2.3.-Equipos de detección**

**4.2.4.-Medios electrónicos de detección**

**4.2.5.-Situación de hombre al agua**

## **CONCLUSIONES**

## **BIBLIOGRAFÍA**



## **RESUMEN**

El Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera es el marco principal de este trabajo, especialidad de gran antigüedad pues sus inicios datan nada menos que desde el siglo XVI donde en aquel entonces tenía como cometido el de actuar como resguardo fiscal sobre el monopolio del tabaco que ejercía el Estado en aquel entonces.

En la actualidad existen varias especialidades y bases distribuidas por todo el territorio español, centralizadas y dirigidas por el CECOP (Centro de Coordinación Operativo) que tienen como objetivo fundamental combatir el fraude fiscal en materia de impuestos especiales y el contrabando, tanto en labores del tabaco como en el de sustancias ilícitas.

Este trabajo cuenta con cuatro apartados donde se habla de la historia y evolución del SVA, su distribución y sus medios, su marco de actuación en las diferentes zonas marítimas y por último, se hace referencia a un apartado con las diferentes situaciones de emergencia que se pueden dar a bordo de un patrullero (en este caso el Patrullero "Sacre") y los medios disponibles a bordo para poder afrontarlos.

## **ABSTRACT**

The Maritime Custom Service is the main frame of this work, a specialty of great antiquity because its beginnings date no less than since the sixteenth century where at that time had as its responsibility to act as a tax shelter on the monopoly of tobacco that exercised the State back then.

At present there are several specialties and bases distributed throughout the Spanish territory, centralized and directed by the CECOP (Operational Coordination Center) whose main objective is to combat tax fraud in the field of excise and smuggling, both in tobacco works as in that of illicit substances.

This work has four sections that discuss the history and evolution of the SVA, its distribution and means, its framework of action in the different sea areas and finally, refers to a section with the different emergency situations that are can take a patrol boat (in this case the "Sacre" Patrol) and the means available on board to be able to face them.



## INTRODUCCIÓN

Este Trabajo de Fin de Grado está enfocado a mostrar a grandes rasgos el Servicio de Vigilancia Aduanera (S.V.A.), más concretamente y dado que es la especialidad a la que estoy encomendado, el servicio marítimo.

Mi introducción en el mundo marino, se puede decir que tuvo lugar desde el primer día de mi vida, ya que soy hijo y nieto de gente de mar de una pequeña villa llamada O Grove en el litoral de la Ría de Arousa, en la provincia de Pontevedra. Desde que tengo uso de razón siempre recuerdo los paseos y las visitas diarias al puerto para ver los barcos y contemplar sus maniobras. A medida que pasaba el tiempo, cada vez tenía más claro que siempre tendría que acabar trabajando en algún sector relacionado con el mar, me daba igual lo que fuese, pero en el mar.



Persecución entre bateas

Fuente: <http://tecnologia-maritima.blogspot.com.es/2012/11/la-lancha-cougar-que-pertenecio-aduanas.html>

Gracias al apoyo de mis padres conseguí formarme sacando el título de Patrón de Altura a la vez que compaginaba el trabajo del fin de semana y de verano en la empresa familiar.

Yo ya conocía el SVA, puesto que tuvo un gran protagonismo en las rías gallegas en las décadas de los 80's y 90's con las persecuciones entre bateas con lanchas tabacaleras, que más tarde se pasarían al negocio más rentable de la "coca". Dada mi admiración por los barcos, para mí era un sueño poder navegar en aquellos impresionantes barcos de ADUANAS de gran potencia, a los que recuerdo que únicamente con su presencia,



imponía un gran respeto hacia la gente del mar. Pues un buen día en medio de mis estudios para la obtención del título de Patrón de Altura en Instituto Politécnico de Vigo, un gran amigo me había dicho que saldrían plazas de agente y que él conocía una buena academia. Yo me animé, sabía que no sería fácil, pero quizás esa gran ilusión por poder navegar en esos impresionantes barcos fue lo que me dio la fuerza necesaria para poder entrar en el SVA.

Ya han pasado 6 años desde que estoy dentro, y debido a la experiencia adquirida durante todo este periodo, presento este trabajo para dar a conocer este servicio de gran solera que cuenta con un gran prestigio internacional, por ser una de las aduanas que más droga incauta en alta mar.



# **1.-HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL SVA**

Es prácticamente imposible resumir la historia hasta llegar al Servicio de Vigilancia Aduanera tal y como hoy lo conocemos en tan poco espacio, ya que esta comienza nada menos que hace más de 5 siglos. Gran parte de esto se debe a que la historia de este servicio está íntimamente ligada a la historia del tabaco, desde el tan histórico descubrimiento de América.

Su historia más lejana se remonta a la creación del primer Resguardo, organización paramilitar encargada de combatir el contrabando de este artículo monopolizado, ya por el siglo XVI, y así proteger el monopolio fiscal que el Estado ejercía sobre el tabaco, siendo este uno de los principales ingresos de la Real Hacienda española desde el siglo XVII hasta el XVIII.

Su historia puede decirse que está ligada a las vicisitudes por las que ha atravesado a lo largo de los tiempos el Monopolio de Tabacos o la Renta de Tabacos.

Con el Monopolio del Tabaco surge el contrabando y, para combatir éste, aparecen los primeros Resguardos o fuerzas encargadas de perseguirlo y reprimirlo. No sabemos a ciencia cierta cuándo se organizó el primer Resguardo de Tabacos o Cuerpo encargado de combatir el contrabando de este artículo monopolizado. Si bien podría ser en tiempos de Felipe V, el primer rey de la dinastía borbónica (1700-1746) o más bien en la época de ese gran Rey que tantas reformas acometió en España, Carlos III (1759-1788).

Por Real Decreto de 20 de febrero de 1844 se promulgan las bases del arrendamiento de la Renta de Tabacos. En la Base 28 se dice que la empresa arrendataria tendrá a su disposición el resguardo marítimo. Se hará cargo a los buques de que consta y de su subsistencia. Los comandantes de los buques guardacostas y sus tripulaciones pasarán a las órdenes de la empresa, y el servicio del resguardo marítimo se considerará como una parte integrante del contrato. El Gobierno conservará, sin embargo, la iniciativa en el nombramiento de los comandantes de los apostaderos y de los buques, a propuesta de la empresa.<sup>1</sup>

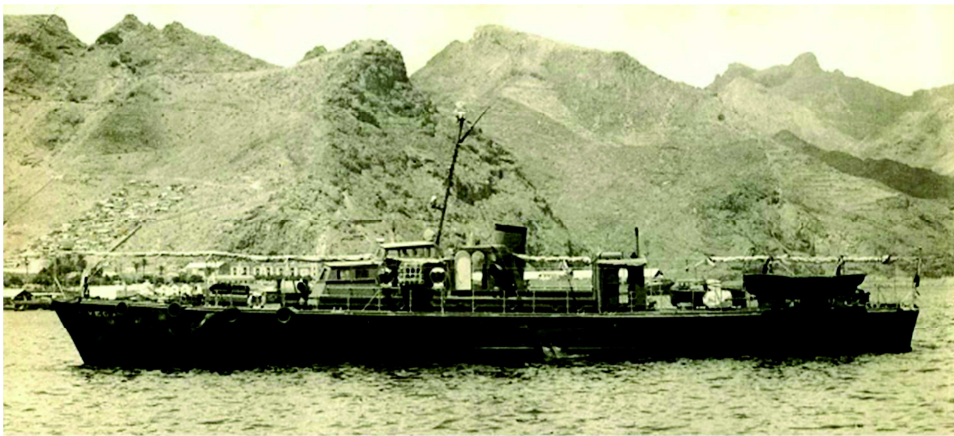
---

<sup>1</sup> (<http://svahistoria.blogspot.com.es/2014/06/el-fulmar-por-el-estrecho.html>)  
(<http://www.investigacionaduanerafiscal.es/vigilancia-aduanera/>)  
(Intranet AEAT)



Un reglamento particular redactado por el Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el de Marina, determinará:

- primero: los apostaderos en que debe dividirse el litoral y fuerzas de que debe constar el resguardo marítimo;
- segundo, el número y clase de sus tripulaciones;
- tercero, los sueldos y haberes de los comandantes y de los empleados de los apostaderos y tripulaciones, y el importe de las raciones de éstos;
- cuarto, las visitas e inspección que el Gobierno debe ejercer en toda la marcha de este servicio.



**Patrullera Vega en Tenerife, años 60**

Fuente: [Intranet AEAT](#)

En cuanto al coste del Resguardo, se satisfará por la empresa, por la Renta Aduanas y por la de Tabaco. (Es curioso que, ciento treinta y dos años después, el Servicio de Vigilancia Fiscal, sucesor de aquel Resguardo, tuviera un análogo sistema de financiación, puesto que su mantenimiento sigue a cargo de la Renta de Tabaco, aunque ahora contribuya al mismo la de Petróleos, e incluso estaba dispuesta la colaboración de la Renta de Aduanas).

Los antecedentes inmediatos del SVA se sitúan en el siglo XX. El 18 de marzo de 1944 se crea, bajo la dependencia de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Tabacos, el Servicio de Vigilancia Terrestre y Marítima de Tabacalera, S.A. Diez años después, mediante Decreto de 17 de diciembre del año anterior pasó a depender del Ministerio de Hacienda.





Fuente: <http://www.investigacionaduanerafiscal.es/vigilancia-aduanera/>

La Orden del Ministerio de Hacienda de ocho de febrero de mil novecientos cincuenta y seis estableció el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, en sustitución del antiguo Servicio Especial de Vigilancia Marítima de Tabacalera, Sociedad Anónima, y por su disposición adicional declaró la vigencia del Reglamento de dicha Entidad en cuanto no hubiese sido modificado por la referida Orden.

El aludido Reglamento, aprobado por Decreto de once de septiembre de mil novecientos cuarenta y cinco, fue dictado en cumplimiento de lo prevenido en la base vigésima segunda de la Ley de diecinueve de marzo de mil novecientos cuarenta y cuatro para la concesión por concurso de la explotación del Monopolio de Tabacos.

Regulado por la Orden que se menciona el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal con las facultades inherentes al descubrimiento y persecución en todo el territorio nacional de los actos e infracciones de contrabando y defraudación y realizándose estas de manera principal, por vía marítima, con el fin de lograr la eficacia imprescindible de las embarcaciones que posee actualmente o pueda poseer en el futuro el expresado Servicio, se estima conveniente que sus funciones y normas de actuación queden perfectamente definidas, salvando la ambigüedad que pueda deducirse de la anterior reglamentación y que se les atribuya la consideración legal de Resguardo Fiscal del Estado.

Todo ello aconseja que, sin perjuicio de elaborar en su momento oportuno el correspondiente Reglamento que, sustituyendo al antes citado de Tabacalera, S.A., señale la misión y funciones del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, así como la situación del personal integrado en el mismo, se regule, ahora en forma debida, el uso y utilización de las embarcaciones del referido Servicio, precisando las funciones y



facultades de las mismas en íntima conexión y dependencia con las unidades de la Marina de Guerra, a fin de hacer más eficaz la prevención y, en su caso, la represión del contrabando.

En su virtud, visto el informe emitido por el Comité de Coordinación para la represión del Contrabando y la Defraudación, creado por Decreto de catorce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, a propuesta conjunta de los Ministros de Marina y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día diecinueve de abril de mil novecientos sesenta y uno.

Mediante el Decreto el 22 de junio de 1961, se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Especial para la Represión del Contrabando, donde se establece el uso y utilización de las embarcaciones y se precisa la Íntima conexión y dependencia con la Marina de Guerra. Además, se recoge las facultades de las unidades pertenecientes a este Servicio, para a cualquier hora del día y de la noche detener, registrar, aprehender a los buques españoles y también extranjeros sospechosos de conducir contrabando y que naveguen por las aguas fiscales españolas.

<sup>2</sup>*PRESIDENCIA DEL GOBIERNO*

*DECRETO N° 1002/61 DE 22 DE JUNIO (B.O.E. 157 DE 3 DE JULIO) EN EL QUE SE REGULA LA VIGILANCIA MARÍTIMA DEL SERVICIO ESPECIAL DE VIGILANCIA FISCAL PARA LA REEPRESION DEL CONTRABANDO.*

*DISPONGO:*

*Artículo 1*

*El Servicio Especial de Vigilancia Fiscal dispondrá de los buques necesarios para la vigilancia marítima que en todo caso tendrán el carácter de Auxiliares de la Marina de Guerra y la consideración legal de Resguardo Fiscal del Estado.*

---

<sup>2</sup> ( R.D. 1002/61 de 22 de Junio de Vigilancia Marítima del Servicio de Vigilancia Aduanera)



*Estos buques arbolarán la bandera que para los pertenecientes al Ministerio de Hacienda establece el Decreto de 17 de Octubre de 1945.*

*Por los Capitanes Generales de los Departamentos Marítimos y los Comandantes Generales de las Bases Navales se expedirán las correspondientes patentes, en las que se harán constar los siguientes datos:*

- a) Características de la unidad.*
- b) Servicio para el que está destinada.*
- c) Armamento fijo y portátil aprobado por el E.M. de la Armada.*
- d) Dotación.*

*Estas patentes serán expedidas a solicitud del SEVF dirigida al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.*

### Artículo 2

*Los buques afectos al S.E.V..F. estarán sujetos a las disposiciones referentes a la navegación a que se hallen sujetos los buques de análoga índole pertenecientes al Estado.*

### Artículo 3

*Las unidades pertenecientes a este Servicio, como tales buques auxiliares de la Marina de Guerra, podrán a cualquier hora del día o de la noche detener, registrar y aprehender a los buques españoles y también extranjeros sospechosos de conducir contrabando y que naveguen por aguas fiscales (sic) españolas.*

*La persecución de los buques extranjeros deberá comenzarse en cuanto aquellos se encuentren en aguas interiores o jurisdiccionales españolas, pudiendo continuar fuera del mar territorial a condición de que no sea interrumpida.*



*En relación con los buques españoles la persecución podría efectuarse en cualquier caso y circunstancia.*

*En ambos casos, la persecución, deberá cesar al entrar el buque perseguido en aguas territoriales de otra potencia.*

#### Artículo 4

*Cuando los buques pertenecientes a este Servicio se encuentren en la mar a la vista de buques de guerra nacionales en misión análoga, enlazarán con estos y operarán de acuerdo con las instrucciones del más caracterizado de los Comandantes, conducentes a la mayor eficacia de la vigilancia y represión del contrabando en los casos concretos de persecución y aprehensión buques o embarcaciones sospechosas.*

#### Artículo 5

*Los buques de este Servicio mantendrán el oportuno enlace radiotelegráfico o radiotelefónico con las Autoridades de Marina y con los buques de vigilancia de costa, utilizando el cifrado, que convenga y previamente se acuerde.*

#### Artículo 6

*Los buques del S.E.V.F. podrán entrar y salir libremente de los puertos y varar en cualquier punto de la costa, sin despacho de aduanas, ni patentes de sanidad, ni ningún otro requisito exigido o que se exija en el futuro a los buques dedicados al comercio. Darán cuenta, no obstante, de sus movimientos a las Autoridades de Marina y a las de Hacienda.*

*Podrán, asimismo efectuar rastreos en las costas y en los puertos sin previo aviso, pero dando cuenta oportuna de los motivos del rastreo y sus resultados.*



Artículo 7

*Los buques de este Servicio podrán solicitar en caso necesario el auxilio y colaboración de los buques de guerra, aunque estos no se encuentren dedicados específicamente a la vigilancia de las costas.*

Artículo 8

*Los buques de Vigilancia Fiscal estarán dotados de las armas fijas y portátiles necesarias para el cumplimiento de su misión, pudiendo hacer uso de ellas, tanto en defensa propia como para la detención de las embarcaciones sospechosas.*

*El S.E.V.F. solicitará del E.M. de la Armada la oportuna aprobación del armamento fijo y portátil de las embarcaciones, así como de las características a que debe ajustarse la construcción de las mismas en relación con su utilización en caso de guerra.*

Artículo 9

*Las aprehensiones realizadas por el Servicio de Vigilancia Marítima en unión de los reos y actas de aprehensión o descubrimiento, en su caso, se entregarán a las Autoridades de Marina correspondientes, levantándose un acta de entrega que suscribirán esta Autoridad o quien la represente y el Jefe de los aprehensores. En este Acta se harán constar: clase, número y nombre de los barcos aprehensores, lugar, día y hora en que verifica a aprehensión, filiación de los tripulantes de los barcos contrabandistas, descripción de los bultos aprehendidos con todos los detalles que les caractericen, todas las demás circunstancias especiales que hayan concurrido en la aprehensión. Los géneros, embarcaciones y reos, en unión de las citadas actas, serán puestos por la citada Autoridad de Marina a disposición del Sr. Delegado de Hacienda, dentro de las 24 horas siguientes al levantamiento del acta de entrega.*

Artículo 10

*Las embarcaciones del S.E.V.F. solo podrán prestar el servicio para el que están consagradas: es decir, la vigilancia y represión del contrabando.*



*En caso de guerra, los buques destinados a la vigilancia marítima pasarán a depender directamente del Estado Mayor de la Armada.*

#### Artículo 11

*Los buques del S.E.V.F. de velocidad superior a 20 nudos o tonelaje superior a setenta toneladas, podrán ser mandadas por Jefes y Oficiales en activo, pertenecientes al Cuerpo General de la Armada o a la Reserva Naval Activa. Las embarcaciones de características inferiores a las citadas, podrán ser mandadas por Pilotos o Patrones del SEVF.*

*El personal militar será nombrado por el Ministerio de Hacienda a propuesta del de Marina y en cuanto al personal civil, será contratado en las condiciones que se determine por el Ministerio de Hacienda.*

#### Artículo 12

*El personal civil de las dotaciones tendrá también la condición de aforado de la jurisdicción de Marina por los delitos que cometa con motivo u ocasión del servicio y de las relaciones con sus superiores o compañeros, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria que le corresponda por aplicación de las disposiciones reglamentarias del S.E.V.F.*

#### Artículo 13

*En los buques del S.E.V.F. podrán embarcar eventualmente en sus salidas a la mar dotaciones reducidas, aparte de la propia, constituida por un suboficial, sargento o cabo, con el número necesario de marineros armados.*



*Este personal, durante el tiempo de embarco, percibirá del S.E.V.F. las dietas de embarque reglamentarias en este, teniendo derecho a la participación en los premios que puedan corresponder por las aprehensiones en que intervengan.*

#### Artículo 14

*Por las Autoridades de Marina se darán las máximas facilidades a las del S.E.V.F. para el mejor cumplimiento de la misión que tienen encomendada.*

*Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de junio de mil novecientos sesenta y uno. REGULA LA VIGILANCIA MARÍTIMA DEL SERVICIO ESPECIAL DE VIGILANCIA FISCAL PARA LA REEPRESION DEL CONTRABANDO.”*

En el año 1982 pasó a denominarse Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA), dependiendo, como organismo autónomo, del Ministerio de Hacienda a través del Real Decreto 319/1982 de 12 de Febrero de 1982 sobre el Servicio de Vigilancia Aduanera, su Denominación y Reestructuración.

<sup>3</sup>“REAL DECRETO 319/1.982, DE 12 DE FEBRERO,  
SOBRE EL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA:  
DENOMINACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN

#### Artículo 1

*El Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, que pasará a denominarse en lo sucesivo Servicio de Vigilancia Aduanera, continuará adscrito al Ministerio de Hacienda a través de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales en el doble ámbito de su competencia central y territorial, conservando el carácter de Organismo autónomo definido en*

---

<sup>3</sup> (R.D. 319/82 de 12 de Febrero sobre el Servicio de Vigilancia Aduanera)



el art. 2.º de la Ley de Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958, y en el art. 4º, ap. 1, a), de la Ley General presupuestaria de 4 de enero de 1977.

## Artículo 2

Corresponde al Servicio de Vigilancia Aduanera:

1. El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando; a cuyos efectos, y por la consideración legal de Reaseguro Aduanero que el Servicio ostenta, ejercerá las funciones que le son propias de vigilancia marítima, aérea y terrestre encaminadas a dicho fin.

*La vigilancia se efectuará conforme a lo establecido en el Decreto 1002, de 22 junio 1961.*

2. La actuación en cuantas tareas de inspección, investigación y control le sean encomendadas por los Servicios de Inspección de Aduanas.
3. La participación en misiones de investigación, vigilancia y control en materia de impuestos especiales.
4. La colaboración con los Órganos competentes en la investigación y descubrimiento de las infracciones de control de cambios.
5. Cualquier otro cometido que pudiera asignársele por el Ministerio de Hacienda.
6. Las facultades anteriores lo serán sin perjuicio de las reconocidas en la normativa vigente a la Guardia Civil como Resguardo Fiscal del Estado.





### Artículo 3

*El Servicio de Vigilancia Aduanera se estructurará en los siguientes*

*Órganos:*

- *Inspección General.*
- *Servicios Territoriales:*
- *Jefaturas de Zonas.*
- *Jefaturas Provinciales.*
- *Destacamentos.*

### Artículo 4

*La Inspección General constituye el Órgano central del Servicio y bajo la jefatura superior del Inspector general está constituida por:*

- *Secretaría General.*
- *Dirección de Operaciones.*
- *Dirección de Servicios.*

*El Inspector general, con nivel orgánico de Subdirector general, tendrá, respecto al Servicio, las competencias y atribuciones que la Ley de Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas y disposiciones concordantes y complementarias reconoce a los Directores o Jefes de los Organismos autónomos.*

*La Secretaría General constituirá el órgano de estudio y de asesoramiento del inspector general, correspondiéndole, asimismo, la selección y formación de funcionarios, a través de la Escuela Oficial de Aduanas, las labores de estadística y de proceso de datos, las publicaciones y los registros generales. Estará regida por el Secretario general, que será Segundo Jefe del Servicio de Vigilancia Aduanera.*



*La Dirección de Operaciones, con nivel de Servicio, tendrá a su cargo la preparación, dirección, coordinación y control de las actuaciones del Servicio encaminadas a descubrir y reprimir el contrabando y demás actividades fraudulentas cuya persecución tenga encomendadas el Organismo.*

*Corresponde a la Dirección de Servicios, con nivel orgánico de Servicio la programación y gestión económico-administrativa del Organismo, la administración de su personal y la de los medios materiales de que dispone:*

*A la Jefatura del Servicio de Vigilancia Aduanera se afectará orgánicamente la Intervención Delegada, que será la misma adscrita a la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales. El asesoramiento jurídico se realizará a través del Director general de Aduanas e Impuestos Especiales mediante la Asesoría Jurídica dependiente orgánicamente del mismo.*

*La Secretaría General y las Direcciones de Operaciones y de Servicios estarán integradas por las Secciones y Unidades de nivel inferior que se determinen por Orden del Ministerio de Hacienda.*

#### Artículo 5

*El Inspector general de Servicio y el Secretario general serán nombrados y revocados libremente por el Ministerio de Hacienda, a propuesta del Director general de Aduanas e Impuestos Especiales, debiendo recaer su nombramiento en funcionarios del Cuerpo de Inspectores de Aduanas e Impuestos Especiales.*

*Los restantes puestos serán designados de acuerdo con el Estatuto del Personal al Servicio de los Organismos Autónomos de 23 de julio de 1971.*

#### Artículo 6

*En cada una de las Delegaciones de Hacienda Especiales, y con el mismo ámbito territorial, existirá una Jefatura de Zona del Servicio de Vigilancia Aduanera, que dependerá del Inspector general, y*



*también funcionalmente de la Inspección Regional de Aduanas e Impuestos Especiales, y cuyo Jefe tendrá el nivel orgánico de Jefe de Sección de la Administración Territorial de la Hacienda.*

*La misión principal del Jefe de Zona será la de inspeccionar, impulsar y coordinar la acción de los funcionarios y elementos del Servicio existentes en la misma.*

*Bajo la dependencia directa del Jefe de Zona funcionará una Brigada Móvil, que le auxiliará en la misión encomendada.*

#### Artículo 7

*En las provincias en que se determine por el Ministerio de Hacienda existirán Jefaturas Provinciales del Servicio de Vigilancia Aduanera que dependerán de la Inspección General, y también funcionalmente de la correspondiente Inspección-Administración de Aduanas e Impuestos Especiales, y cuyo Jefe tendrá el nivel orgánico de Jefe de Sección de la Administración Territorial de la Hacienda.*

*Por su importancia, serán clasificadas en Jefaturas Provinciales de categoría especial y de primera, segunda y tercera.*

*Las Jefaturas Provinciales radicarán, como norma general, en la capital de la provincia, si bien, cuando las circunstancias así lo aconsejen, podrán ubicarse en otra localidad.*

*El Jefe provincial tendrá atribuciones de dirección y mando sobre todos los miembros del Servicio radicados en su provincia, correspondiéndole, asimismo, la administración del personal y de los medios materiales puestos a su disposición.*

*En las capitales de provincia donde radiquen las Jefaturas de Zona, la Jefatura Provincial será asumida por el Jefe de Zona.*



### Artículo 8

*Si las conveniencias del servicio lo exigieran, existirán, en las provincias que se determinen por el Ministerio de Hacienda, Destacamentos bajo el mando de un Jefe, que dependerá directamente del Jefe provincial.*

### Artículo 9

*En el desempeño de su misión los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera tendrán el carácter de Agentes de la autoridad y poseerán, dentro de su competencia, las facultades y atribuciones previstas en las Leyes vigentes para los funcionarios encargados de la investigación y descubrimiento de las correspondientes infracciones.*

*Los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera se considerarán en actividad permanente, no pudiendo realizar ninguna otra actividad pública o privada retribuida.*

*Por el carácter de las misiones que le son propias y su condición de Agentes de la autoridad, estarán autorizados para el uso de armas, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1002/1961, de 22 de junio, que regula la vigilancia marítima, y por el Real Decreto 2179/1981, de 24 de julio, que aprobó el Reglamento de Armas.*

### DISPOSICIONES FINALES

- 1. En el plazo de un año desde la publicación de este Real Decreto se aprobará, a propuesta del Ministerio de Hacienda y previo informe del Consejo de Estado y del Ministerio de Defensa, el Reglamento de funcionamiento del Organismo.*
- 2. La aplicación de lo dispuesto en el presente Real Decreto no podrá implicar aumento de gasto, según lo previsto en los arts. 19 y 20 de la Ley 44/1981, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1982, por lo que se deberá financiar con la baja en otros créditos o dotaciones.*



3. *Se autoriza al Ministerio de Hacienda para dictar las disposiciones oportunas sobre desarrollo de la estructura orgánica del Servicio de Vigilancia Aduanera.*

### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

*Queda derogado el Decreto de 17 diciembre 1954 y Orden ministerial de Hacienda de 8 de febrero de 1956, así como todas las demás disposiciones que se opongan al presente Real Decreto.”*

Con la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, se crea la AEAT y el SVA pasa a depender de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, como una Subdirección más del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

A través de la Orden de 2 de Junio de 1994 por la que se desarrolla la estructura de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (AEAT), pasa a ser una Dirección Adjunta de ese Departamento, denominándose DAVA (Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera).

Aduanas contiene en un círculo central las armas que representan a los antiguos reinos españoles y que componen el escudo de España (Castilla, León, Aragón y Navarra) con la excepción del Reino de Granada, para simbolizar que es un servicio de ámbito nacional. Este círculo está incluido dentro de una corona dentada que representa a la industria, el ancla simboliza la navegación y la flecha con el casco alado de Hermes en su extremo, el comercio. Las ramas de laurel y trigo representan el éxito, la agricultura y el trabajo. La corona real española indica que es un servicio real.





Como sucede con el torrotito o bandera de proa de la Armada Española, en el escudo de Aduanas únicamente figuran las armas de los antiguos reinos de España que contaron con una armada durante la Edad Media. Este es el motivo por el que no se han incluido ni el blasón del Reino de Granada ni el escusón con las armas de la dinastía reinante que sí figuran en el escudo de España.

Aunque la relación del Servicio de Vigilancia Aduanera con la Aduana data de siglos, no debemos olvidar que el escudo histórico del servicio marítimo de Hacienda es el que figura en su pabellón, es decir, las HH coronadas.<sup>4</sup>



Fuente: [Intranet AEAT](#)

---

<sup>4</sup> ([https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera))  
(<http://www.investigacionaduanerafiscal.es/vigilancia-aduanera/>)  
(Intranet AEAT)



## 2.-DISTRIBUCIÓN Y MEDIOS

### 2.1.-DISTRIBUCIÓN:

El SVA cuenta con diferentes especialidades, las cuales gracias a su coordinación y bajo las órdenes de los jefes de las unidades operativas, puede llevar a cabo el cometido de sus funciones como pueden ser el blanqueo de capitales, contrabando de tabaco, tráfico sustancias ilegales, delitos contra la propiedad industrial entre otros, los cuales están amparados en la Ley Orgánica 12/1995 de 12 diciembre de Represión del Contrabando, modificada actualmente por la L.O. 6/2011 de 30 de Junio.

Escala Superior "grupo A1"	NAVEGACIÓN	Título de Licenciado o Graduado en Náutica y Transporte Marítimo
	PROPULSIÓN	Título de Licenciado o Graduado en Máquinas Navales
	RADIOCOMUNICACIONES	Título de Ingeniero Industrial, Ingeniero de Telecomunicaciones o de Licenciado o Graduado en Radioelectrónica Naval
	INVESTIGACIÓN	Título de Doctor, Licenciado, Graduado, Arquitecto, Ingeniero o equivalente
Escala Ejecutiva "grupo A2"	NAVEGACIÓN	Título de Diplomado o Graduado en Navegación Marítima
	PROPULSIÓN	Título de Diplomado o Graduado en Máquinas Navales
	RADIOCOMUNICACIONES	Título de Ingeniero técnico Industrial, Ingeniero técnico de Telecomunicaciones o de Diplomado o Graduado en Radioelectrónica Naval
	INVESTIGACIÓN	Título Diplomado, Arquitecto Técnico, Ingeniero Técnico o Grado
Escala de Agentes "grupo C1"	NAVEGACIÓN	Título de Bachiller, Formación Profesional de segundo grado o equivalente y Certificado de Formación Básica
	INVESTIGACIÓN	Título de Bachiller, Formación Profesional de segundo grado o equivalente



Está distribuido por funcionarios de las escalas A1 (escala Superior), A2 (escala Ejecutiva) y C1 (escala de Agentes) que a su vez se dividen en las especialidades de Navegación, Propulsión, Radiocomunicaciones e Investigación. Los requisitos para poder acceder a estos son los citados en el cuadro anterior.

Como se puede observar, el acceso a las distintas especialidades requiere que a parte de tener que pasar la correspondiente oposición, es requisito imprescindible estar en posesión de títulos de especialidad, como puede ser por ejemplo en el caso de los agentes marítimos que deben poseer el certificado de Formación Básica a la hora de acceder a la oposición. Una vez dentro continúa su formación, tanto en la academia de la Policía Nacional en Ávila para el caso de los agentes, como en el Instituto de Estudios Fiscales perteneciente a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Madrid para la escala ejecutiva, con diferentes cursos de formación tanto en legislación como en el modus operandi para desenvolver los cometidos que le sean encomendados en las correspondientes actuaciones en los que se les requiera, así como también los diferentes cursos de formación específica tales como son los de supervivencia en la mar, contra incendios, botes de rescate, entre otros, para las especialidad del servicio marítimo, todos ellos realizados en las instalaciones del Centro de Seguridad Marítima Integral de Jovellanos (Gijón). También se puede citar, que una vez que se pasa a ser funcionario de carrera en el servicio activo, se realizan las correspondientes y periódicas prácticas de tiro ya que los funcionarios del SVA tienen licencia de armas del tipo A y en ejercicio de sus funciones poseen el carácter de agentes de la autoridad.

Desde el año 2011, la Comisión Provincial de Coordinación de la Policía Judicial cuenta con el SVA, a quien se encomienda como Policía Judicial con base al artículo 283 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal no solo para los delitos de contrabando, blanqueo conexo, investigación del fraude fiscal y la economía sumergida, sino también específicamente como vías de colaboración de las investigaciones patrimoniales, investigación de datos de la AEAT, investigación de insolvencias aparentes a los efectos de suspensión de penas, e incluso localización de inculpados o reos por delitos contra la Hacienda Pública o blanqueo de capitales, y obtención de datos fiscales complementarios al Punto Neutro Judicial.





<sup>5</sup>Vigilancia Aduanera cuenta con bases repartidas por todo el territorio nacional pudiéndose dividir éstas en:

- Servicios Centrales (Madrid)
- Áreas Regionales (AA. RR.) (una por comunidad autónoma)

Y a su vez en:

- Unidades Operativas (UU. OO.): Personal de investigación.
  - Unidades Combinadas (UU. CC.): Investigación y marítimo.
  - Bases Marítimas (BB. MM.): Personal marítimo.
  - Destacamentos Aéreos: Unidades aéreas del SVA.
- 
- Comunidad de Madrid:
    - Servicios Centrales. Dirección Adjunta (Sub. de Operaciones y Logística)
    - Unidad Operativa de Madrid
    - Aeropuerto de Madrid-Barajas
  - Andalucía, Ceuta y Melilla:
    - Sede del Área Regional: Sevilla
    - Unidades Operativas: Granada, Sevilla, Motril (Granada), Jerez de la Frontera (Cádiz), La Línea de la Concepción (Cádiz), Córdoba
    - Unidades Combinadas: Algeciras (Cádiz), Málaga, Cádiz, Huelva, Almería
    - Bases Marítimas: Málaga, Algeciras (Cádiz), Almería, Cádiz, Motril (Granada) y Huelva
    - Ceuta y Melilla
  - Aragón:
    - Unidad Operativa y sede AR: Zaragoza
  - Asturias:
    - Unidad Operativa y sede AR: Oviedo (Asturias)
    - Unidad Combinada: Gijón (Asturias)

---

<sup>5</sup> (Intranet AEAT)

([http://webpolicial.info/portal/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=266](http://webpolicial.info/portal/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=266))

([https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera))



- Base Marítima: Gijón (Asturias)
- Islas Baleares:
  - Sede del AR: Palma de Mallorca (Baleares)
  - Unidades Operativas: Palma de Mallorca (Baleares) y Mahón (Baleares)
  - Unidad Combinada: Ibiza (Baleares)
  - Bases Marítimas: Ibiza (Baleares) y Palma de Mallorca (Baleares)
- Islas Canarias:
  - Unidad Operativa y sede del AR: Las Palmas de Gran Canaria
  - Unidad Combinada: Santa Cruz de Tenerife
  - Bases Marítimas: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.
- Cantabria:
  - Unidad Operativa y sede del AR: Santander (Cantabria)
  - Base Marítima: Santander (Cantabria)
- Castilla La Mancha:
  - Sede AR: Toledo
  - Unidades Operativas: Albacete, Ciudad Real, Puertollano (Ciudad Real), Quintanar de la Orden (Toledo) y Toledo
- Castilla y León:
  - Sede AR: Valladolid
  - Unidades Operativas : Burgos, Ciudad Rodrigo (Salamanca), León, Valladolid, Salamanca y Zamora
- Cataluña:
  - Sede AR: Barcelona
  - Unidades Operativas: Barcelona, Aeropuerto del Prat (Barcelona), Tarragona, Palamós (Gerona), Gerona, Lérida
  - Unidad Combinada: Figueras (Gerona)
  - Bases Marítimas: Palamós (Gerona) y Barcelona
- Extremadura:
  - Sede AR: Badajoz
  - Unidades Operativas: Cáceres y Badajoz
- Galicia:



- Sede AR: A Coruña
- Unidades Operativas: A Coruña, Ribadeo (Lugo), Lugo, Orense y Pontevedra
- Unidad Combinada: Vigo (Pontevedra)
- Bases Marítimas: A Coruña, Ribadeo (Lugo), Muros (A Coruña), Vilagarcía de Arousa (Pontevedra), Marín (Pontevedra) y Vigo (Pontevedra)
- La Rioja:
  - Unidad Operativa y sede AR: Logroño (La Rioja)
- Región de Murcia:
  - Sede AR: Murcia
  - Unidad Operativa: Murcia
  - Unidad Combinada: Cartagena (Murcia)
  - Base Marítima: Cartagena (Murcia)
- Navarra :
  - Unidad Operativa y sede AR: Pamplona (Navarra)
- País Vasco :
  - Sede AR: Bilbao (Vizcaya)
  - Unidades Operativas: San Sebastián (Guipúzcoa) y Bilbao (Vizcaya)
  - Base Marítima: Santurce (Vizcaya)
- Comunidad Valenciana:
  - Sede AR: Valencia
  - Unidad Operativa: Valencia
  - Unidad Combinada: Alicante, Castellón de la Plana
  - Bases Marítimas: Alicante, Castellón de la Plana y Valencia.

## DESTACAMENTOS AÉREOS

- Permanentes
  - Base Aérea de Morón (Sevilla)
  - Base Aérea de San Javier (Murcia)
  - Aeródromo Militar de Santiago (A Coruña)

## **2.2.-MEDIOS:**

### **2.2.1.-AÉREOS:<sup>6</sup>**

En la actualidad Vigilancia Aduanera cuenta con 6 aviones EADS CASA C-212 de patrulla marítima. Estos son operados por el Ala 37 del Ejército del Aire en virtud del Convenio de Cooperación entre la AEAT y el EA. En 1998 estos fueron sometidos a un proceso de modernización para dotarlos de mejores equipamientos electrónicos para realizar sus cometidos dotándolos de FLIR y radares de búsqueda entre otros.



Fuente: [intranet AEAT](#)

Cuenta con destacamentos permanentes en la Base Aérea de Morón (Sevilla), la Base Aérea de San Javier (Murcia) y el Aeródromo Militar de Santiago (La Coruña).

Asimismo, cuenta con helicópteros en distintas bases repartidas por todo el territorio español y que pueden operar desde los buques de operaciones especiales con que cuenta el Servicio. Entre los aparatos en servicio están los modelos MBB Bo

---

<sup>6</sup> (Intranet AEAT)  
([https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera))

105, MBB/Kawasaki BK117, y los Eurocopter Dauphin N3, todos ellos fabricados por Eurocopter que suman un total de siete aparatos.



Fuente: [intranet AEAT](#)

La actual flota de helicópteros ha sido modernizada y a su vez incrementada con la adquisición de nuevos Dauphin. El objetivo fundamental de sus misiones es efectuar la vigilancia y reconocimiento marítimo para buscar, localizar, identificar y seguir a embarcaciones de interés derivado de las funciones encomendadas en la investigación, represión y persecución de delitos de contrabando. Todos ellos llevan rotulada la palabra ADUANAS y el logotipo de la AEAT y de Vigilancia Aduanera.

### 2.2.2.-TERRESTRES:<sup>7</sup>

El componente terrestre se dedica a la investigación y represión de los delitos de contrabando en todo el territorio nacional y sus pesquisas están relacionadas con el blanqueo de capitales, el narcotráfico, el crimen organizado o el fraude fiscal.

Sus integrantes no van uniformados, si bien disponen de chalecos identificativos y chubasqueros azules con la palabra ADUANAS y AGENCIA TRIBUTARIA para facilitar la identificación por parte de otros agentes en sus intervenciones. A partir de 2016, y siguiendo la instrucción de uniformidad del Director del Departamento de

---

<sup>7</sup> (Intranet AEAT)  
([https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera))



Aduanas e II. EE. se está haciendo entrega de uniformes al personal destinado en recintos aduaneros y Centros de Coordinación.

Entre el diverso material con que cuentan podemos encontrar equipos de interceptación telefónica, sistemas de seguimiento y localización de objetivos y demás equipos habituales entre las organizaciones de estas características.

Asimismo cuentan con escáneres móviles para la identificación de posibles mercancías de contrabando en los principales puertos utilizando camiones-escáner y furgonetas-escáner en los aeropuertos. Cabe destacar la adquisición de MEDUSA que permite detectar dobles fondos en otros vehículos realizando el escaneado en movimiento.

A través de un acuerdo entre el Departamento de Aduanas e II. EE. de la AEAT y el Departamento de Energía de Estados Unidos, para la cooperación para la prevención de tráfico ilícito de materiales nucleares y radiactivos, se ha instalado en los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia el sistema *megaport*.



Fuente: <http://www.coordinadoratenerife.org/index.php/2013?view=archive&month=9>

Su parque móvil está compuesto por vehículos camuflados en su mayoría, si bien, en puertos y aeropuertos, utilizan vehículos rotulados con la palabra ADUANAS y el emblema de Vigilancia Aduanera junto con el logotipo de la AEAT. En total cuenta con 519 vehículos (entre automóviles, furgonetas, motocicletas, camiones y todoterrenos).



Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera)

Todos ellos van equipados con aparatos lanza destellos azules, al igual que los vehículos policiales en España, dadas las funciones que tienen encomendadas.

### **2.2.3.-MARÍTIMOS:**<sup>8</sup>

Debido a su larga historia, y amparándose en el R.D. 1002/61, mencionado anteriormente, los buques de Vigilancia Aduanera tienen la consideración de buques auxiliares de la Armada, es por eso que no disponen de matrícula ni tienen la obligación de cumplir con los fundamentos del SOLAS como cualquier otro buque civil, pero eso no quiere decir que no dispongan de medios de seguridad ni se realicen los correspondientes ejercicios en los distintos casos de emergencia (abandono, contraincendios, vía de agua o cualquier otro peligro) ya que estos se realizan una vez por semana. A bordo existen cuadros de emergencia para los diferentes peligros, donde cada miembro de la tripulación debe familiarizarse con sus funciones para cada caso, así como es obligatorio el uso de casco y chaleco salvavidas inflable en las maniobras de cubierta. Dichas maniobras entrañan un riesgo importante dado que este Servicio suele desempeñar sus funciones en la oscuridad de la noche y muchas veces en condiciones

---

<sup>8</sup> (Intranet AEAT)

(<http://svahistoria.blogspot.com.es/2014/06/el-fulmar-por-el-estrecho.html>)

(<http://www.navymar.com/PetrellAduanas.htm>)



de mala mar, teniendo que arriar la embarcación auxiliar para realizar inspecciones a otras embarcaciones, tanto porque se traten de embarcaciones sospechosas de transportar mercancías ilegales, como inspecciones rutinarias.

La flota de Vigilancia Aduanera tiene la peculiar característica de que el nombre de la gran mayoría de sus embarcaciones es el de una ave marina. Su flota es una de las más importantes del Estado Español, tanto por su historia como por su cuantía. Entre los elementos tecnológicos de que van dotadas encontramos intensificadores de luz o cámaras térmicas así como sistemas de localización permanente o sistemas de ayuda a la navegación -GPS, radares de alta definición, sondas, etc.

Todos sus buques llevan rotulada la palabra ADUANAS y el logotipo de la AEAT y de Vigilancia Aduanera. Actualmente lucen un esquema de pintura de baja visibilidad azul oscuro.

El SVA cuenta con 2 Buques de Operaciones Especiales (B.O.E.). Las tripulaciones alistadas a ellos están altamente cualificadas en la interceptación y abordaje de buques destinados al contrabando (ya sea de droga, armas y explosivos, etc.). Los agentes involucrados en este tipo de operaciones tienen a su disposición equipamiento específico de operaciones especiales. Cuentan con un entrenamiento y una experiencia acorde a las necesidades del tipo de operaciones que van a desarrollar. Podemos destacar que de los dos buques B.O.E. que son el Petrel I y el Fulmar, el primero de ellos fue iniciado en la década de 1970 como buque oceanográfico para Portugal y finalmente acabado como pesquero. Tras sufrir un incendio en astillero en el año 1991, fue adquirido y transformado finalmente por Rodman Polyships en Vigo para ponerlo a disposición del SVA en el año 1993. El Fulmar en cambio es de nueva construcción, hecho por los Astilleros Gondán S.A. Cuenta con una gran autonomía, pista para helicópteros, lanchas de interdicción y asalto, celdas de detención, etc. Sin embargo, se puede decir que la joya del Servicio el buque Petrel I, debido a la gran cantidad de incautaciones de droga que tiene en su haber, las cuales se pueden ver en el interior de sus pasillos donde hay una foto de cada una de sus actuaciones.



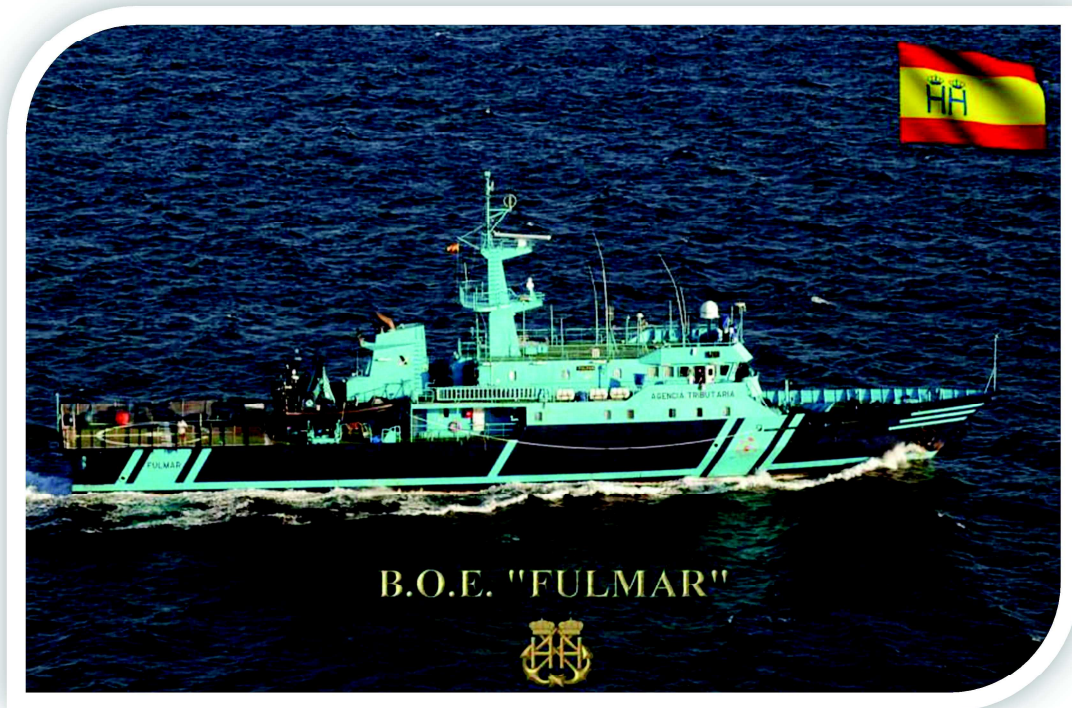
- **Buque de Operaciones Especiales Petrel I:**



Fuente: <http://www.navy-mar.com/PetrelAduanas.htm>

- Año de construcción: 1970
- Eslora: 72,50m
- Manga: 12 m
- Puntal: 4 m
- Potencia: 2 motores MWM TBD 500 6E (3500 cv)
- Propulsión: 1 hélice de paso variable
- Velocidad máxima: 14 kn
- TRB: 1600 Tm
- Tripulación: normal 23, máxima 32

- **Buque de Operaciones especiales Fulmar:**



Fuente: <http://svahistoria.blogspot.com.es/2014/06/el-fulmar-por-el-estrecho.html>

- Año de construcción: 2006
- Eslora: 61 m
- Manga: 9,90 m
- Calado: 2,70 m
- Potencia: 2x2720 HP
- TRB: 727 Tm
- Tripulación: 30 personas

Este buque fue la última gran inversión debido a su gran embergadura y la gran tecnología con la que dispone. Para intercepciones y abordajes en alta mar cuenta con dos embarcaciones, estibadas una en cada banda, entre el puente y la pista para helicópteros, con los correspondientes pescantes y sistemas para arriado y recuperación rápida. Una de ellas tiene capacidad para alcanzar una velocidad de 40 nudos, con autonomía de 125 millas náuticas, propulsión mediante un motor diésel intraborda y



un hidrojet Hamilton. La otra lancha tiene una velocidad máxima de 50 nudos, estando propulsada por motores fueraborda. Ambas tienen una eslora algo superior a los 7,5 m.

A parte de los B.O.E. de los que dispone el Servicio, en cada una de las bases marítimas mencionadas anteriormente, existen diferentes tipos de patrulleros que los podemos clasificar en:

**-Patrulleros de altura (Rodman 101):** Estos son patrulleros llamados de tipo Gerifalte, construidos por los astilleros Rodman Polyships. Son embarcaciones de última generación construidas en fibra de vidrio que cuentan con 30 metros de eslora por 6 metros de manga y que montan dos motores principales MTU de la serie 4000 (2x2400 HP) y que pueden alcanzar una velocidad máxima de 34 nudos. Suelen llevar una tripulación de 8 personas (2 oficiales de puente, 2 oficiales de máquinas y 4 agentes marítimos) pero pueden albergar hasta 16 tripulantes en caso de necesidad. Algunos de estos son el Gerifalte (Almería), Arao (Alicante), Abanto, Alcotán (A Coruña), Sacre (Las Palmas), Paño (Palma de Mallorca), Halcón (Vigo).



Patrullera Sacre en el Arsenal Militar (Las Palmas)

Fuente: <https://bermaxofotos.blogspot.com.es/2012/07/fotos-de-la-patrullera-sacre-de-la.html>



**-Patrulleros de altura tipo Alcaraván:** Este tipo de patrulleros marcaron y siguen marcando en la actualidad una referencia en los medios marítimos del Servicio, puesto que en su época (finales de los años 80 y principios de los 90) eran barcos de gran prestigio y contaban con la última tecnología del momento. Son embarcaciones que cuentan con una eslora de 29 m por 6 m de manga, montando dos motores MTU-Bazan de 1600 HP cada uno. Están contruidos en madera recubierta de fibra ,por los Astilleros Viudes S.A. en Barcelona. Este tipo de construcción hace que sean muy resistentes en condiciones de mala mar, y gracias a sus formas afiladas le permiten alcanzar velocidades de hasta 30 nudos con la mar en calma. Su dotación suele estar compuesta por dos oficiales de puente, otros dos de máquinas y cuatro agentes marítimos. Existen cinco versiones de esta serie: Alcaraván I (Santander), Alcaraván II (Ribadeo), Alcaraván III (Bilbao), Alcaraván IV (Gijón) y Alcaraván V (Tenerife).



Fuente: [el autor](#)

Patrullera Alcaraván V en su atraque habitual en S/C de Tenerife



**-Patrulleros de altura tipo Gavilán:**Estes son patrulleros de construcción similar a los Alcaraván, puesto que fueron construidos en los mismos astilleros. Son más o menos de la misma época pero son ligeramente diferentes puesto que tienen una manga ligeramente inferior, lo que los hace que puedan cortar el agua con menos resistencia. Algunos de ellos ya han pasado a la historia, pero todavía se encuentra alguno en actividad como segundo barco en caso de necesidad.



Fuente: [el autor](#)

[Gavilán IV en Palma de Mallorca en 2014](#)

**-Patrulleros de alta velocidad:** Dentro de esta clase de embarcaciones podemos meter a las llamadas Águilas y Colimbo. Son de pequeño porte y cuentan con gran potencia. Son relativamente de moderna construcción hechas y diseñadas por los astilleros Rodman Polyships. La principal diferencia que existe entre ambas, es que las Águilas cuenta con cámara de visión nocturna “Flir”, pero por todo lo demás son muy similares. Tienen unos 18 m de eslora, 4 de manga, para una dotación de 5 tripulantes, un patrón, un mecánico y tres agentes marítimos. Montan dos motores MTU de 1360 HP cada uno, lo que hace que puedan alcanzar velocidades de hasta 50 nudos.



Fuente: <http://cx9aawspanishspotters.blogspot.com.es/>

Águila 1 en Galicia en 2011

**-Patrulleros VA II y VA IV:** Este tipo de patrulleros se puede decir, que son los predecesores de las embarcaciones de alta velocidad, Águilas y Colimbo. Son de unas dimensiones similares pero con menos potencia. Están contruidos por los mismos astilleros que los Alcaraván y los Gavilán, en fibra. Son buenos barcos y muy resistentes puesto que aun en la actualidad existen dos en servicio, la VA II en Muros y la VA IV en Palma de Mallorca, a pesar de que son embarcaciones de finales de los 80. Dan una gran versitalidad a los agentes, puesto que son ideales para navegar en aguas interiores y realizar funciones como la de controles rutinarios de documentación y de personas.



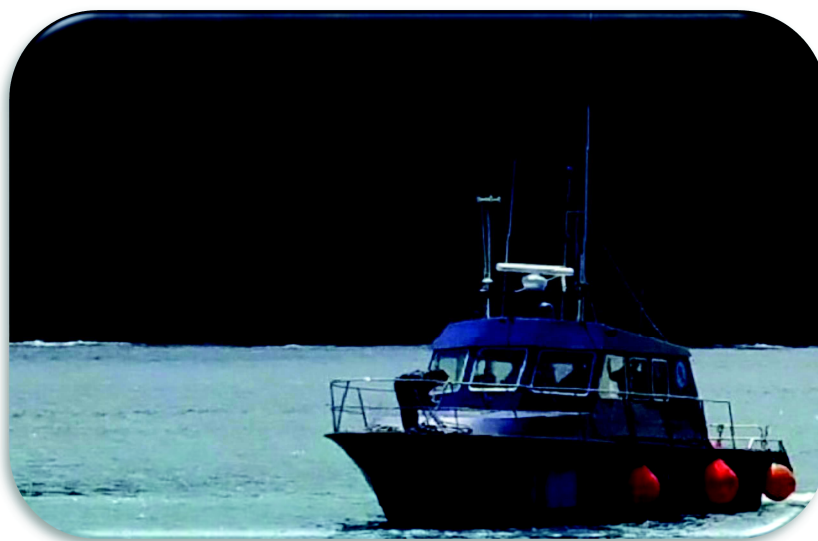
Fuente: [el autor](#)  
VA IV en Palma de Mallorca



Como miembro y agente perteneciente a el Servicio Marítimo del Área Regional de Aduanas en las Islas Canarias, me gustaría destacar la última adquisición. Se trata de la recuperación de la pequeña de la casa, pues esta embarcación de 10 metros de eslora antiguamente perteneciente a Salvamento Marítimo y Cruz Roja, permaneció en el olvido durante años en distintos muelles de Santa Cruz de Tenerife, hasta que antes de que fuese al desguace, un acuerdo entre las distintas administraciones permitió recuperar esta embarcación. No fue un proceso fácil, ya que había estado mucho tiempo parada, y como un buen marino sabe, la inactividad de un barco es su muerte anticipada. Pero gracias a una gran labor de los talleres, se hizo una limpieza de todo el casco, tanto interior como exterior, se desmontaron los motores para su puesta a punto en tierra en un taller mecánico sustituyendo las piezas que fuese necesario, y se revisó también todo el sistema de propulsión, que se trata de dos hidrojet *Castoldi* que hacen que el barco pueda alcanzar una velocidad máxima de 18 nudos, pues monta dos motores IVECO de 220 HP cada uno.

Al ser una embarcación tan pequeña, le permite moverse en puertos, radas y bahías con total ligereza para hacer las correspondientes inspecciones para las que está a disposición del Servicio.

Van dotadas por un oficial de puente, otro de máquinas y dos agentes marítimos. No cuentan con camarotes ni medios para hacer largas navegaciones ya que están diseñadas para navegaciones cortas.



Patrullera Charrán en Los Cristianos en 2016

Fuente :el autor



## **3.-ZONAS MARÍTIMAS Y MARCO DE ACTUACIÓN DEL SVA**

### **3.1.-ZONAS MARÍTIMAS**

<sup>9</sup>La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrada en Montego Bay (Jamaica) en 1.982 sucede a la de Ginebra de 1.958, actualizándola y ampliándola, con el mismo fin, es decir, establecer un orden jurídico para los mares respetando la soberanía de todos los estados, que facilite la comunicación internacional y promueva el uso pacífico del mar, la utilización equitativa de los recursos, el estudio, la protección del medio marino, y la conservación de las especies marinas.

El Convenio de Jamaica es, con diferencia, mucho más exhaustivo y extenso que el de Ginebra, consta de 320 artículos y numerosos anexos. Se ocupa además de los temas ya contemplados en el Convenio de Ginebra, de los Estados Archipelágicos, de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), islas artificiales, plataforma continental, derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral, soluciones de controversias, zonas cubiertas de hielo, etc.

Entre los objetivos de la Convenio de Jamaica de 1.982, podríamos considerar los siguientes:

- Solucionar todas las cuestiones relativas al Derecho del Mar.
- Contribuir al mantenimiento de la paz, la justicia y el progreso de la Comunidad Internacional.
- Establecer un orden jurídico para los espacios marítimos, que facilite la comunicación internacional.
- Promover los usos de mares y océanos con fines pacíficos.
- Utilizar equitativamente los recursos de mares y océanos.
- Preservar el medio marino.
- Conservar los recursos vivos de mares y océanos.

---

<sup>9</sup> ( Convención de Naciones Unidas de MontegoBay de 1982 sobre el Derecho del Mar)  
(Intranet AEAT)





Se crea el Tribunal Internacional del Derecho del Mar que se constituirá y funcionará conforme a las disposiciones de esta Convención y que tendrá sede en la ciudad alemana de Hamburgo. El Tribunal se compondrá de 21 miembros independientes, elegidos entre personas que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad y sean de reconocida competencia en materia de derecho del mar. En la composición del Tribunal se garantizarán la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo y una distribución geográfica equitativa. El Tribunal no podrá tener dos miembros que sean nacionales del mismo Estado.

El Convenio de Jamaica a diferencia del de Ginebra, establece una anchura determinada máxima para el mar territorial: *“Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base...”*. Las líneas siguen siendo las contempladas por el C. de Ginebra, es decir la de bajamar escorada o el sistema de líneas de base rectas.

Contempla igualmente el concepto de Zona Contigua con los mismos fines que el C. de Ginebra, pero amplía los límites exteriores de la misma al enunciar: *“...” La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial”*.

Define la Zona Económica Exclusiva (ZEE) como un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, donde los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

En la ZEE, el Estado ribereño tiene: Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas supra-yacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; la protección y preservación del medio marino.

La ZEE no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.



En consecuencia, el Alta Mar puede quedar ahora definida por exclusión como: ...” todas las partes del mar no incluidas en las aguas interiores, jurisdiccionales, zona económica exclusiva, ni aguas de un estado archipelágico “...Es decir, que en general, el Alta Mar comienza donde termina la Zona Económica Exclusiva”.

El día 4 de diciembre de 1984 España firmó en Nueva York la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

Por último, la ratificación y entrada en vigor en nuestro país de la Convención tuvo lugar a través de su publicación en el BOE número 39 de 14 de febrero de 1997, previa aprobación en las Cortes Generales.

En el siguiente gráfico se puede observar la extensión de las aguas jurisdiccionales españolas, compuesta por aguas interiores, mar territorial, zona contigua y la zona económica exclusiva:

#### Aguas jurisdiccionales españolas

Aguas interiores	14.679 km <sup>2</sup>
Mar territorial	101.700 km <sup>2</sup>
Zona contigua	117.216 km <sup>2</sup>
Zona económica exclusiva	758.253 km <sup>2</sup>
Zona de protección de pesca	190.582 km <sup>2</sup>
Plataforma continental (Alborán)	14.019 km <sup>2</sup>
Plataforma continental extendida Galicia	38.182 km <sup>2</sup>
<b>TOTAL JURISDICCIÓN ESPAÑOLA</b>	<b>1.120.351 km<sup>2</sup></b>

#### Otros datos

Longitud de costa	7.503 km
Aguas costeras (DMA)	19.026 km <sup>2</sup>

Fuente:<http://www.marineplan.es/es/atlas/escalanacional/presentacion.pdf>

Como definición de las citadas zonas del espacio marítimo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece como:



### **3.1.1.-Líneas de base rectas:**<sup>10</sup>

*1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.*

*2. En los casos en que, por la existencia de un delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con esta Convención.*

*3. El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.*

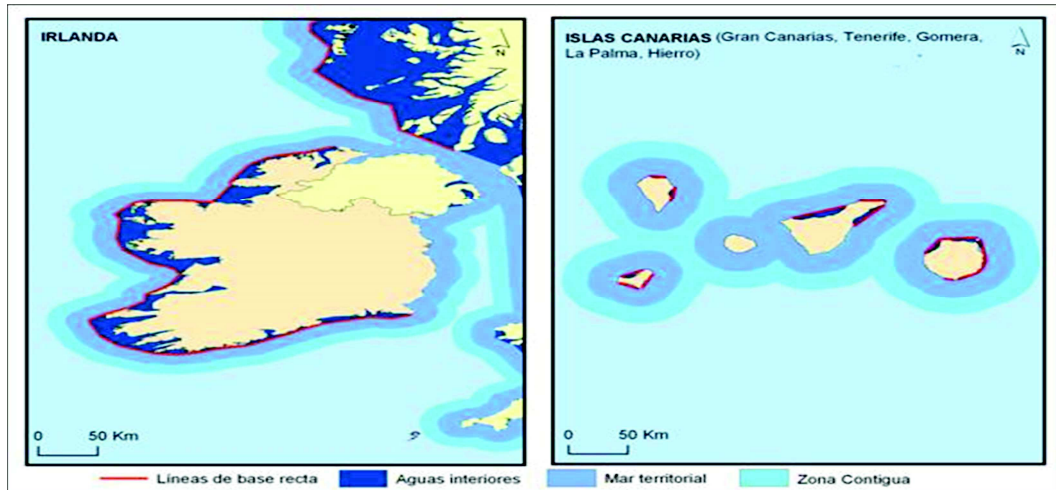
*4. Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o que el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajamar haya sido objeto de un reconocimiento internacional general.*

*5. Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.*

*6. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva.*

---

<sup>10</sup> ( Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar)  
(Real Decreto 2510/1977)



Fuente: [http://ocwus.us.es/geografia-humana/geografia-del-mar/contenidos/territorio/page\\_08.htm](http://ocwus.us.es/geografia-humana/geografia-del-mar/contenidos/territorio/page_08.htm)

### 3.1.2.-Aguas interiores y Mar Territorial:<sup>11</sup>

Esta zona, que es de plena soberanía por parte del estado ribereño, tanto para fines económico como otros fines legítimos, viene definido así por la Convención: “*las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado*” (CNUDM, art. 8). Los Estados ejercen plena soberanía territorial sobre tales aguas, el lecho y subsuelo y el espacio aéreo suprayacente.

Mientras que el mar territorial viene definido como la franja de mar adyacente al territorio y aguas interiores del Estado ribereño, donde el Estado ejerce plena soberanía, tanto sobre las aguas superficiales como sobre el espacio aéreo suprayacente, el lecho y el subsuelo de ese mar. El límite máximo del mar territorial es de 12 millas (CNUDM, art. 2, 3 y 4).

El Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca, es donde se regulan las limitaciones de las aguas jurisdiccionales del Estado.

<sup>11</sup> ( Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar)  
(Intranet AEAT)



### **3.1.3.-Zona Contigua:**

Conforme a la Convención de 1982, *es el espacio marítimo contiguo al mar , territorial de un Estado donde éste puede tomar las medidas necesarias para prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial (art. 33.1, 1 y b). La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 33.2).*

En nuestro país la Zona Contigua quedó integrada en el Derecho español a través de la <sup>12</sup>Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante (hoy Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre), que en su artículo 7.1 la nombró como zona marítima donde España “...ejerce su soberanía, derechos soberanos o jurisdicción...”, y también en su Disposición adicional 2ª copió, casi literalmente, lo dispuesto en la CNUDM, incluyendo en el texto, además, “*el contrabando*”, que no aparece en el de la Convención, mostrando claramente la vocación de protección fiscal y aduanera que esta zona representa para España.

Actualmente, con la promulgación y entrada en vigor de la <sup>13</sup>Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima la Zona Contigua ha quedado definitivamente recogida en nuestra legislación como zona de prevención y protección de actos ilícitos relacionados con las infracciones a las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de extranjería e inmigración que puedan cometerse en el territorio nacional y en el Mar Territorial, así como su jurisdicción penal y administrativa para sancionar a los autores de dichas normas legales (artículo 23).

También la extracción no autorizada de los objetos arqueológicos o históricos que se encuentren en el lecho o subsuelo de las aguas de la Zona Contigua se considerará como una infracción de las leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo anterior, así como de la normativa del patrimonio cultural subacuático.

Las medidas a adoptar por las autoridades españolas en esa zona, quedan reflejadas en el artículo 35, donde se dispone que:

---

<sup>12</sup> (Ley 27/1992 de 24 de noviembre)

<sup>13</sup> (Ley 14/2014 de 24 de julio)



*“siempre que la Administración pública competente tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la Zona Contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 23, tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.*

*En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir y sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto”.*

Queda, por tanto, establecida la posibilidad de detención y conducción a puerto español de aquel buque extranjero que hubiera cometido un acto en contra de la legislación penal o administrativa relacionada con las materias antes definidas, disponiendo también que estas medidas tendrán que ser proporcionales y siempre justificadas, obligando al resarcimiento por daños y perjuicios ocasionados en aquellos casos que se estimen innecesarias o injustificadas.

### **3.1.4.-Zona Económica Exclusiva (ZEE):<sup>14</sup>**

La Zona Económica Exclusiva es una institución que ha ido ganando transcendencia y debe ir ganando todavía más, formándose paulatinamente como norma de costumbre, para quedar reflejada de forma novedosa en la legislación internacional como derecho codificado en la CNUDM.

Tiene su origen en el nacimiento de nuevos países a mediados del siglo XX, a causa de la descolonización y su reivindicación, junto con otros países de larga tradición en explotación de los recursos vivos marítimos, de mayor espacio para disponer de esos recursos como fuente primaria de riqueza.

En el desarrollo de la Conferencia tuvo mucha importancia el régimen jurídico que debería tener este espacio marítimo tan reivindicado. En las posturas que debían ser objeto de consenso participaban, por un lado, esos nuevos países, y por otro, las potencias marítimas y de pesca de altura, junto con los países sin litoral o en situación geográfica desventajosa.

---

<sup>14</sup> ( Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar)  
(Intranet AEAT)



La CNUDM finalmente reguló este espacio marino, en su Parte V, artículos 55 al 74, disponiendo que el Estado ribereño en la ZEE tenga los siguientes derechos:

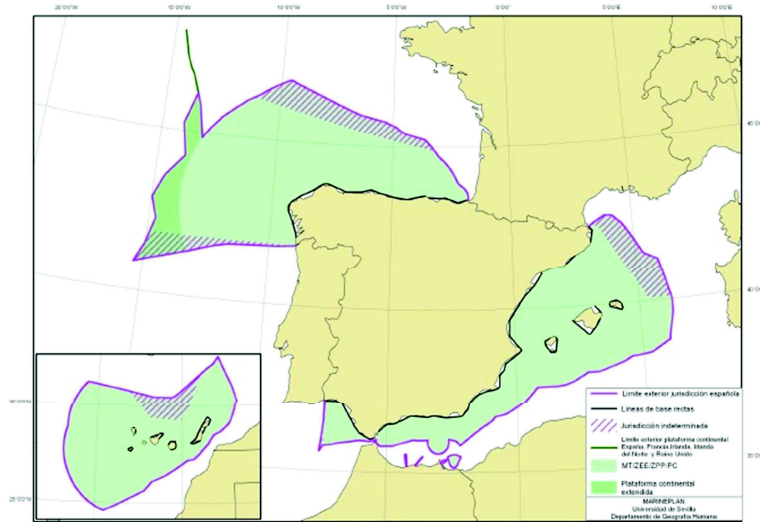
a) derechos de soberanía para los fines de *exploración y explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas subyacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tales como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.*

b) derecho de jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Convención, *con respecto al establecimiento utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, a la investigación científica marina y a la protección y preservación del medio marino.*

En cuanto a su anchura, el artículo 57 fija la distancia máxima de *200 millas marinas* contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la extensión del Mar Territorial. Esta anchura venía siendo la reivindicada ya con anterioridad por casi todos los países y viene a coincidir con la extensión media de la Plataforma Continental, y que precisamente las aguas que se sitúan por encima de ésta forman el espacio más adecuado para las especies pesqueras de mayor importancia.

En cuanto a nuestra legislación, la Ley 15/1978 de 20 de febrero, sobre la Zona Económica Exclusiva, antes de la entrada en vigor de la CNUDM y con miras a plasmar lo que después ha sido norma consuetudinaria internacional, estableció las *200 millas marinas* como anchura de la ZEE tan sólo en las “...*costas del Océano Atlántico, incluido el Mar Cantábrico, peninsulares e insulares, quedando facultado el Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas*” (Disposición Adicional 1ª).

En cuanto a nuestras costas bañadas por el Mar Mediterráneo, el Estado español en relación con los derechos propios de este espacio marítimo, ha establecido una zona de protección pesquera a través del Real Decreto 1315/1997 de 1 de agosto, delimitada por una línea imaginaria que, partiendo de Punta Negra-Cabo de Gata (Almería), se dirige en dirección 181° hasta un punto distante *49 millas marinas* del referido punto de partida, continuando al Este hasta la línea equidistante con los países ribereños, trazada de conformidad con el Derecho Internacional, hasta la frontera marítima con Francia. En dicha zona el Reino de España tiene derechos soberanos a efectos de la *conservación de los recursos marinos vivos*, así como la gestión y control de la actividad pesquera.



Fuente:<http://www.marineplan.es/es/atlas/escalanacional/presentacion.pdf>

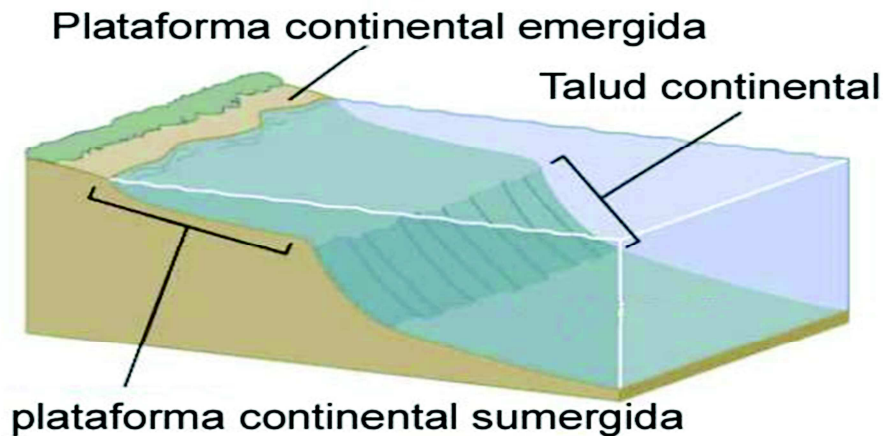
### **3.1.5.-Plataforma Continental:**<sup>15</sup>

La plataforma continental es la prolongación natural de un continente, que queda cubierto durante los periodos interglaciares como la época actual por mares relativamente poco profundos y golfos. La plataforma nace, entonces, en la costa, y suele terminar en un punto de la comarca pendiente creciente (llamado barrera continental). En el fondo marino tras esta barrera se encuentra el talud continental. Tras el talud está la elevación continental, que termina por unirse con el fondo marino profundo, la llanura abisal.

De acuerdo a la Convención, la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. A su vez, el margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

<sup>15</sup> (Intranet AEAT)





Fuente: <http://www.zonacosteira.bio.ufba.br/plataforma.html>

### 3.1.6.-Alta Mar:

Uno de los principios del Derecho Internacional que está más arraigado es el de *libertad de los mares*, como queda establecido en dicha legislación a lo largo de la historia, y que dota a ese espacio marino de un régimen propio, llamado régimen del Alta mar.

El Derecho Internacional se alineó sin embargo, con gran prontitud, por el principio hoy imperante de la *libertad de los mares*, aunque, también debe decirse, que siempre que su uso sea para fines pacíficos. Las manifestaciones de la codificación de este principio más próximas las encontramos en el Convenio sobre Alta Mar de Ginebra, de 29 de abril de 1958, y por supuesto en la CNUDM de 1982, Parte VII.

En la CNUDM se ve reducido este espacio y por tanto el ámbito de aplicación de este principio, al menos en su forma más simple y tradicional, quedando ahora condicionado en mayor o menor medida por ciertos derechos o facultades funcionales de los Estados ribereños o todos los Estados, en los nuevos espacios marítimos establecidos en la propia Convención.

En este nuevo régimen convencional el alta mar comprende “...*todas las partes del mar no incluidas en la Zona Económica Exclusiva, en el Mar Territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico...*”, haciendo como se ve una definición en negativo de este espacio, definiéndolo como



aquél no comprendido en el resto. El alta mar, por tanto, comienza ahora donde acaba la ZEE (*200 millas marinas contadas desde las líneas de base*). El régimen es el mismo que en la antigua Convención de Ginebra, pero su aplicación espacial es menor, por la aparición de la ZEE.

El principio de libertad del Alta Mar codificado en la CNUDM (artículo 87), significa que está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral y añade que se ejercerá esta libertad en las condiciones fijadas en la presente Convención y por las otras normas del Derecho Internacional y comprende, entre otras (por tanto pueden ser y son más), las siguientes:

- a) La libertad de navegación y sobrevuelo.*
- b) La libertad de tender cables y tuberías submarinas, aunque sometido a control del Estado ribereño, por lo que respecta a la Plataforma Continental*
- c) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional, con limitaciones por lo que respecta a la Plataforma Continental del Estado ribereño.*
- d) La libertad de pesca, condicionada también a las necesidades de conservación y administración de los recursos.*
- e) La libertad de investigación científica, también condicionada a las prescripciones específicas en esta materia y las propias del régimen de la Plataforma Continental.*

Se condiciona además todo lo anterior al respeto de los derechos previstos en la Convención con las actividades de *La Zona* (fondos marinos del Alta Mar declarados Patrimonio Común de la Humanidad), y al respeto de los derechos de los demás Estados en el ejercicio de la libertad del Alta Mar.

La libertad del alta mar no se entiende por consiguiente para la exploración y explotación de los recursos situados en los fondos marinos y su subsuelo que están situados por debajo de ella, pues o pertenecen a la Plataforma Continental de un Estado, o pertenecen a *La Zona*, que es patrimonio de todos.

Consecuencia del régimen de libertad del Alta Mar es, en cuanto a la navegación, que todos los Estados tienen el derecho a que los buques que enarboles su pabellón



(bandera) y que naveguen en alta mar queden sometidos exclusivamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón, no pudiendo ser detenidos ni inspeccionados por buques de guerra o estatales de otro Estado, salvo por las excepciones establecidas por la legislación internacional (Derecho de visita, Convenios internacionales de represión del tráfico de drogas, etc.).

### **3.2.-MARCO DE ACTUACIÓN DEL SVA**<sup>16</sup>

Una vez visto como se dividen las zonas marítimas del Estado, lo siguiente es analizar que corresponde a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado salvaguardar sus intereses y defendernos de amenazas externas que pudieran surgir. En el caso que nos incumbe, es el desarrollar el marco de actuación del Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera en nuestras costas, y para ello en primer lugar, podemos citar el anteriormente mencionado (CAPÍTULO 2) artículo 2 del Real Decreto 319/1982, de 12 de Febrero, en el cual se establece que corresponde al Servicio de Vigilancia Aduanero:

*“El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando; a cuyos efectos, y por la consideración legal de resguardo Aduanero que el Servicio ostenta, ejercerá las funciones que le son propias de vigilancia marítima, aérea y terrestre encaminada a dicho fin”*

En la zona contigua, el Estado ribereño puede ejercer el control necesario para prevenir las infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios. A este aspecto, se considera normalmente que el tráfico ilícito de drogas constituye una infracción de las leyes aduaneras y fiscales de un Estado. El estado ribereño también está autorizado a ejercer el derecho de persecución en la zona económica exclusiva y en alta mar.

Así, apoyándonos en el artículo 23 de la Convención de Ginebra del 29 de Abril de 1958, *“El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción a sus leyes y*

---

<sup>16</sup> (Intranet AEAT) ( Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar)



*reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentren en aguas jurisdiccionales del Estado ribereño.*

*La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguido haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina, se encuentre dentro de los límites del mar territorial o zona contigua”.*

En resumidas cuentas, que para actuar contra un buque de bandera extranjera, es necesario comprobar que se está cometiendo o se haya cometido una infracción a sus leyes dentro de las aguas jurisdiccionales. Ahora bien, lo complicado es a que marco legal nos podemos acoger para poder actuar con embarcaciones sospechosas en alta mar.

El Convenio de *Montego Bay* establece en el artículo 91 que cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

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 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.

El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad o “apátrida”. Asimismo, los buques de guerra en alta mar y los utilizados únicamente para servicios oficiales no comerciales gozarán de plena inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.



### **3.2.1.-Deberes del Estado del pabellón:** <sup>17</sup>

El ejercicio de la soberanía estatal exclusiva sobre los buques en alta mar lleva consigo una serie de obligaciones entre las que se encuentran:

**a) *En relación con los buques:*** Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón. En particular todo Estado:

1º- Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

2º- Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3º- Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones a:

- Construcción, equipo y condiciones de navegabilidad de los buques.
- La dotación de buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones.
- La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

1º- Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación.

---

<sup>17</sup> (Intranet AEAT)

(Convención de Ginebra del 29 de Abril de 1958)

(Convención de Viena de 1988 sobre el tráfico ilícito por mar)



2º- Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente cualificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque.

3º- Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón o el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

***b) En relación con la jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación:*** En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado o pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.



En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón.

**c) *En relación con la prestación de auxilio y asistencia en alta mar:*** Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

1º- Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar.

2º- Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.

3º- En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

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

**d) *En relación a la protección de cables y tuberías submarina:*** En este sentido, los Estados están obligados a dictar leyes y reglamentos que contemplen sanciones para las infracciones punibles de ruptura o deterioro de cables y tuberías submarinas en alta mar.



e) **En relación con la esclavitud:** Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto.

f) **En relación con la piratería:** Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

g) **En relación con el tráfico ilícito de estupefacientes:** Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.

### **3.2.2.-El derecho de visita:**<sup>18</sup>

Al ser el alta mar un espacio libre para la navegación, sin que Estado alguno pueda arrogarse su soberanía, se exige a todos los buques que muestren su nacionalidad, siendo las autoridades de su propio Estado las responsables del cumplimiento de esta exigencia.

Consecuencia de esto es que los buques de guerra y del Estado de los distintos países, tienen la facultad, incluso en tiempo de paz, de cerciorarse de cuál tiene que ser la bandera que realmente corresponde enarbolar a un determinado buque, con objeto de, en su caso, ejercer sobre él los derechos recogidos en las diferentes legislaciones que se aplican al efecto.

Por otro lado, en ese espacio pueden cometerse una serie de infracciones cuya sanción penal o administrativa son competencia, en principio, de las autoridades del Estado cuya

---

<sup>18</sup> (Intranet AEAT)

( Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar)  
(Convención de Viena de 1988 sobre el tráfico ilícito por mar)





bandera enarbola el buque, e incluso algunas, como la piratería, tienen carácter internacional. Por tanto, se atribuye a los buques de guerra (y del Estado con signos identificativos estatales claros) de los distintos Estados marítimos carácter de Policía Internacional, con facultad para investigar las posibles infracciones cometidas, según fuera de la misma bandera o no del buque de guerra que actuará:

- I. Si el buque infractor es de la misma bandera que el de guerra, éste le hará cumplir las normas del orden jurídico internacional.
- II. Si el buque infractor es de bandera distinta, el buque de guerra denunciará, a las autoridades del buque investigado, la infracción cometida por éste.

Por tanto, los buques de guerra y estatales de los distintos Estados, pueden e incluso deben velar por el mantenimiento de este orden y libertad que deben cumplir los barcos mercantes y de recreo que se encuentren en alta mar, e incluso se establece la posibilidad de investigarlos e inspeccionarlos (Derecho de visita) en ciertos casos.

En efecto, tanto el Convenio de Ginebra como la CNUDM (artículo 110) reconocen y regulan tal facultad, verdadera excepción al principio de libertad de navegación por el alta mar, determinando que, como norma general, los buques de guerra o del Estado con signos claros e identificativos estatales, que se encuentren un barco mercante extranjero en alta mar no tienen derecho a efectuar en él ningún registro, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

- Se dedique a la piratería.
- Se dedique a la trata de esclavos.
- Que se utilice para efectuar transmisiones no autorizadas, según la propia Convención.
- Que no ostente nacionalidad alguna.
- Que tenga la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

#### MODO DE EFECTUAR LA VISITA:

Dispone la CNUDM en su artículo 110.2 que en estos casos el buque de guerra o del Estado procederá a la comprobación de los documentos que autoricen al uso de la bandera, y para ello mandará al buque sospechoso un bote al mando de un oficial, y si después del examen de los documentos persisten las sospechas, podrá proceder a otro



examen, pero ya a bordo del buque, aunque si las sospechas resultaren infundadas, el buque mercante tendrá derecho a una indemnización por daños y perjuicios sufridos.

### **3.2.3.-El derecho de persecución:**<sup>19</sup>

Para evitar que un buque pueda escapar libremente después de haber cometido un acto ilegal en aguas de un Estado, el Derecho Internacional (CNUDM-82, artículo 111), y nuestra legislación nacional (Artículo 48 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima), e incluso el Reglamento todavía en vigor sobre la flota de embarcaciones de Vigilancia Aduanera (artículo 3 del Decreto 1002/61), contempla una forma jurídica conocida como “Derecho de persecución” o “Persecución en caliente”, que podrá ejercitarse cuando:

- Existan “motivos fundados” para creer que un buque o sus lanchas auxiliares han cometido una infracción de las leyes y reglamentos de un Estado.
- Podrá aplicarse, asimismo, a las infracciones que se cometan en la ZEE o sobre la plataforma continental, pero respecto a las leyes y reglamentos que sean aplicables en esas zonas.

El Derecho de persecución podrá ejercitarse bajo las siguientes condiciones:

1º) Comenzará mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, aguas archipelágicas, Mar Territorial o en la Zona Contigua del Estado perseguidor. La persecución será *continua y sin interrupción*, y sólo podrá continuar fuera del Mar Territorial o de la Zona Contigua a condición de no haberse interrumpido.

2º) No se considerará comenzado hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza, se encuentran dentro de los límites del Mar Territorial

---

<sup>19</sup> (Intranet AEAT)

( Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar)

(Convención de Viena de 1988 sobre el tráfico ilícito por mar)

(Ley 14/2014 de 24 de julio)



o, en su caso, en la Zona Contigua, en la Zona Económica Exclusiva o sobre la Plataforma Continental.

No se podrá dar comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la correspondiente señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

3º) Cesará cuando el buque perseguido entre en el Mar Territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

Según el citado artículo 111 de la CNUDM, el Derecho de persecución se aplicará, *mutatis mutandi* a las infracciones que se cometan en la Zona Económica Exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la Plataforma Continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con la propia Convención a la Zona Económica Exclusiva o a la Plataforma Continental.

El Derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques estatales claramente identificables como buques del Gobierno y autorizados a tal fin, como es el caso de las embarcaciones de Vigilancia Aduanera.

Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del Mar Territorial en circunstancias que no justifiquen el derecho de persecución, se le resarcirá, como es lógico, de todo perjuicio que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

Nuestra legislación, en cuanto al Derecho de Persecución y de visita, regula en los artículos 48 y 49 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, en el mismo sentido que la CNUDM, y dispone lo siguiente:

*“Artículo 48: Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y demás convenios internacionales que resulten de aplicación.*

*Artículo 49: De conformidad con las disposiciones de este Capítulo, el buque, embarcación o artefacto detenido podrá ser conducido a puerto español más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos,*



*imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.”*

Con esta medida práctica del artículo anterior, el legislador español regula y contempla la posibilidad de que un buque de guerra o del Estado español con claros signos identificativos (como los patrulleros de Vigilancia Aduanera), puedan conducir a cualquier buque extranjero al puerto español más próximo, para realizar las debidas diligencias, como consecuencia de las sospechas de que se ha cometido una infracción a nuestras leyes y reglamentos relacionados con ambas instituciones, siendo otra novedad importante de La Ley de Navegación Marítima que anteriormente no se contemplaba.



## **4.-PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA A BORDO**

Existe un consenso general entre los expertos en el campo marítimo de que el elemento humano es el factor dominante en la causa de los accidentes marítimos. Es por esto que diferentes estudios muestran que las estadísticas resultantes de las causas de los accidentes marítimos, varían del 70% al 90%. La raíz de esta variedad es la diversidad de actitudes y culturas entre los expertos que se encuentran a bordo de las embarcaciones, así como la falta de comunicación debido a la multinacionalidad de las dotaciones en todo el mundo, caso que no es de aplicación en las embarcaciones de Vigilancia Aduanera, ya que sus tripulaciones están formadas en su inmensa mayoría, por gente de nacionalidad española, y que de no ser así, es requisito indispensable el conocimiento a la perfección, tanto hablado como escrito, del idioma español.

Sin alejarnos del análisis de la causa de los accidentes marítimos, la comunidad marítima, menciona como las otras grandes causas a los fallos técnicos y otro que se considera como procedimientos o pautas defectuosas, o lo que se conoce coloquialmente como “malos hábitos” a bordo.

En general se puede afirmar que la formación y una educación marítima adecuada puede reducir considerablemente los accidentes. La formación de la gente de mar se basa en el código STCW donde las diferentes escuelas imparten sus clases para obtención de los distintos títulos marítimos en virtud de las pautas marcadas por este código.

Es de vital importancia, como se ha dicho antes, la buena formación y los buenos hábitos a bordo de las embarcaciones para reducir la probabilidad de que se produzcan accidentes. Pero no menos importante es la simulación de estos, o lo que conocemos comúnmente como ejercicios de emergencia.

En las embarcaciones de Vigilancia Aduanera, desde la implantación del último convenio horario, suelen existir dos tripulaciones por embarcación, las cuales se turnan cada 7 días. Es por ello, que al inicio de cada semana se reparten las asignaciones a cada miembro de la tripulación en donde él mismo tiene que familiarizarse para saber qué es



lo que tiene que hacer en las diferentes situaciones. Para ello existen hojas con las funciones para cada marinero y los distintos casos.

ANEXO II - Identificación de tripulantes  
Patrullero "SACRE"

**Puesto Tripulación para Cuadro Orgánico**

PATRULLERO: \_\_\_\_\_  
SEMANA OPERATIVA DE \_\_\_\_ A \_\_\_\_ DE \_\_\_\_ DE 20\_\_

CARGO	NOMBRE	CAMBIO / NOMBRE	ARMA	BALSA	EQUIPO
JEFE DE EMBARCACION					
SUBJEFE DE EMBARCACION					
JEFE DE MAQUINAS					
SUBJEFE DE MAQUINAS					
AGENTE MARITIMO A					
AGENTE MARITIMO B					
AGENTE MARITIMO C					
AGENTE MARITIMO D					

PERSONAL SUPERNUMERARIO: Ayudarán a realizar las funciones de los tripulantes indicados:

CARGO	NOMBRE	CAMBIO / NOMBRE	ARMA	BALSA	EQUIPO	Ayuda a:
SUBJEFE DE EMBARCACION B						
SUBJEFE DE MAQUINAS C						
AGENTE MARITIMO E						
AGENTE MARITIMO F						
AGENTE MARITIMO G						
AGENTE MARITIMO H						

A bordo a \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 20\_\_

Fdo. Jefe de Embarcación

**Hoja de asignación**

Fuente: [Intranet AEAT](#)

El documento expuesto, es un ejemplo del formato utilizado para la identificación de los tripulantes que será cumplimentado por el jefe de embarcación al inicio de cada semana operativa (o en el caso de que se produzca un cambio con la tripulación embarcada). Asimismo, se determinará quien tiene asignada cada arma existente a bordo en cumplimiento con la instrucción de armas de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera.

También se indicará la balsa u otro medio de salvamento que tiene asignada y el equipo de salvamento que debe llevar a la misma.

Tiene por objeto identificar de forma inequívoca a los tripulantes con las funciones del Cuadro Orgánico.

Una copia de este documento se coloca en los paneles informativos de a bordo y se archivan en la carpeta correspondiente al finalizar la semana.





## **4.1.-CONTRA INCENDIOS**

### **4.1.1.-Teoría del fuego:**

El fuego puede definirse como un fenómeno de reacciones químicas de oxidación – reducción de un elevado poder exotérmico.

La oxidación implica pérdida de electrones, mientras que la reducción significa ganancia. Como el número de electrones se mantiene en un fuego con lo que el grado de oxidación es igual al de reducción.

En un fuego el elemento oxidante es el oxígeno del aire, mientras que los gases del combustible son los reductores. En las teorías del fuego al elemento oxidante se le denomina COMBURENTE y al reductor COMBUSTIBLE.

Lo primero que tenemos que tener en cuenta es que solo los combustibles en estado gaseoso pueden producir fuegos, los sólidos y líquidos necesitan de una energía que les haga pasar a este estado. Esto se explica por la necesidad de la unión íntima entre el combustible y el comburente (oxígeno del aire) que solo se puede alcanzar en estado gaseoso.

Cuando hablamos de fuego e incendio debemos diferenciarlos, aunque en la práctica se los confunda. Fuego es la manifestación intencionada y positiva, mientras que un incendio es una manifestación no deseada y peligrosa del fuego.

Para poder extinguir un incendio primero debemos conocer cómo se produce el fuego y los distintos factores que forman parte del mismo. Existen dos teorías de los elementos que crean el fuego, una más antigua, el triángulo del fuego, y otra que nació para responder a las carencias de esta, el tetraedro del fuego.

#### **a) Triangulo del Fuego:**

Trata el fuego a partir de sus tres elementos básicos:

- **Comburente:** Gas o mezcla de gases que permite el inicio y desarrollo del fuego. Generalmente es el oxígeno.
- **Combustible:** Material capaz de emitir gases inflamables en cantidad suficiente y a una temperatura dada como para iniciar y mantener el fuego. Por ejemplo, la gasolina.





- **Energía de activación:** Energía necesaria para que el combustible empiece a emitir gases inflamables y para iniciar el fuego. Por ejemplo, una chispa o un fosforo.

Según la teoría del triángulo del fuego, para que exista fuego es necesario un combustible en cantidad suficiente (entre sus Límite Inferior de Explosividad y su Limite Superior de Explosividad, es decir, con suficiente emisión de gases combustibles), en presencia de un elemento comburente y con la energía de activación suficiente.

#### **b) Tetraedro del Fuego:**

La teoría del triángulo adolece de un problema fundamental, no sirve para explicar porque el fuego continúa activo cuando se retira la fuente de energía de activación una vez iniciado.

Para dar respuesta debemos incluir un nuevo elemento del fuego, la reacción en cadena.

La explicación es de naturaleza química. Una vez el fuego se ha iniciado, las reacciones de oxidación – reducción entre moléculas del combustible y del comburente son, como hemos dicho, exotérmicas. Este calor (energía) liberadas son suficientes como para afectar y hacer reaccionar a las moléculas adyacentes de forma creciente.

Así esta teoría establece como condiciones para el fuego:

- 1.Exista combustible.
- 2.Exista una atmosfera comburente.
- 3.Exista una fuente energética (calor).
- 4.Se desarrollen reacciones químicas en cadena.

De esta forma ya podemos ir anticipando los mecanismos de extinción.

- 1.Eliminando o dispersando el combustible (DESALIMENTACIÓN).
- 2.Enfriando para eliminar el calor (ENFRIAMIENTO).
- 3.Impidiendo las reacciones en cadena (INHIBICIÓN O ROTURA DE LA REACCIÓN EN CADENA).
- 4.Eliminando el comburente (SOFOCACIÓN).



Los agentes extintores usados para eliminar el fuego usan uno o varios de estos mecanismos de extinción.

#### **4.1.2.-Clasificación del fuego:**

Como todos los que hemos pasado por la asignatura de Seguridad Marítima impartida en el en el segundo curso del Grado de Náutica, los fuegos se clasifican generalmente según el tipo de combustible que los generan, así tendremos, tal y como establece el cuadro siguiente:

	CLASE DE COMBUSTIBLES				
	SÓLIDO	LÍQUIDO	GASEOSO	METÁLICO	ELÉCTRICO
NORMATIVA ESPAÑOLA	A	B	C	D	-
NORMATIVA EUROPEA	A	B	C	D	E
NORMATIVA USA	A	B	B	D	C

Recordamos que la combustión solo es posible con un contacto íntimo con la sustancia combustible, lo que solo se da en vapores o gases. En el caso de sólidos y líquidos es necesario un aporte de calor que los transformen en vapor.

#### **4.1.3.-Prevención de incendios a bordo:**

Para evitar en mayor medida la aparición de fuegos a bordo basta con seguir una serie de normas de fácil cumplimiento:

1. No fumar en los lugares en los que esté prohibido hacerlo y especialmente cuando se estén haciendo consumos. Apagar siempre las colillas.
2. No arrancar motores, meter machetes, encender luces, etc., en los lugares en los que se sospeche la presencia de vapores combustibles o explosivos.
3. No trabajar con herramientas que puedan producir chispas en lugares en los que se sospeche la presencia de vapores combustibles.
4. Al hacer algún trabajo de limpieza o reparación, guardar o tirar algodones, estopas, trapos, virutas, sobrantes, etc., en recipientes.
5. No dejar efectos personales fuera de los armarios. Tener estos bien cerrados.



6. Dar cuenta al jefe o subjefe de embarcación de cualquier pérdida de combustible que se observe en tanques o tuberías.
7. Dar cuenta de cualquier anomalía que se observe en el equipo eléctrico o electrónico.
8. Mantener limpios los troncos de ventilación de polvo, así como de grasa y hollín todas las chimeneas y extractores de humo de la cocina.
9. Mantener bien cerrados los bidones de combustible, aceites, etc., y estibándolos en los lugares adecuados.
10. Mantener los talleres limpios y arranchados.
11. Tirar todos los desperdicios en los contenedores de basura.
12. Mantener el equipo eléctrico y electrónico en las debidas condiciones de seguridad.

#### **4.1.4.-Reacción ante el descubrimiento de un fuego:**

Cada incendio está caracterizado por distintos aspectos que lo individualizan: velocidad, temperatura máxima, cantidad de humos, altura de las llamas, espacio ocupado y otros condicionantes que pueden alterar la forma de afrontar la extinción.

Estos factores imposibilitan dar un proceso previo detallado para cada tipo de incendio, por lo que se darán únicamente una serie de consignas generales que deben tenerse en cuenta en cualquier extinción (detallándose en el documento Misiones de los Tripulantes CI, las misiones que son resumidas en los Cuadros Orgánicos):

1) Comunicar la existencia al Puente (Jefe de Embarcación) de la existencia del fuego, su localización y sus características. Para ello se usarán los pulsadores de incendio próximos, teléfonos interiores o cualesquiera otros medios sean necesarios.

- a. En el caso de que el incendio sea de poca magnitud se podrán utilizar uno de los extintores disponibles en el buque.
- b. Si la proporción del fuego es de tipo mediano se deberá usar la red contraincendios de agua de a bordo.
- c. En el caso de un fuego de gran magnitud, que ocurra en las zonas protegidas, se usará el sistema de inundación total por gas FM200.

2) Se pararán las ventilaciones con uno de los pulsadores de parada que existen:



- a. Pasillo habilitación.
  - b. Tambucho salida del servo.
  - c. Junto a puerta salida salón hacia cocina.
  - d. Puente. Junto piloto automático.
- 3) Se cerrarán las trampillas de ventilación:
- a. Automáticamente en el caso de las ventilaciones de la máquina y el servo. Para ello se levantará la tapa del disparo eléctrico a distancia del sistema de FM200, situado en la sala de radio.
  - b. Manualmente en el resto de los casos. Se encuentran en los costados de la cubierta principal y en los laterales de la cubierta de maniobra superior.
- 4) Se cortará la corriente eléctrica de las zonas afectadas por el fuego.
- 5) Si el fuego es en la máquina o servo se usarán los tiradores de emergencia de cierre de los tanques de combustible, situados junto a las botellas de FM200 en el pañol popa babor de la cubierta principal.
- 6) En el caso de que no se vea el fuego, sino sus efectos en el interior de un compartimento cerrado, primero comprobaremos con el dorso de la mano los mamparos contiguos para comprobar la extensión del fuego.
- 7) Antes de abrir una puerta la tocaremos con el dorso de la mano, para comprobar su temperatura. En caso de abrirla se hará siempre desde un lado, nunca de frente.
- 8) Si no conocemos la extensión exacta nunca actuaremos solos, sino que esperaremos ayuda.
- 9) En el caso de fuegos con gran humo, avanzaremos agachados o arrastrándonos por el suelo. En casos graves puede ser necesario el uso de los equipos ERA y los equipos de bomberos.

#### **4.1.5.-Misiones de los tripulantes:**

##### **Jefe de Embarcación**

- Evaluación. Dirige las operaciones. Da la alarma CI del Buque.



- Se hace cargo de la documentación y VHF GMDSS
- Envía los mensajes de socorro. VHF, DSC, INMARSAT, así como mensaje de socorro con el sistema posicionador de los patrulleros, en el caso de que sea necesario.
- Tomará demora y distancia a la costa más cercana, y maniobrá teniendo en cuenta un posible fallo de gobierno.
- Dará la orden de disparo de FM200 en caso de que proceda. Dispara el sistema desde el control del puente.
- Determina si se pasa al procedimiento de Abandono. Considera ordenar reunir cerca de los puntos de abandono, material de salvamento que se pueda ver afectado por el incendio.

### **Subjefe de Embarcación**

- Dirige la brigada contra incendios en constante comunicación con el puente y con el Jefe de Máquinas.
- Transmite las órdenes del Jefe de Embarcación.
- Comprueba que el personal tiene colocados correctamente los EPIS (equipo de bombero, ERA, casco, etc...) destinados a la emergencia.
- Supervisa los preparativos y ataque del fuego.
- Supervisa el cierre de puertas y aireaciones.
- Recuento de la tripulación y reparto de tareas específicas si procede.
- Dispara manualmente el FM200 (tanto desde el tambucho del pañol de proa como desde el pañol de las bombonas del FM200).

### **Jefe de máquinas**

- Dirige las operaciones en máquinas en comunicación con Subjefe de Embarcación.
- Cierre de ventilaciones y aislamiento eléctrico zona incendiada, si es posible.



- A la orden, para motores principales y/o generadores o realiza corte combustible si procede.
- Arranque bombas C.I. y ordena alistar motobomba C.I. de emergencia.

### **Subjefe de máquinas**

- Auxilia al Jefe de Máquinas.
- A la orden alista motobomba C.I. de emergencia.
- Dirige Brigada C.I. en ausencia de Subjefe de Embarcación.

### **Agente marítimo A**

- Equipo apoyo.
- En ataque inicial acercará extintor portátil.
- Asiste a Jefe de Máquinas en cierre de ventilaciones y aireaciones.
- Tendido de mangueras y conexión a hidrantes.
- Asiste a Subjefe de Máquinas en alistado motobomba C.I. de emergencia.

### **Agente marítimo B**

- Equipo de ataque.
- En ataque inicial acercará extintor portátil.
- Equipo de bombero y equipo de respiración autónomo.
- Cierre de portillos y aireaciones.
- Ataque a fuego con manguera si procede.

### **Agente marítimo C**

- Equipo apoyo.
- En ataque inicial acercará extintor portátil.



- Tendido de mangueras y conexión a hidrantes.
- Asiste a Subjefe de Máquinas en alistado motobomba C.I. de emergencia.
- Se ocupa de manguera de enfriamiento.

#### **Agente marítimo D**

- Equipo de Apoyo.
- Permanecerá en el puente, actuará a las órdenes del jefe de embarcación.
- En su caso auxilia a Agente marítimo A.

## **4.2.-ABANDONO Y SALVAMENTO**

### **4.2.1.-Medios de abandono:**

Ante un desastre marítimo reina el pánico y la incertidumbre, pues suelen ocurrir en el peor y en el más inesperado de los momentos. En el caso de tener que proceder al abandono de la embarcación, en el Patrullero Sacre existen dos balsas salvavidas y un bote de rescate.

**a) Bote de rescate (VALIANT):** La embarcación semirrígida VALIANT que hay a bordo del patrullero SACRE es una embarcación auxiliar adquirida para ayudar a las funciones de vigilancia marítima que tenemos encomendadas, tanto en zonas de aguas poco profundas, como en el reconocimiento de embarcaciones y por ello no cumple con toda la normativa SOLAS referente a los botes de rescate.

Sin embargo, y teniendo en cuenta el hecho de que esta semirrígida VALIANT DR – 570 nos puede servir tanto para rescatar personas del mar, como para agrupar y conducir las balsas en caso de abandono, la consideraremos como una embarcación de supervivencia.



**Bote de rescate VALIANT**

Fuente: [Intranet AEAT](#)

**b) Balsas salvavidas:** Las balsas salvavidas se encuentran reglamentadas en el SOLAS Capítulo III Reglas 13, 20, 26 y 31 y por la Resolución MSC 48 (66).

Pueden ser de dos tipos rígidas e inflables. Tienen que ser capaces de resistir 30 días de exposición a la intemperie una vez lanzados, poder ser lanzados desde 18 metros y ser capaces de resistir saltos repetitivos de personas desde una altura de 4,5 metros (tanto con la capota armada como sin armar).

Están divididas en varios compartimentos independientes, de tal forma que, con la mitad de ellos intactos pueden mantener la flotabilidad con el número de personas para las que están marcadas. No disponen de propulsión que no sea la de los pequeños remos que incorporan, por lo que requieren del uso de botes de rescate para su reagrupamiento y dirección. Disponen de una capota para la protección del personal ante las condiciones meteorológicas, permitiendo además la recogida de agua de lluvia.





Se inflan por medio de una botella de CO2 comprimido. Todo el conjunto va compactado en un recipiente para la protección de la intemperie.

Son los dispositivos de salvamento colectivo por excelencia y los más comunes en todos los patrulleros del servicio. A bordo del SACRE disponemos de dos balsas RFD Survival MK III para 16 personas, estibadas en la popa de la cubierta principal.

Estas balsas están equipadas con una zafa hidrostática marca HAMMAR H20R que permiten tanto su lanzamiento manual como automático (por inmersión).



balsa salvavidas

Fuente: [Intranet AEAT](#)

#### **4.2.2.-Medios de Salvamento:**

a) **Chalecos salvavidas:** A bordo existen dos tipos de chalecos salvavidas:

- Chalecos rígidos (SOLAS).
- Chalecos inflables (SOLAS).

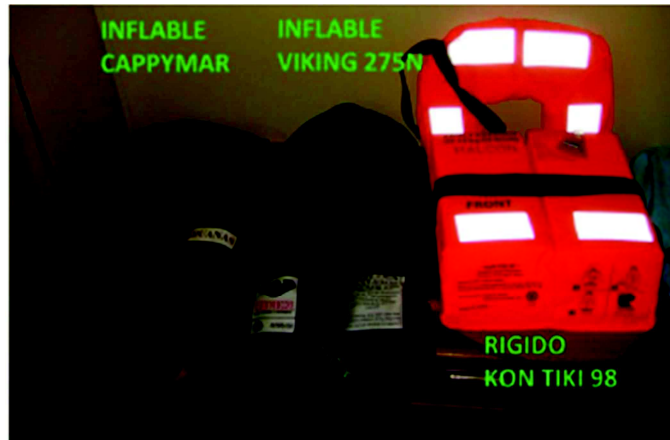
Ambos tipos de chalecos son diseñados para que puedan mantener a una persona a flote durante largos periodos de tiempo, siempre boca arriba y con la cabeza fuera del agua. Permitirán el lanzamiento desde alturas superiores a los 4,5 metros.

Sin embargo para lanzarnos desde una altura al mar debemos taparnos con una mano la boca y la nariz, mientras que con la otra sujetamos el chaleco desde el hombro contrario.

Son los medios de salvamento más sencillos de usar y se debe comprobar que todo el personal es capaz de ponérselo.

Estarán situados según estas reglas del SOLAS:

- Uno por tripulante en los camarotes.
- Uno por personal de guardia en el puente y en la máquina.



Chalecos salvavidas a bordo  
Fuente: Intranet AEAT

**b) Aros salvavidas<sup>21</sup>:** Los aros salvavidas vienen regulados en el SOLAS Capítulo III Reglas 22, 27 y 32, y por la Resolución MSC.97(73). Son considerados dispositivos individuales de salvamento, pero pueden llegar a usarse por más de un superviviente.

Están fabricados con material con flotabilidad propia, tienen forma tórica, están provistos de una guirnalda salvavidas, sujeta a cuatro puntos equidistantes en la circunferencia exterior del aro, formando cuatro senos iguales. Disponen de cuatro bandas reflectantes distribuidas equidistantes por la circunferencia.

El material del aro no podrá ser ni de material granulado suelto, ni inflable. Son de color naranja. Su diámetro interior no podrá ser inferior a 400 mm y el exterior no podrá ser superior 800 mm.

Todos ellos deben marcarse con letras mayúsculas del alfabeto romano con el nombre y el puerto de matrícula del buque.

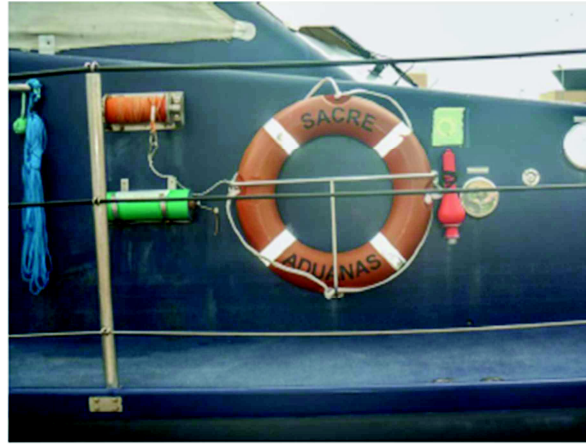
Pueden tener los siguientes accesorios:

- Rabiza flotante: de una longitud no menor de 30 metros.
- Luz de destellos: de activación por flotación (al flotar se coloca vertical con la luz hacia arriba). De la marca LALIZAS.

<sup>21</sup> (SOLAS Capítulo III Reglas 22, 27 y 32)  
(Resolución MSC.97(73))



- Señal fumígena: de color naranja y activación por lanzamiento (al tirar el aro se suelta el pasador de activación). De la marca LECEA modelo L-48.



Aro salvavidas a bordo  
Fuente: el autor

#### **4.2.3.-Equipos de detección:**

Por equipos de detección entendemos aquellos que sirven para señalar la posición de una embarcación salvavidas o de un naufrago. Bengalas, botes de humo, heliógrafo y luces estroboscópicas personales.

Las bengalas y los botes de humo reciben el nombre de *señales pirotécnicas*<sup>22</sup>, y se usan para producir una señal óptica capaz de verse a gran distancia y durante el periodo de tiempo lo más largo posible. Están reguladas en el SOLAS Capítulo III Regla 6. En su uso procuraremos siempre situarnos a sotavento para no dañar la balsa.

Todas tienen impresas las instrucciones de uso en su carcasa. Se usarán con mesura puesto que no pueden reponerse hasta pasada la emergencia.

En los siguientes puntos nos referiremos solo a las bengalas y botes de humo que existen a bordo como dotación del patrullero. Se debe tener en cuenta que cada balsa incorpora estos elementos en su dotación.

**a) Bengalas de mano:** Tienen como finalidad potencial la detención de supervivientes a una distancia menor que la de las bengalas de cohete.

---

<sup>22</sup> (SOLAS Capítulo III Regla 6)



Deben producir una luz uniforme de color rojo brillante, de una intensidad no inferior a 15.000 candelas, durante al menos un minuto.

Estarán compuestas de dos partes fundamentales, el mango y el cuerpo. El mango será parte del estuche que se conecte al cuerpo, pero formando en todo caso una unidad, y con características aislantes que aseguren que no se causan molestias o lesiones al usuario. El cuerpo contiene la mezcla pirotécnica que ha de arder de forma homogénea y continua sin lanzar chispas. La bengala no necesitará de guantes para su utilización. Tienen una visibilidad de 3 millas de día y 7 millas de noche.

Las existentes a bordo son OROQUIETA. La dotación del buque son 4 unidades y se encuentran en el armario de proa del comedor.

**b) Bengala de cohete:** También llamado cohetes lanzabengalas con paracaídas. Están diseñados para producir una señal de larga distancia, alcanzando el cohete 300 metros, produciendo una llama de color rojo brillante de al menos 30000 candelas durante al menos 40 segundos, a la vez que se abre el paracaídas y comienza el descenso a una velocidad no superior a 5m/s. se apagará antes de llegar a la superficie del mar, no dañando el paracaídas ni los accesorios de este durante su combustión. No debe requerir guantes para su utilización. Su visibilidad puede ser de hasta 28 millas en una noche clara.

A bordo hay 6 unidades de la marca OROQUIETA. Se encuentran estibadas en el mismo lugar que las anteriores.

**c) Botes de humo:** Son señales asociadas a los aros salvavidas y de las embarcaciones de supervivencia.

Están constituidas por un depósito o bote flotante que contiene una mezcla pirotécnica y que se activa por un dispositivo de encendido similar al de las bengalas, pero a diferencia de estas, los botes de humo son para utilizar de día, ya que de noche su visibilidad es prácticamente escasa. Una vez lanzados, tienen un retardo prudencial para poder echarlo al mar y emite humo de color naranja durante 3 minutos.

Se debe lanzar siempre a sotavento del barco. Es útil para indicar la situación a un rastreo aéreo.



A bordo existen 4 de estos botes estibados en el mismo lugar que las bengalas. Son de la marca COMET.



bengalas y bote de humo a bordo  
Fuente: Intranet AEAT

#### **4.2.4.-Medios electrónicos de detección:**

Una vez vistos los medios pirotécnicos de detección ante un posible naufragio o desastre a bordo, los patrulleros de Vigilancia Aduanera, y en concreto este (Sacre) cuenta con numerosos medios electrónicos que nos pueden ayudar ante cualquier emergencia. Es de vital importancia conocerlos todos y saber cómo se usan, así como comprobar periódicamente que están completamente operativos, función de la que se encarga el segundo oficial de puente. Estos son los siguientes:

**a) Luces estroboscópicas personales:** Son un tipo de sistema de localización pensado para la detección de personas caídas al agua en la noche. Las existentes a bordo del patrullero son 15 de la marca JOTRON, se encuentran estibados en el armero.

Se alimentan por pilas AA y son de activación manual, es decir, se desplaza el interruptor a mano para encenderlas. Tienen una visibilidad teórica de 2 millas y lanzan 60 destellos por minuto con una duración de 8 horas. Disponen de una tira de velcro para su unión.

Deben usarse en conjunción con un chaleco salvavidas, como un elemento de refuerzo de la luz del mismo, ya que su activación manual nos permite encenderlas después de haber agotado la duración de la luz que llevan incorporados todos los chalecos, incrementándose así la posibilidad de detección del naufragio.

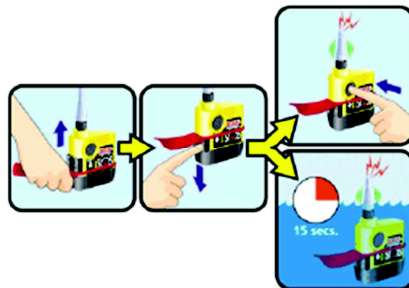


Luz estroboscópica  
Fuente: Intranet AEAT

**b) Radiobalizas personales:** A bordo del patrullero hay 29 radiobalizas de la marca SEA MARSHALL PLB – LR estibadas todas ellas en el pañol armero de proa. Transmiten en la frecuencia de 121,5 Mhz, pudiendo ser activadas automáticamente y manualmente, y siendo capaces de funcionar al menos 48 horas.

Debido a la nula altura de la antena pueden ser localizadas a:

- 2 millas por un barco
- 10 millas por un helicóptero en altitud de búsqueda.
- 70 millas por un avión SAR.

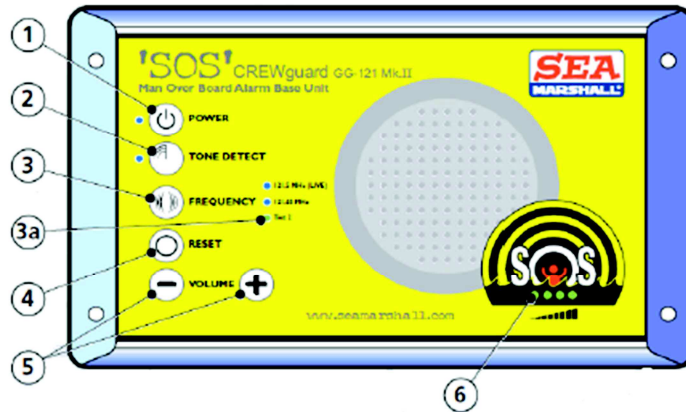


Radiobalizas personales  
Fuente: Intranet AEAT

Estas radiobalizas son recibidas al ser activadas son recibidas a bordo del patrullero por dos equipos:

- RADIOGONIOMETRO TD – L1620A
- RECEPTOR DE EMERGENCIAS SEA MARSHALL CREWguard GG- 121 Mk

II



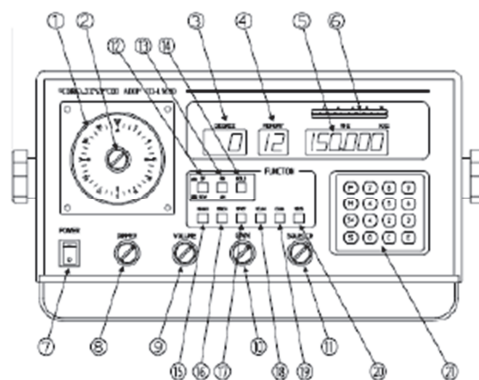
Receptor de Emergencias  
Fuente: Intranet AEAT

c) **Gonio:** El instalado a bordo es el Radiogoniómetro Automático Digital de VHF TD-LD 1620 de la marca TAIYO. Esta estibado en la sala de radio en la parte de popa del puente por babor.

Cubre las frecuencias entre 110 y 170 Mhz. y permite seleccionar la frecuencia de trabajo de cuatro formas:

- Modo MANU: selección manual de frecuencia por medio del teclado manual.
- Modo SPOT: recepción rápida por canal seleccionado. Se almacenan en memoria un máximo de 30 frecuencias.
- Modo SRCH: recepción por búsqueda de frecuencias ( $F_c \pm 500$  KHz, en pasos de 5 KHz).  $F_c$  = frecuencia central.
- Modo SCAN: recepción automática por scan de frecuencias reunidas por grupos.

El scan se para cuándo se recibe una señal.



Radiogoniómetro  
Fuente: Intranet AEAT



**d) Transponder radar:** Existen a bordo dos de estos equipos instalados en las salidas del puente por babor y por estribor (salida del comedor). Son Simrad SA50. Otro de ellos está instalado en el bote de rescate VALIANT, siendo un modelo RESCUER SERPE.

Este tipo de aparatos vienen descritos en el SOLAS Capítulo IV Parte C Regla 7.1.3 y son equipos que emiten una señal cuando reciben el impulso de un radar cercano. Esta señal se recibe en la pantalla del radar facilitando la demora y la distancia al transponder y por lo tanto a los náufragos. Tienen una autonomía de 96 horas.



Transponder radar  
Fuente: [Intranet AEAT](#)

**e) Radiobalizas satelitarias:** Este equipo funciona como un lanzador de alertas de socorro por medio del sistema de satélites COSPAS – SARSAT, formado por 6 satélites rusos y americanos de órbita polar inclinada que garantizan una cobertura entre los 76° N y los 76°S.

Estos equipos se deben instalar a bordo de las balsas y de la VALIANT, función de la que deberá encargarse un tripulante. Se instalarán en el exterior de las embarcaciones de salvamento sujetas por una rabiza.

A bordo del patrullero hay dos radiobalizas, ambas colocadas en los costados del puente alto. (Babor proa y estribor popa). Son la marca KANNAD 406 MHZ SAFELINK GPS. Trabajan en la frecuencia de 406 MHz y en 121,5 MHz (para una detección local) y emiten el MMSI (224815000) o el distintivo de llamada del patrullero (EBPZ) y otros datos del mismo y del armador (AEAT) y, gracias a que llevan un receptor GPS incorporado, su posición.





Su activación puede ser manual o automática por inmersión. Una vez activada transmitirá al menos 48 horas.



Radiobaliza satelitaria  
Fuente: Intranet AEAT

**f) VHF portátiles de emergencia:** Son denominados por el SOLAS como Aparatos radioelectrónicos bidireccionales en Capítulo III Parte B Sección I Regla 6.2.1.1.

A bordo del patrullero existen tres de estos aparatos, de la marca SIMRAD GMDSS EMERGENCIA SIMRAD AXIS50. Están estibados en la radio, al lado del gonio.

Son impermeables al agua hasta 1 metro de profundidad y herméticos. Tienen los canales 06, 08 a 17, 67 a 69, 71 a 74 y 77.

Es de vital importancia, recordar que estos equipos deben de llevarse a bordo, a la hora de embarcar tanto en las balsas salvavidas como en la VALIANT durante un abandono, así como las baterías de emergencia.



VHF de emergencia  
Fuente: Intranet AEAT

**g) Iridium:** Este equipo nos servirá, como en el caso del MINI –M, para poder comunicarnos en caso de emergencia con el resto de los patrulleros del servicio, con la estructura de mando en tierra (Centro de Coordinación Operativo-CECOP), con SASEMAR, etc.

El instalado a bordo es el MOTOROLA modelo 9505. Se encuentra en la consola del puente. Su puesta en funcionamiento se basa en girar la antena hasta su tope izquierdo o derecho y desplegarla al máximo. Se obtendrá mejor comunicación en el exterior

Para realizar una llamada solo debemos marcar 00, el código del país (España 34) y el número de teléfono con el que queremos comunicarnos. Después pulsar la tecla “OK”

Al recibir una llamada debemos pulsar “OK”. Para colgar pulsar otra vez ”OK” o “C”.



Iridium

Fuente: [Intranet AEAT](#)



#### **4.2.5.-Situación de hombre al agua:**

Es esta una de las situaciones que con cierta frecuencia se presenta a bordo de todo tipo de buques y embarcaciones y causante de la elevación de los índices de gravedad en la casuística de accidentabilidad marítima.

Esta situación crea la prácticamente total movilización de la tripulación y en algunos casos la asistencia de otros buques que puedan encontrarse en la zona de accidente. Las actuaciones de la tripulación dependerán del tiempo transcurrido desde el accidente y se pueden clasificar en tres:

##### a) Actuación inmediata:

Al mismo tiempo que se realiza la acción de maniobra más adecuada a las posibilidades del buque, se ejecutarán conjuntamente las siguientes acciones:

- Se lanzarán aros salvavidas, especialmente el equipado con la luz flotante y señal de humos. También se podrán lanzar otros elementos flotantes como las defensas de atraque.
- Se dispondrán los vigías necesarios para que en ningún momento la persona en el agua pueda perderse de vista y esté localizada en el mayor tiempo posible.
- De noche se prepararán los proyectores para facilitar la búsqueda en las proximidades del lugar del suceso.
- Se llamarán los relevos necesarios para atender la maniobra de puesta a flote del bote de rescate o embarcación de supervivencia, así como un oficial responsable de la operación, preparados para entrar inmediatamente en acción. Se embarcarán distintos equipos, entre ellos, bengalas, proyector portátil y otros equipos luminosos. Si el suceso ocurre de noche, ropa de abrigo, ayudas térmicas y chalecos salvavidas, aparatos portátiles de radio (VHF) para comunicar con el buque.
- Se dispondrán para su embarque en el bote de rescate o se tendrán listos en la cubierta de acceso al buque, de los equipos reanimadores y otros, que pueda necesitar la persona rescatada.
- Se instalarán redes de costado, escalas de gato o escala real.
- Se equiparán con trajes térmicos de inmersión.



- Si se navega en zona de alta densidad de tráfico se emitirá la señal de socorro (MAYDAY MAYDAY en radiotelefonía) apropiado para indicar que sigue un mensaje muy urgente relativo a la seguridad.
- El mejor procedimiento para poner en marcha la ejecución de las acciones citadas es dar la señal de hombre al agua, emitida con el pito del buque y las alarmas interiores.

b) Actuación diferida:

Se seguirán los procedimientos citados para el caso anterior, si bien algunos aspectos cambian su carácter por otro o incluso los hace innecesarios. El bote de rescate (VALIANT) estará igualmente disponible para su uso inmediato pero no podrá ser utilizado hasta la llegada a la zona de caída, teniendo en cuenta la distancia recorrida en función del período de demora.

Del mismo modo, las señales fumígenas utilizadas para la localización en el caso anterior, tendrán ahora la función de señalar el punto de inicio de la maniobra, mientras que el lanzamiento al agua del aro salvavidas adquiere el mismo significado que las señales fumígenas, con la ventaja de ser éstas más visibles.

Todos los demás preparativos son comunes y requieren el mismo esfuerzo o incluso más, teniendo en cuenta que esta vez no se dispone de un “datum fiable”.

c) Persona desaparecida:

Las acciones son las mismas que en los casos anteriores, pero agravadas por el mayor tiempo transcurrido, que en según qué circunstancias puede representar la imposibilidad de recuperar con vida a la persona caída a la mar.

Tendrán especial importancia en este caso la transmisión del mensaje de socorro ante la posibilidad de que otro buque pueda detectar y rescatar con vida el cuerpo del accidentado.

Existen numerosas maniobras a realizar por un buque cuando se da la señal de alarma de hombre al agua:



- Evolución simple, también llamada Anderson
- Evolución doble
- Evolución Williamson
- Evolución Scharnow

Todas ellas son indudablemente muy útiles y eficaces, pero para el caso de embarcaciones de pequeño porte como es este tipo de Patrullero y debido a su alta maniobrabilidad, la experiencia de los más veteranos del Servicio dice que lo más útil es, que en cuanto se dé la voz de hombre al agua, se pare inmediatamente la marcha y se proceda según lo mencionado anteriormente, con los vigías sin perder de vista al naufrago (si es posible), utilizando aros salvavidas, botes de humo, foco, etc.



## **CONCLUSIONES**

Una vez concluido este Trabajo de Fin de Grado, y gracias a las experiencias obtenidas, tanto por la condición de integrante de la plantilla del Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera, como por haber cursado este Grado en Náutica y Transporte Marítimo, se obtiene las siguientes conclusiones:

- Una renovación inmediata de la flota, ya que todavía existen patrulleros en activo de la década de los 80, como es el caso del Alcaraván V destinado en la base de Santa Cruz de Tenerife.
- Debido a las características de las costas Canarias (ausencia de zonas de abrigo como puede ser una ría) donde suele azotar el viento Alisio y a que se encuentran en medio del océano Atlántico, reina casi siempre la mala mar, por lo que se concluye que lo ideal para navegar por esta zona, serían embarcaciones de acero o aluminio de alta resistencia, ya que las embarcaciones de fibra sufren mucho en condiciones de mala mar.
- Sería oportuno que las embarcaciones de Vigilancia Aduanera contaran con matrícula asimilados a la lista 8ª como buques de la Administración, para así poder obtener los correspondientes títulos profesionales de la marina mercante con los días de embarque requeridos para cada uno, ya que en la actualidad, al ser buques auxiliares de la armada amparados por el R.D. 1002/61, no son efectivos sus días de enrole en la Dirección General de la Marina Mercante.



## **BIBLIOGRAFÍA**

Convención de Naciones Unidas de Montego Bay de 1982 sobre el Derecho del Mar. (s.f.).

Ley de Enjuiciamiento Criminal. (s.f.).

Ley Orgánica 12/1995 de 12 de Diciembre de Represión del Contrabando. (s.f.).

R.D. 1002/61 de 22 de Junio de Vigilancia Marítima del Servicio de Vigilancia Aduanera. (s.f.).

Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de Septiembre. (s.f.).

Convención de Ginebra del 29 de Abril de 1958. (s.f.).

Convención de Viena de 1988 sobre el tráfico ilícito por mar. (s.f.).

<http://sva.forogratias.es/>. (s.f.).

<http://svahistoria.blogspot.com.es/2014/06/el-fulmar-por-el-estrecho.html>. (s.f.).

[http://webpolicial.info/portal/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=266](http://webpolicial.info/portal/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=266). (s.f.).

<http://www.investigacionaduanerafiscal.es/vigilancia-aduanera/>. (s.f.).

<http://www.marineplan.es/es/atlas/escalanacional/presentacion.pdf>. (s.f.).

<http://www.navymar.com/PetrellAduanas.htm>. (s.f.).

[https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera). (s.f.).

Intranet AEAT. (s.f.).

Ley 14/2014 de 24 de julio, d. N. (s.f.).

Ley 15/1978 de 20 de febrero, sobre la Zona Económica Exclusiva. (s.f.).

Ley 27/1992 de 24 de noviembre, d. P. (s.f.).

Ley Orgánica 6/2011 de 30 de Junio. (s.f.).

*Manual de emergencia de la AEAT.* (s.f.).

R.D. 319/82 de 12 de Febrero sobre el Servicio de Vigilancia Aduanera, s. D. (s.f.).

Real Decreto 1315/1997 de 1 de agosto. (s.f.).

Real Decreto 2510/1977, d. 5. (s.f.).

Real Decreto 319/1982, d. 1. (s.f.).

Resolución MSC.97(73). (s.f.).

SOLAS Capítulo III Regla 6. (s.f.).

SOLAS Capítulo III Reglas 22, 27 y 32. (s.f.).