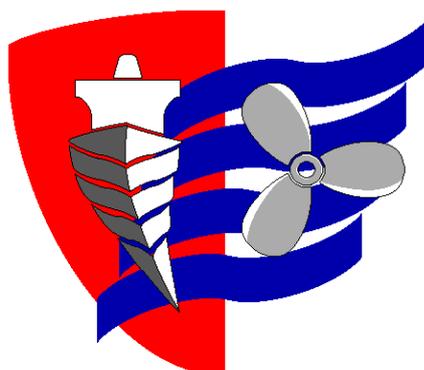


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Grado

**LA NAUTICA DE RECREO DESDE UN
PUNTO DE VISTA DE CONTROL**

(Recreational sailing a control point of view)

Para acceder al Título de Grado en

**INGENIERÍA NÁUTICA Y
TRANSPORTE MARÍTIMO**

Autor: Miguel Cortegoso Moreira

10 - 2014

***“Lo controlable nunca es totalmente real y
lo real nunca es totalmente controlable.”***

Antonio Escohotado

APROXIMACION A LA NAUTICA DE RECREO DESDE UN PUNTO DE VISTA DE CONTROL

INDICE:

- EL CASO ESPAÑOL

- ORGANISMOS DE CONTROL Y LEGISLACION APLICABLES
 - MINISTERIO DE FOMENTO
 - CAPITANIAS MARITIMAS
 - MINISTERIO DE INTERIOR
 - GUARDIA CIVIL DEL MAR CONTROL EN AGUAS INTERIORES
 - POLICIA NACIONAL CONTROL DE FRONTERAS
 - MINISTERIO DE HACIENDA
 - VIGILANCIA ADUANERA CONTROL FISCAL Y DE CONTRABANDO EN LAS DIFERENTES ZONAS MARITIMAS
 - MINISTERIO DE DEFENSA
 - LA ARMADA COLABORACIONES
 - MINISTERIO DE AGRICULTURA ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE COMPETENCIAS DE PESCA DELEGADAS
 - ORGANISMOS AUTONOMICOS DE VIGILANCIA PESQUERA

- TIPOS INFRACTIVOS Y DELINCUENCIALES MAS COMUNES EN NUESTRO TERRITORIO CON EMBARCACIONES DE RECREO, ESTUDIO DE INFRACCIONES Y DELITOS EN FUNCION DEL TIPO DE EMBARCACION ANALISIS DE PARAMETROS DE PABELLON Y NACIONALIDAD.

- CONCLUSIONES OBTENIDAS

EL CASO ESPAÑOL

PREAMBULO

A la hora de hablar del control aplicado en la náutica de recreo en España, es importante tener en cuenta la singularidad del ámbito territorial del litoral español. En este sentido, la primera precisión imprescindible es delimitar las áreas costeras o regiones costeras. Regiones político-administrativas, o comunidades autónomas que limitan con el mar.

A nivel general y a modo de introducción, es necesario señalar que, en el plano de la organización jurídico administrativa, en España hay 10 Comunidades Autónomas cuyo territorio está ubicado en el litoral. Estas comunidades comprenden 25 provincias y 487 municipios costeros.

A las 10 comunidades autónomas peninsulares (País Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña) hay que añadir los archipiélagos de Baleares y Canarias, y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Algunas dimensiones del litoral español (fuente: Barragán, 2004).

CCAA	Superficie terrestre (km ²)	Aguas interiores (km ²)	Longitud de costa (km)
País Vasco	7.261	396	256
Cantabria	5.289	304	283
Asturias	10.565	626	497
Galicia	29.434	2.483	1.720
Andalucía	87.268	2.164	917
Murcia	11.317	627	252
Valencia	23.305	1.823	474
Cataluña	31.930	1.227	597
Baleares	5.014	2.346	1.342
Canarias	7.273	2.399	1.545
ESPAÑA	504.781	14.394	7.883

Tabla 1

A lo anterior hay que añadir el hecho de una flota española de recreo, que tomando cifras del ANEN en su informe económico respecto a la náutica deportiva y de recreo en 2006, se establece en las siguientes cifras:

Flota por Comunidades Autónomas. Años 2004 y 2005: Datos facilitados por la DGMM y las Comunidades Autónomas.

COMUNIDAD	Flota 2004	Flota 2005	% s/. total	%Variación 2004-2005
Andalucía	25.798	29.506	15,85	14,37
Asturias	4.056	4.073	2,19	0,42
Baleares	26.281	27.311	14,67	3,92
Canarias	15.035	15.619	8,39	3,88
Cantabria	6.167	6.465	3,47	4,83
Catalunya	37.941	40.136	21,56	5,79
Ceuta y Melilla	2.062	2.103	1,13	1,99
Com. Valenciana	20.754	22.296	11,98	7,43
Galicia	17.137	18.964	10,19	10,66
Murcia	10.882	11.655	6,26	7,10
País Vasco	7.686	8.008	4,30	4,19
TOTAL	173.799	186.136	100	7,10

Tabla 2

Datos de los que se colige un incremento suave pero continuado en las embarcaciones de recreo, al menos hasta 2006.

Pero la situación del sector náutico en España está ligada a la coyuntura económica general. Si bien como se indica entre 2002 y 2006 las matriculaciones de embarcaciones de recreo crecieron en torno a un 22%, a partir de entonces el crecimiento ha sido negativo. En 2010 se ha registrado un 10,2% menos de matriculaciones que en 2009, descenso que se acumula al registrado el año anterior (-35%). Este retroceso se produce para embarcaciones de todas las esloras (Instituto de Estudio Turístico Familittour 2009).

Por otro lado, según datos de los Institutos de Estudio Turístico Frontur 2010, durante dicho año, más de 2 millones de turistas extranjeros realizaron actividades náuticas en España. Esta cifra supone una cuota del 3,8% para la actividad náutica de extranjeros en España y un crecimiento interanual del 9,2%.

Estos mismos datos indican que los turistas extranjeros que realizan actividades náuticas en España viajan principalmente en julio y agosto. La temporada activa en el arco cantábrico-atlántico es el verano, en la zona

mediterránea-sur se amplía a la primavera y en Canarias se extiende a todo el año.

Dichos visitantes, realizan una estancia media de 7 días, se alojan en apartamentos y hoteles en un entorno cercano al lugar donde se realiza la actividad náutica.

Por tanto nos encontramos en un país que avanza de manera firme hacia un aumento en el movimiento de embarcaciones de recreo en sus costas, a pesar de una ligera disminución en el número de matriculaciones anual.

Determinado este hecho, el objetivo del presente trabajo consiste en plantearse las siguientes cuestiones:

- 1º. ¿Existe un control administrativo y policial suficiente de los distintos tipos de embarcaciones que navegan a lo largo de nuestras costas?
- 2º. ¿El incremento de embarcaciones de recreo ha supuesto un incremento de infracciones y delitos?

Y en virtud de las mismas determinar los puntos fuertes y débiles de estos controles.

A tal efecto en primer lugar trataré de desarrollar de forma somera una relación de los distintos organismos que poseen competencias en el ámbito del control de la náutica de recreo así como una descripción de los reconocimientos y controles que realizan dichos organismos.

ORGANISMOS DE CONTROL Y LEGISLACION APLICABLES

MINISTERIO DE FOMENTO

Competencias administrativas en materia de embarcaciones de recreo:

La Constitución Española de 1978 otorga al Estado, en su artículo 149.1.20, competencia exclusiva sobre Marina Mercante y abanderamiento de buques, iluminación de costas y señales marítimas, puertos de interés general, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves.

Dentro de la Administración del Estado, estas competencias se ejercen por el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Organización administrativa estatal:

Organigrama de las administraciones competentes



Ministerio de Fomento:

La política del Ministerio de Fomento en el ámbito de la Marina Mercante se dirige, de conformidad con el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos:

- La tutela de la seguridad de la vida humana en el mar.
- La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
- La protección del medio ambiente marino.
- La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
- El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

Competencias:

- Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.
- Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar; así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas.
- Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho.
- La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación, de todos los buques civiles españoles y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales.
- Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico,

artístico o arqueológico (pendiente de regulación son actualmente ejercidas por la Armada).

- El registro y control del personal marítimo civil, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.
- La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima.
- El ejercicio de la potestad sancionadora.
- Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, o en el resto del ordenamiento jurídico.

Regulación legal:

Art. 6 del REAL DECRETO 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales

REAL DECRETO 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

Dirección General de la Marina Mercante:

La Dirección General de la Marina Mercante se encuentra regulada en el Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, de estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

Funciones:

La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, bajo la superior dirección de la Secretaría General de Transportes del

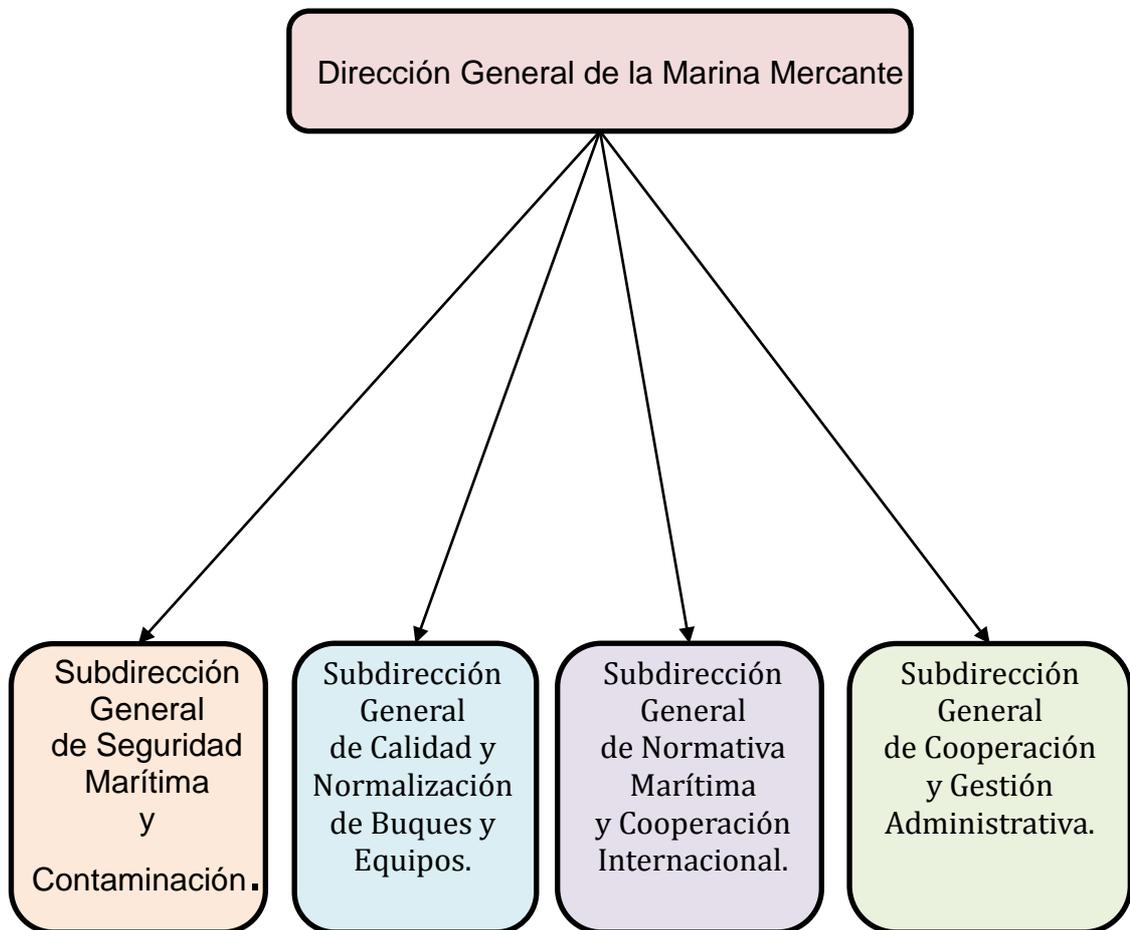
Ministerio, y ejerce las siguientes funciones en los términos establecidos en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

- La ejecución y control de la normativa de protección marítima, la seguridad y el salvamento de la vida humana en la mar, la limpieza de las aguas marítimas y lucha contra la contaminación del medio marino en los términos del plan nacional aprobado sobre estas materias.
- La ordenación y control del tráfico marítimo y de las condiciones de prestación de los servicios marítimos, del despacho, del registro y abanderamiento de buques civiles, del auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas, y de todas las cuestiones que se refieren a la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, así como el establecimiento de obligaciones de servicio público. Las concesiones y autorizaciones de servicios de navegación marítima, el fomento de la actividad náutica y del mercado de alquiler de las embarcaciones, así como la participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima.
- El registro y control del personal marítimo civil y de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques civiles españoles, la activación de los equipos de evaluación de emergencias y el seguimiento y control de su formación y adiestramiento, así como la formación y seguimiento de siniestros marítimos ocurridos en el mundo.
- La determinación del equipamiento mínimo de seguridad y de protección del medio ambiente, la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos estructurales, de equipamiento y de prevención de la contaminación de los buques civiles españoles y las realizadas por el Estado rector del puerto, de los que se encuentran en construcción en España y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdos internacionales.

- La elaboración y gestión de sistemas de calidad y la realización de auditorías internas y a los organismos colaboradores de la inspección.
- La elaboración y propuesta de la correspondiente normativa sectorial, la transposición de la normativa comunitaria europea y la incorporación al derecho español, cuando proceda, de las resoluciones de la Organización Marítima Internacional, así como el asesoramiento jurídico interno y la tramitación de expedientes sancionadores.
- La coordinación de las relaciones internacionales en las materias propias de la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española y coordinación de la representación de la Dirección General de la Marina Mercante ante los organismos y comisiones internacionales, especialmente en aquéllas que se refieren a la Unión Europea y a la Organización Marítima Internacional, así como la cooperación en materia marítima con aquellos países con los que España tenga convenios bilaterales específicos.
- La coordinación de la actividad parlamentaria, la tramitación a la Subsecretaría de los asuntos relacionados con recursos humanos, la gestión presupuestaria y patrimonial, la implantación de las aplicaciones informáticas para la gestión de los servicios centrales y periféricos de la Dirección General, así como la coordinación y control, en estas materias, con las Capitanías Marítimas.

Estructuración:

La Dirección General de la Marina Mercante se estructura en los siguientes órganos con rango de Subdirección General.



Capitanías Marítimas:

La Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, B.O.E. núm. 283 del 25 de Noviembre de 1992, designa, en su art.88, a las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos de la Administración Marítima, dependientes en la actualidad Ministerio de Fomento.

Esta estructura organizativa supone la desvinculación definitiva de la Administración Marítima respecto de la Administración Militar, atribuyendo al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, el ejercicio de las competencias en materia de ordenación general

de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la pesquera correspondan al Ministerio de Agricultura, Pesca y alimentación.

Para el ejercicio y cumplimiento de sus funciones la Dirección General de la Marina Mercante cuenta, en cada uno de los puertos donde se desarrolla un determinado nivel de navegación o donde lo requieren las condiciones de seguridad marítima, con una Capitanía Marítima.

El Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, regula la constitución y creación de las capitanías marítimas, estableciendo su dependencia orgánica y clasificación, estructura, funciones.etc.

El Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo modifica el modelo de Capitanías Marítimas creado por el real decreto 1246/1995, de 14 de julio, procediendo a la supresión de las Capitanías de segunda y tercera categorías ocupando su lugar los Distritos Marítimos.

Dependencia orgánica:

Las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos dependen orgánica y funcionalmente del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Dependiendo del volumen y de las condiciones de tráfico marítimo, se distingue entre Capitanía y Distrito Marítimo, las capitanías ejercen la supervisión y dirección de los distritos marítimos que tengan adscritos.

Estructura orgánica:

Las Capitanías Marítimas se estructuran en las siguientes áreas de gestión:

- Seguridad Marítima y prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Inspección Marítima.
- Tráfico Marítimo, despacho, registro, personal marítimo y asuntos generales.

Embajadas y oficinas consulares:

Las Misiones Diplomáticas y las Oficinas Consulares de España actúan como Administración Marítima en el extranjero, siguiendo las directrices impartidas por ésta y que le sean comunicadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores en relación con los buques de pabellón nacional que naveguen en zonas en las que otro Estado ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, siempre que no se oponga a ello la legislación de dicho Estado.

Funciones:

Las Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos ejercen las siguientes funciones:

1. El despacho de los buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Administraciones.
2. La aplicación de las normas sobre enrolamiento y desenrolamiento de tripulaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
3. La gestión, organización y administración de los Registros de Buques y Empresas Marítimas en la periferia.
4. La tramitación de los títulos profesionales o de recreo.
5. Las inspecciones técnicas y operativas de los buques que se hallen en construcción en España.
6. Las inspecciones de las condiciones de navegación de los buques civiles nacionales y de sus tripulaciones.
7. Las inspecciones de los buques extranjeros en puertos nacionales, de acuerdo con los convenios internacionales suscritos por España.
8. La inspección de las mercancías a bordo de los buques, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas.
9. La inspección de los medios de estiba y desestiba de los buques, en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
10. La propuesta de autorización o prohibición de las operaciones de carga o descarga de los buques que atraquen en puertos españoles.

11. El seguimiento y control, en coordinación con los restantes representantes de las Administraciones públicas competentes en la materia, del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.
12. La supervisión de las investigaciones en caso de siniestros marítimos o episodios de contaminación.
13. La intervención en los procedimientos de determinación de los canales de entrada y salida de puertos, el balizamiento de los accesos a puerto y en las playas, y la propuesta de establecimiento de los Dispositivos de Separación de Tráfico.
14. La determinación y el control de las zonas de fondeo y de maniobra de los buques fuera de aguas portuarias.
15. La autorización o prohibición de entrada y salida de buques de las aguas españolas.
16. El cierre del puerto cuando circunstancias de seguridad marítima así lo aconsejen.
17. La supervisión de servicios como el practicaaje o el remolque.
18. El control y seguimiento de los vertidos contaminantes procedentes de buques, plataformas fijas y otras instalaciones marítimas.
19. La inspección de las instalaciones de recepción de residuos oleosos en los muelles o en sus cercanías.
20. El informe preceptivo y de carácter vinculante a las Autoridades Portuarias en los casos de hundimiento de buques, operaciones de reflotamiento o desguace de buques y obras de dragado, cuando tengan lugar en aguas portuarias.
21. La tramitación de expedientes de autorización de escuelas y centros de formación marítima de todo tipo.
22. La imposición de la legalidad y tramitación de sanciones por infracciones contra la seguridad marítima, la ordenación del tráfico o la contaminación.
23. Y en general todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la

contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

De esta información, recabada mayoritariamente de las páginas web del Ministerio de Fomento, se observa que son estos órganos los encargados del control e inspección de los buques tanto nacionales como extranjeros en todo el territorio nacional. Lo que constituye una empresa de gran envergadura para la que se han implantado Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos en todos aquellos puertos que presentan una cierta importancia a nivel marítimo.

Actualmente existen las siguientes Capitanías y Distritos Marítimos:

Relación entre Capitanías y Distritos Marítimos:

Capitanía Marítima	Distritos Marítimos	Límites territoriales
A Coruña	<ul style="list-style-type: none"> • Sada • A Coruña • Corme / Lage • Camiñas / Muxía • Cee / Corcubión • Muros • Noia / Porto do Son 	Desde punta Carboeira hasta punta río Sieira
Algeciras - La Línea	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifa • Algeciras 	Desde el puente del río Zahara hasta punta de la Chullera
Alicante	<ul style="list-style-type: none"> • Torrevieja • Santa Pola • Alicante • Villajoyosa • Altea • Denia 	Desde El Mojón hasta el río Racons o del Molinell
Almería	<ul style="list-style-type: none"> • Adra • Almería • Carboneras • Garrucha 	Desde playa de la Juana hasta playa de los Tarais
Avilés	<ul style="list-style-type: none"> • Avilés • San Esteban de Pravia / San Juan de la Arena • Luarca 	Desde cabo Peñas hasta la ría de Ribadeo

Barcelona	<ul style="list-style-type: none"> • Vilanova i la Geltrú • Barcelona • Arenys de Mar 	Desde el torrente de Mas Don Pedro hasta el río Tordera
Bilbao	<ul style="list-style-type: none"> • Ondárroa • Lekeitio • Bermeo • Bilbao 	Desde punta Saturrarán hasta la ensenada de Ontón
Burela	<ul style="list-style-type: none"> • Ribadeo • Burela • Viveiro 	Desde la ría de Ribadeo hasta punta de la Estaca de Bares
Cádiz	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto de Santa María • Cádiz • Barbate 	Desde El Puntazo hasta el puente del río Zahara
Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> • Águilas • Mazarrón • Cartagena • San Pedro del Pinatar 	Desde playa de los Tarais hasta El Mojón
Castellón	<ul style="list-style-type: none"> • Burriana • Castellón • Vinaroz 	Desde la Gola Cerrada hasta el río Cenia
Ceuta	<ul style="list-style-type: none"> • Ceuta 	Litoral de Ceuta
Eivissa/ Formentera	<ul style="list-style-type: none"> • Eivissa • San Antonio Abad • Formentera 	Aguas de Eivissa y Formentera
El Ferrol	<ul style="list-style-type: none"> • Cariño • Cedeira • El Ferrol 	Desde punta de la Estaca de Bares hasta punta Carboneira
Gijón	<ul style="list-style-type: none"> • Llanes • Ribadesella • Lastres • Gijón / El Musel • Luanco / Candas 	Desde la ría de Tina Mayor hasta cabo Peñas
Huelva	<ul style="list-style-type: none"> • Ayamonte • Isla Cristina • Huelva 	Desde la frontera portuguesa hasta la torre del Faro de la Higuera
Las Palmas	<ul style="list-style-type: none"> • Las Palmas • Arrecife-Lanzarote • Puerto Rosario-Fuerteventura 	Aguas de las islas de Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura y Lobos
Málaga	<ul style="list-style-type: none"> • Estepona • Marbella 	Desde punta de la Chullera hasta torre Caleta

	<ul style="list-style-type: none"> • Fuengirola • Málaga • Torremar (Vélez-Málaga) 	
Melilla	<ul style="list-style-type: none"> • Melilla 	Litoral de Melilla, Chafarinas, Vélez de la Gomera y Alhucemas
Motril	<ul style="list-style-type: none"> • Motril 	Desde torre Caleta hasta playa de la Juana
Palamós	<ul style="list-style-type: none"> • Blanes • Palamós • Rosas 	Desde el río Tordera hasta la frontera francesa
Palma de Mallorca	<ul style="list-style-type: none"> • Palma • Alcudia • Mahón • Ciudadela 	Aguas de Mallorca y Menorca
Pasajes	<ul style="list-style-type: none"> • Hondarribia • Pasajes • Guetaria 	Desde la frontera francesa hasta punta Santurrarán
Santa Cruz de Tenerife	<ul style="list-style-type: none"> • Santa Cruz de Tenerife • Los Cristianos • Santa Cruz de la Palma • San Sebastián de la Gomera • El Hierro (La Estaca / La Restinga) 	Aguas de las islas de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro
Santander	<ul style="list-style-type: none"> • Castro Urdiales • Laredo • Santoña • Santander • Requejada • San Vicente de la Barquera 	Desde la ensenada de Ontón hasta la ría de Tina Mayor
Sevilla	<ul style="list-style-type: none"> • Sanlucar • Sevilla 	Desde la torre del Faro de la Higuera hasta El Puntazo
Tarragona	<ul style="list-style-type: none"> • San Carlos de la Rápita • Tarragona 	Desde el río Cenja hasta el torrente de Mas Don Pedro
Valencia	<ul style="list-style-type: none"> • Gandía • Valencia • Sagunto 	Desde el río Racons o del Molinell hasta la Gola Cerrada
Vigo	<ul style="list-style-type: none"> • Sanjenjo / Portonovo • Marín • Bueu • Cangas • Redondela • Vigo • Bayona 	Desde punta Fagilda hasta la frontera portuguesa

Vilagarcía de Arousa	• La Guardia	Desde punta río Sieira hasta punta Fagilda
	• Santa Eugenia de Ribeira	
	• Puebla de Caramiñal	
	• Vilagarcía de Arousa	
	• Cambados	
	• El Grove / Isla de la Toja	

Tabla 3. Obtenida del Ministerio de Fomento.

Dentro de las distintas áreas de actividad que se han enumerado en el listado de competencias está la que nos interesa que es la referente a la inspección Marítima.

Sabemos que La Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima ejerce las funciones siguientes relativas a Inspección marítima que son:

Ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques civiles españoles, de los que se encuentran en construcción en España y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdos internacionales.

Aprobación y homologación de aparatos y elementos de los buques o de los materiales y equipos de los mismos.

Y el control de los Medios de puesta a flote de los botes y balsas en los distintos tipos de embarcaciones obligadas.

Esto se efectúa mediante delegación de las inspecciones a realizar en una serie de empresas homologadas y autorizadas a tal fin.

Relación de empresas autorizadas a realizar las pruebas a botes salvavidas y medios de puesta a flote, de acuerdo con el RD 38/2009:

EMPRESAS AUTORIZADAS RD 38/2009 DE 23 DE ENERO(MSC CIRC 1206)

[Real Decreto 38/2009, de 23 de enero, por el que se regulan las pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote y se autoriza su realización a empresas especializadas](#)

NOMBRE DE LA EMPRESA	LOCALIZACIÓN	PROVINCIA	AUTORIZADA	ALCANCE DE LA AUTORIZACIÓN	DIRECCIÓN	WEB
INPRECASA SLU	LA LAGUNA	TENERIFE	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Carretera La cuesta- Taoo- Km. 14, 38320 La Laguna (Santa Cruz de Tenerife)	---
SERVOSHIP	ZARAGOZA	ZARAGOZA	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Avda. Cataluña 35-37, bloque 4, 1º Izq. 50014 Zaragoza	www.servoship.com
ROSPA COMPONENTES Y SERVICIOS	PUERTO DE SANTAMARÍA	CÁDIZ	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Calle Inventor Pedro Cawley, 18, Polig. Industrial Salinas de Levante 11500 Puerto de Santamaría (Cádiz)	---
DEXTINSUR S.L.	SAN FERNANDO	CÁDIZ	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Polígono Industrial Tres Caminos. Avenida de la Mojarra, 18. 11100 San Fernando (Cádiz)	www.dextinsur.com
VIKING LEFESAVING EQUIPMENT	MADRID	MADRID	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Avenida del Puerto, nave 6 21 Polígono Industrial La Menacha 11205 Algeciras (Cádiz)	www.viking-life.com
SHAT HARDING	CHIPIONA	CÁDIZ	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Carretera Chipiona-Sanlúcar de Barrameda, Km. 0,5 11550 Chipiona (Cádiz)	www.schat-harding.com
INDUSTRIAS FERRI	GONDOMAR	PONTEVEDRA	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	A Pasaxe, 81 – Vindos, 36313 Gondomar (Pontevedra)	www.ferrri-sa.es
TINCASUR, S.L.U.	CÁDIZ	CÁDIZ	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Calle Francia, s/n Nave D-3, 11519 Puerto Real (Cádiz)	---
MINDASA, S.A.	ASTILLERO	CANTABRIA	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Pol. Ind. Guamizo 39610 Astillero (Cantabria)	www.mindasa.es
SURVIVAL CRAFT INSPECTORATE LTD	FINDON	ABERDEEN	SI	Pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote de acuerdo con Anexo I	Findon, Aberdeen. AB12 3RL (U.K.)	www.survivalcraft.com

Tabla 4

Por tanto en embarcaciones civiles nacionales esta es una de las múltiples inspecciones delegadas en el ámbito privado.

Otra de estas competencias de control delegadas es la relativa a la homologación de equipos marinos.

La homologación de Equipos Marinos viene recogida en la siguiente normativa:

- **Real Decreto 1837/2000** de 10 de noviembre (B.O.E. 28-11-2000), por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles (TÍTULO II, CAPÍTULO VII).
- **Real Decreto 809/1999** de 14 de mayo (B.O.E. 29-05-1999), por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques (Transpone las Directivas 96/98/CE y 98/85/CE).
- **Orden en preparación** sobre enmienda del Real Decreto 809/1999 (Directiva 2001/53/CE).

- **EQUIPOS MARINOS** sujetos al Real Decreto 809/1999: los referidos en el Anexo A.1.
- **MODULOS DE EVALUACION DE LA CONFORMIDAD** (Real Decreto 809/1999, **Anexo B**)

MODULOS**CERTIFICADOS Y MARCADO****B***(Examen de tipo)*

Examen de tipo CE por un Organismo Notificado.

- Certificado CE de aprobación de tipo expedido por el Organismo Notificado)

D*(Aseguramiento de la calidad de la producción)*

El Organismo Notificado evalúa el sistema de calidad para la producción, inspección de los productos acabados y los ensayos- EN 29002

- Declaración escrita del fabricante de conformidad con el tipo aprobado
- Marcado CE por el fabricante (rueda de timón + N° Organismo)
- Certificado del Organismo Notificado del Sistema de Calidad

E*(Aseguramiento de la calidad del producto)*

El Organismo Notificado evalúa el sistema de calidad para la inspección final y los ensayos - EN 29003

- Declaración escrita del fabricante de conformidad con el tipo aprobado
- Marcado CE por el fabricante (rueda de timón + N° Organismo)
- Certificado del Organismo Notificado del Sistema de Calidad

F*(Verificación de los productos)*

El Organismo Notificado verifica la conformidad con el tipo aprobado

- Declaración escrita del fabricante de conformidad con el tipo aprobado
- Marcado CE por el fabricante (rueda de timón)
- Certificado de conformidad del Organismo Notificado relativo a los ensayos efectuados, bien por unidades bien por lotes.
- Marcado por el Organismo Notificado de su símbolo de identificación.

G*(Verificación por unidad)*

El Organismo Notificado verifica la conformidad con los requisitos esenciales.

- Declaración escrita del fabricante de conformidad con las Reglas internacionales aplicables.
- Marcado CE por el fabricante (rueda de timón)
- Marcado por el Organismo Notificado de su número de identificación.
- Certificado de conformidad del Organismo Notificado relativo a los ensayos efectuados.

H*(Aseguramiento completo de la calidad)*

El Organismo Notificado evalúa el sistema de calidad para el diseño, la fabricación y la inspección final de los productos y los ensayos

- Declaración escrita del fabricante de conformidad con las Reglas internacionales aplicables.
- Marcado CE por el fabricante (rueda de timón + N° Organismo)
- Certificado del Organismo Notificado del Sistema de Calidad
- Certificado del Organismo Notificado de examen CE del diseño

Lo anterior se completa con la existencia de una Lista De Organismos Notificados por los Estados miembros de acuerdo con la Directiva de equipos marinos 96/98/CE y 98/85/CE (Real Decreto 809/1999), actualizada a 31.05.2001 (Que pueden actuar en España directamente, o a través de sus filiales).

Organismos notificados por los Estados miembros de acuerdo a la directiva de equipos

Organismo notificado	Nº Equipo
Danish Institute of Fire Technology Jernholmen 12 DK-2650 Hvidovre Dinamarca. Force Institut, FORCE DANTEST CERT	0845 » Protección contraincendios
Park Alle 345 2605 Brøndby Dinamarca Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (Federal Maritime and Hydrographic Agency) D-20359 Hamburg Alemania See-Berufsgenossenschaft Prüf und Zertifizierungsstelle (SBG) Reimertswiete 2 D-20457 Hamburg Alemania VTT Rakennustekniikka (VTT Building Technology) P.O. Box 1800 Finland- 02044 VTT Finlandia Finish Institute of Occupational Health (Department of Physics) Laajaniityntie 1 FIN-01620 VANTAA Finlandia Buureau Veritas (BV) 17 bis, Place des Reflets	0200 » Protección contraincendios » Dispositivos salvamento » Equipos de navegación 0735 » Equipos de radiocomunicaciones » Protección contraincendios » Dispositivos salvamento 0736 » Prevención de la contaminación 0809 » Protección contraincendios » Protección contraincendios 0403 » Dispositivos salvamento » Dispositivos salvamento 0062 » Equipos de navegación

La Défense 2	»Prevencción de la
F-92400 Courbevoie	contaminación
Francia	» Equipos de navegación
Laboratoire INTESPACE	
18, avenue Edouard Belin	» Equipos de
BP 4356 Toulouse	0880 radiocomunicaciones
Francia	
Registro Italiano Navale (RINA)	» Dispositivos salvamento
Via Corsica 12	» Equipos de navegación
16128 Genova	0474 » Prevencción de la
Italia	contaminación
	» Equipos de navegación
	» Dispositivos salvamento
	» Protección contra incendios
GL Luxembourg	» Prevencción de la
26, Place de la Gare	0801 contaminación
L-1616 Luxembourg	» Equipos de navegación
Luxemburgo	» Equipos de
	radiocomunicaciones
KCS Certification	
Utrechtseweg 310	» Equipos de navegación
Postbus 60004	0560 » Equipos de
NL-6800 JA Arnhem	radiocomunicaciones
Holanda	
European Certification Bureau Nederland (BV)	» Protección contra incendios
Julianaweg 224 A	» Dispositivos salvamento
1131 NW Volendam	0614 » Prevencción de la
Holanda	contaminación
Nippon Kaiji Kyokai	» Protección contra incendios
Mauritsweg 23	» Dispositivos salvamento
3012JR Rotterdam	0849 » Prevencción de la
Holanda	contaminación
NMI CERTIN B.V.	
Postbus 15	» Equipos de
9822 ZG NIEKERK	0122 radiocomunicaciones
Holanda	
Lloyd's Register Quality Assurance Ltd - European Directive Services	0088 » Protección

Middlemarch Office Village - Syskin Driv	contraincendios
CV· 4FJ Hiramford - Coventry	» Dispositivos salvamento
Reino Unido	» Prevención de la
	contaminación
	» Dispositivos salvamento
Lloyd's Register of Shipping - Type Approval Department	» Protección contra incendios
71 Fenchurch Street	0038 » Prevención de la
London EC 3M 4BS	contaminación
Reino Unido	» Equipos de navegación
Lloyd's Register of Shipping Rotterdam	
Weena Zuid 170 - Postbus 701	0676
3000 AS Rotterdam	
Holanda	
ABS Europe Ltd	» Protección contra incendios
ABS House	» Dispositivos salvamento
1 Frying Pan Alley	0729
London E1 7HR	» Prevención de la
Reino Unido	contaminación
QINETIQ LTD	» Dispositivos salvamento
Fraser R., Fort Cumberland Road	» Equipos de navegación
Portsmouth PO4 9LJ	0191
Reino Unido	» Equipos de
British Standards Institute (BSI) - Product Services	radiocomunicaciones
Maylands Avenue	» Protección contra incendios
HP2 4SQ Hemel Hemstead	0086
Reino Unido	» Dispositivos salvamento
	» Dispositivos salvamento
Maritime and Coastguard Agency (MCA)	» Equipos de navegación
105 Commercial Road	» Prevención de la
Spring Place	0923 contaminación
Southampton - Hampshire	» Equipos de navegación
Reino Unido	» Equipos de
	radiocomunicaciones
British Approval Board of Telecommunications (BABT)	» Equipos de navegación
Segensworth Road	0168 » Equipos de
Fareham	radiocomunicaciones

PO15 5RH Hampshire	
Reino Unido	
The Loss Prevention Certification Board (LPCB)	
Bucknalls Lane	0832 » Protección conraíncendios
W25 9XX	
Reino Unido	
Warrington Fire Research Centre	
Holmesfield Road	0833 » Protección conraíncendios
WA1 2DS Warrington	
Reino Unido	
INSPEC INTERNATIONAL LTD	
Upper Wingbury Courtyard	
Wingrave	» Protección conraíncendios
Aylesbury	0194
Buckinghamshire	(parte)
HP22 4LW	
Reino Unido	
Det Norske Veritas Region Norge A/S (DNV RN)	» Dispositivos salvamento
Veritasveien 1	» Protección conraíncendios
N-1322 Hovik	0434 » Prevención de la
Noruega	contaminación
Nemko Certification Service AS	» Equipos de navegación
Drammensvein 126 A	
0212 Oslo	0883 » Protección conraíncendios
Noruega	
Swedish National Testing and Research Institute	
Box 857	» Dispositivos salvamento
501 15 BORAS	0402
Suecia	» Protección conraíncendios

Tabla 6

Por tanto tenemos las competencias de control e inspección mencionadas respecto de los que mayoritariamente están pensadas y diseñadas para la inspección y control de pabellón español.

Respecto de los buques de pabellón extranjero la normativa de control, atribuida a Fomento aparece reflejada en el BOE de 30 de diciembre de 2010 en el que se recoge el reglamento por el que se regulan las inspecciones en puertos españoles.

En este se contempla la vigencia de los convenios internacionales y su articulado SOLAS y MARPOL fundamentalmente. Y Fomento recoge y publica la lista de los buques mercantes que son inspeccionados por las distintas Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos mes a mes en el “Listado de Buques detenidos por el MOU (Memorandum of Understanding).

Centrándonos más en las embarcaciones de recreo nacionales la primera inspección que se debe considerar es la Inspección Técnica de Buques (ITB) que otorga la renovación del certificado de navegabilidad. También recientemente privatizada al menos en parte.

Inspección de Embarcaciones de Recreo y Certificado de Navegabilidad:

Hasta el 11 de marzo de 2000, los preceptivos reconocimientos e inspecciones a que deben someterse las embarcaciones de recreo, cuyo resultado favorable permite la expedición o renovación del Certificado de Navegabilidad, eran ejecutados por la Administración Marítima. A partir de esa fecha, el reconocimiento inicial continúa siendo efectuado por la Administración Marítima pero las demás inspecciones y reconocimientos son ejecutadas por las Entidades Colaboradoras de Inspección.

La forma de selección y los criterios y directrices de actuación de las Entidades Colaboradoras de Inspección, el tipo y alcance de los reconocimientos e inspecciones y el nuevo formato del Certificado de Navegabilidad, se definen y detallan en el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre.

Las embarcaciones que deben ser inspeccionadas por las Entidades Colaboradoras son:

- Lista 6ª: eslora entre 2.5 y 24 metros.

- Lista 7ª: eslora entre 6 y 24 metros.

El Certificado de Navegabilidad acredita que una determinada embarcación cumple las condiciones exigidas reglamentariamente y da constancia de los reconocimientos efectuados, su clase y la fecha de los próximos a realizar. Lo expide siempre la Administración Marítima, una vez superado el reconocimiento inicial, excepto las embarcaciones con marcado "CE" que están exentas del mismo y la expedición del certificado será de forma automática.

El nuevo formato de Certificado de Navegabilidad, se debe solicitar cuando la fecha del próximo reconocimiento esta próxima o se haya producido alguna circunstancia (cambio de motor, modificación importante, etc.) que requiera una inspección adicional.

Se debe acudir a una Entidad Colaboradora de Inspección, con una antelación mínima de 15 días naturales a la fecha de caducidad del Certificado de Navegabilidad, si bien previamente se debe canjear el antiguo Certificado de Navegabilidad por el nuevo en la Capitanía Marítima.

La Entidad Colaboradora endorsa el nuevo Certificado cuando lleva a cabo el reconocimiento preceptivo de forma satisfactoria.

La no realización o superación de los reconocimientos en los plazos establecidos supone la caducidad del Certificado de Navegabilidad.

Los propietarios de las embarcaciones de recreo son responsables del mantenimiento al día de las mismas, según el Certificado de Navegabilidad.

Pudiendo ser considerada como infracción grave o muy grave la navegación con el Certificado caducado o careciendo del mismo, la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la correspondiente autorización o con infracción de las normas que la regula y el falseamiento de datos.

En las Capitanías Marítimas se facilita la información de las Entidades Colaboradoras de inspección que existen en cada zona.

Plazos de los reconocimientos			
Tipo de reconocimiento	Lista	Características	Periodicidad
Periódicos	7 ^a	$L < 6 \text{ m}$	Sin Caducidad
Periódicos	7 ^a	$6\text{m} \leq L < 24\text{m}$	Máximo 5 años
Periódicos	6 ^a	$2.5\text{m} \leq L < 24\text{m}$	Máximo 5 años
Intermedios	6 ^a	$L \geq 6 \text{ m}$	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Intermedios	7 ^a	$L \geq 15 \text{ m}$	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Intermedios	7 ^a	$L \geq 6 \text{ m}$ (casco madera)	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Adicionales	Todas	$2.5\text{m} < L < 24\text{m}$	Casos: Artículo 3D
Extraordinarias	Todas	$2.5\text{m} < L < 24\text{m}$	Casos: Artículo 3E

Tabla 7

Lista de Entidades Colaboradoras:

- IUSAVANT, S.A.
- EUROCONTROL, S.A.
- ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, S.A.
- Intertek Ibérica Spain, S.L.U.
- SGS Inspecciones Reglamentarias, S.A.
- APPLUS NORCONTROL, S.L.U.
- LABORATORIO DE CERTIFICACIONES VEGA BAJA, S.L.
- OCA ICP S.A.U. (Antigua OCA SOCOTEC S.A.U.)

Estas inspecciones administrativas que deben superar las embarcaciones de recreo nacionales vienen determinadas por el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, que es el que establece los reconocimientos e

inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar.

La ORDEN FOM/1144/2003 modificada por la ORDEN FOM/1076/2006 determina los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.

Y el Real Decreto 1185/2006 por el que se aprueba el “Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles” establece el equipo radioeléctrico en función de la zona de navegación para los distintos tipos de embarcaciones de recreo.

Considerando como embarcaciones de recreo aquellas de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión (sea vela, motor u otro), que tengan una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros. Se incluyen las que se exploten con fines lucrativos, alquilándolas con o sin tripulación.

Estas embarcaciones están sometidas a los reconocimientos, antes citados, que se desarrollan con más profundidad en la siguiente tabla.

Reconocimientos de embarcaciones de recreo:

INICIAL	Obligatorio para todas las embarcaciones, salvo que lleven incorporado el marcado CE de conformidad.
PERIÓDICO Cada cinco años como máximo	Obligatorio para las embarcaciones a partir de 6 metros de eslora de uso particular y para todas las que se exploten con fines lucrativos.
INTERMEDIO Entre el segundo y tercer año desde la fecha del último reconocimiento periódico	Es obligatorio para todas las embarcaciones a partir de 6 metros que se exploten con fines lucrativos y para las de uso particular a partir de 15 metros (o de 6 metros si son de madera)
ADICIONAL	Obligatorio cuando en la embarcación se efectúen reparaciones o modificaciones y cuando haya sufrido varada, abordaje o averías que puedan afectar a sus condiciones de seguridad en navegación. En casos como cambio de motor o cambio de categoría de navegación
EXTRAORDINARIO	Se efectúa a requerimiento de órgano judicial o de la Dirección General de la Marina Mercante.

Tabla 8

Los reconocimientos de inspecciones periódicos, intermedios, adicionales y extraordinarios de carácter obligatorio son realizados por entidades colaboradoras de inspección.

En los reconocimientos se verifica el buen estado o correcto funcionamiento de elementos como:

- Casco.
- Maquinaria.
- Instalación eléctrica.
- Líneas de transmisión y hélices.

- Timón y sistema de gobierno.
- Arboladura y jarcia.
- Circuito de combustible.
- Sistema de achique.
- Instalaciones de cocina.
- Detección y extinción de incendios.
- Equipo de fondeo.
- Material náutico.
- Luces de navegación.
- Equipo radioeléctrico.
- Equipo de salvamento.

Comunidades Autónomas:

No obstante lo reseñado anteriormente, en lo que atañe a náutica de recreo, las Comunidades Autónomas podrán asumir ciertas competencias no reservadas de forma exclusiva al Estado, en tanto que el artículo 148.1.19. a) del texto constitucional les confiere dicha posibilidad en lo relativo a la materia de promoción del deporte y de la adecuada utilización del ocio.

Esta facultad se ha traducido en la práctica en una serie de acuerdos concretos de traspaso de competencias, en cuestiones como autorización de apertura de escuelas de enseñanza náutica, realización y control de los exámenes para el acceso a titulaciones náutico-deportivas, la expedición de los títulos correspondientes, así como la realización y control de los exámenes para el acceso a las titulaciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

En la actualidad, se encuentran transferidas dichas competencias a las siguientes comunidades autónomas

- Andalucía
- Cantabria
- Cataluña
- Ceuta
- Comunidad Valenciana
- Islas Baleares
- Islas Canarias
- Melilla
- Murcia
- Galicia
- País Vasco
- Principado de Asturias

Y fundamentalmente en el aspecto de expedición de titulaciones sin que existan competencias delegadas en materia de inspección.

Pero la pregunta es, si bien existen una serie bastante extensa de requisitos que deben cumplir las embarcaciones de recreo ¿existe simultáneamente personal de las Capitanías o Distritos Marítimo que se dedican a la comprobación in situ, del cumplimiento de los mismos o no? y ¿el control que ejercen las Capitanías y los Distritos Marítimos es únicamente sobre los buques Mercantes en aplicación del MOU.

MINISTERIO DE INTERIOR

SERVICIO MARITIMO DE LA GUARDIA CIVIL

De reciente creación, y dada la vocación expansiva del cuerpo, la aparición del Servicio Marítimo de la Guardia Civil del Mar, supuso una clara apuesta de este organismo dependiente del Ministerio de Interior por incrementar su presencia en el ámbito marítimo.

Su creación se basa en el desarrollo de la La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su artículo 11, párrafo 2b dice que la Guardia Civil ejercerá las funciones que, con carácter genérico se asignan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, entre otros, en el mar territorial.

El Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, contemplando en su artículo primero:

- “Las funciones que la Ley Orgánica 2/1986 de 13/03 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad atribuye al Cuerpo de la Guardia Civil se ejercerán en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación vigente y, excepcionalmente, fuera del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los tratados internacionales”.

Artículo 12.1 de la Ley Orgánica 2/1986 en su atribución de competencias especifica que:

B) Serán ejercidas por la Guardia Civil:

b) El resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando.

d) La custodia de vías de comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos, aeropuertos y centros e instalaciones

que por su interés lo requieran.

Es en base a esta última que se han ampliado las competencias de la Guardia civil a las costas españolas en lo que al Mar territorial se refiere, lo que supuso extender a la demarcación marítima lo que el Cuerpo de la Guardia Civil venía haciendo en el ámbito terrestre.

Las primeras embarcaciones del Servicio Marítimo que se entregaron en el año 1992, prestaron servicio en la Olimpiada de Barcelona y en la Exposición Universal de Sevilla.

Posteriormente el despliegue se ha ido completando hasta cubrir la demarcación en la que es competente.

Misión general:

Ejercer las funciones que le corresponden a la Guardia Civil en las aguas marítimas españolas y las aguas continentales. También incluye las actividades en el medio subacuático, y en particular la custodia de las costas y el control de la inmigración irregular en este ámbito.

Cometidos fundamentales:

- Judicial: Prevención y averiguación de delitos, primeras diligencias e informes.
- Fiscal: resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encomendadas a evitar y perseguir el contrabando.
- Administrativo: Conservación de la naturaleza y el medio ambiente, control e inspección pesquera y de embarcaciones deportivas, protección del patrimonio histórico sumergido y el control de la inmigración irregular.
- Misiones en el extranjero: Participación en aquellas misiones internacionales de cooperación policial, mantenimiento de la paz o humanitarias que se desarrollen en el ámbito marítimo.
- Colaboración y cooperación nacional: Relaciones de colaboración

con otros organismos españoles con competencias en el mar, como Salvamento Marítimo, Marina Mercante, Aduanas, Medio Ambiente, Pesca y la Armada.

Organización y estructura:

La Jefatura Fiscal y de Fronteras dependiente de la Dirección Adjunta Operativa, es el órgano superior del que depende el Servicio Marítimo.

El Servicio Marítimo se estructura en:

- Jefatura del Servicio: Órgano Central ubicado en Madrid, de dirección técnica y asesoramiento al Mando, que depende de la Jefatura Fiscal y de Fronteras de la Guardia Civil.
- Grupos Marítimos: Unidades organizativas en las que se integran los Buques Oceánicos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- Servicios Marítimos Provinciales: Órganos territoriales del Servicio que coinciden con cada provincia que cuenta con litoral, depende orgánica y funcionalmente de la Comandancia de la Guardia Civil territorial donde están ubicados y técnicamente de la Jefatura del Servicio Marítimo.
- U.A.S. (Unidad de Actividades Subacuáticas): Órgano dependiente de la Jefatura del Servicio Marítimo, a la que le corresponde ejercer las funciones y actividades encomendadas a la Guardia Civil en el medio acuático y subacuático.
- G.E.A.S. (Grupos de Especialistas en Actividades Subacuáticas): Órganos territoriales de la especialidad subacuática, depende orgánica y funcionalmente de la Comandancia de la Guardia Civil territorial donde están ubicados y técnicamente de la Unidad de Actividades Subacuáticas.

Despliegue Territorial:

El despliegue territorial del Servicio Marítimo cubre toda la costa

española, articulando diferentes Unidades.

Grupos Marítimos: Unidades en las que se integran los Buques Oceánicos de la Guardia Civil. Tienen su base en Las Palmas de Gran Canaria (Grupo Marítimo de Canarias) y en Cádiz (Grupo Marítimo del Estrecho), y depende orgánica, funcional y técnicamente del órgano central del Servicio Marítimo.

Servicios Marítimos Provinciales: Unidades territoriales coincidentes con cada provincia costera. Dependen orgánica y funcionalmente de la Comandancia donde están ubicados y técnicamente del órgano central del Servicio Marítimo.

Unidad de Actividades Subacuáticas:

En el año 1997, se integró en el Servicio Marítimo la Unidad de Actividades Subacuáticas, con el cometido específico de apoyo especializado a los Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas (GEA,s) o unidades de la Guardia Civil que pudieran precisarlos.

Misión general:

Ejercer las funciones que corresponden a la Guardia Civil relacionadas con el medio acuático y subacuático, requieran o no de medios autónomos de respiración.

Cometidos fundamentales:

- Búsqueda, localización y recuperación de personas y objetos en medios acuáticos y subacuáticos.
- Vigilancia, prevención y protección del patrimonio cultural, histórico y natural sumergido.
- Funciones de Policía Judicial por hechos ocurridos en ámbito subacuático.
- Apoyo a otras unidades de la Guardia Civil en aspectos técnicos y

operativos relacionados con las actividades propias de esta especialidad.

- Reconocimiento de fondos, cascos de embarcaciones, obras u objetos sumergidos, con fines de seguridad, protección antiterrorista o vigilancia fiscal.
- Práctica de demoliciones subacuáticas en determinadas circunstancias.
- Reconocimiento y exploración de fondos marinos o subacuáticos con medios a distancia.
- Velar por el cumplimiento de la normativa y disposiciones vigentes relacionadas con la realización de actividades subacuáticas.

Organización y estructura:

La Unidad de Actividades Subacuáticas se estructura en:

- Jefatura de la Unidad: Ubicada en Valdemoro (Madrid), con el cometido específico de apoyo especializado a los Grupos Especialistas de Actividades Subacuáticas (GEAS) o Unidades del Cuerpo que pudieran precisarlos.
- Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas: Unidades operativas básicas que desempeñan los cometidos específicos, ubicados en las Zonas y determinadas Comandancias de la Guardia Civil, de la que dependen orgánica y funcionalmente, y técnicamente de la Unidad de Actividades Subacuáticas.

Despliegue Territorial:

Las Unidades de Actividades Subacuáticas (U.A.S.), integradas en el Servicio Marítimo desde 1997, aunque su creación se remonta al año 1981, se estructuran:

- Unidad Central de Actividades Subacuáticas (UCEAS)
- Grupos (GEAS).

Los grupos están desplegados actualmente en las siguientes provincias:

A Coruña, Gijón, Girona, Barcelona, Huesca, La Rioja, Valladolid, Badajoz, Cuenca, Valencia, Murcia, Sevilla, Mallorca, Ibiza, Ceuta, Melilla, Las Palmas y Tenerife.

Por otro lado la adjudicación de la gestión del SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior) a la Guardia Civil supuso un fuerte apoyo a la implantación de su servicio marítimo.

La implantación del SIVE busca un incremento sustancial de la seguridad y control del mar territorial español.

La Guardia Civil, ante la misión encomendada de custodia y vigilancia de las costas y fronteras, se incluyó dentro del proceso que se ha desarrollado en la Unión Europea de cara a la gestión integrada de las fronteras exteriores de los Estados miembros a través del desarrollo del proyecto del SIVE.

Este proyecto busca sustituir el concepto operativo de vigilancia de costas, basado en la utilización masiva de personal, por otro modelo más moderno basado en la incorporación a los servicios ordinarios de un dispositivo operativo que, sobre un soporte técnico moderno facilite la vigilancia de la franja de mar territorial y su entorno, aportando en tiempo real, información centralizada para incrementar el nivel de eficiencia en el aprovechamiento de los recursos humanos.

Básicamente dos partes:

- Técnica de subsistemas de Sensores, Comunicaciones y Mando y Control
- La potenciación de las unidades de interceptación.

Esto último supuso una inversión muy importante en medios marítimos y aéreos.



Figura 1

Funciones del SIVE:

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

Capacidades:

Para desempeñar estas misiones, el SIVE cuenta con los siguientes subsistemas:

Subsistema de detección (estaciones sensoras)

El sistema dispone de estaciones sensoras que detectan las embarcaciones a larga distancia. Estas estaciones constan de:

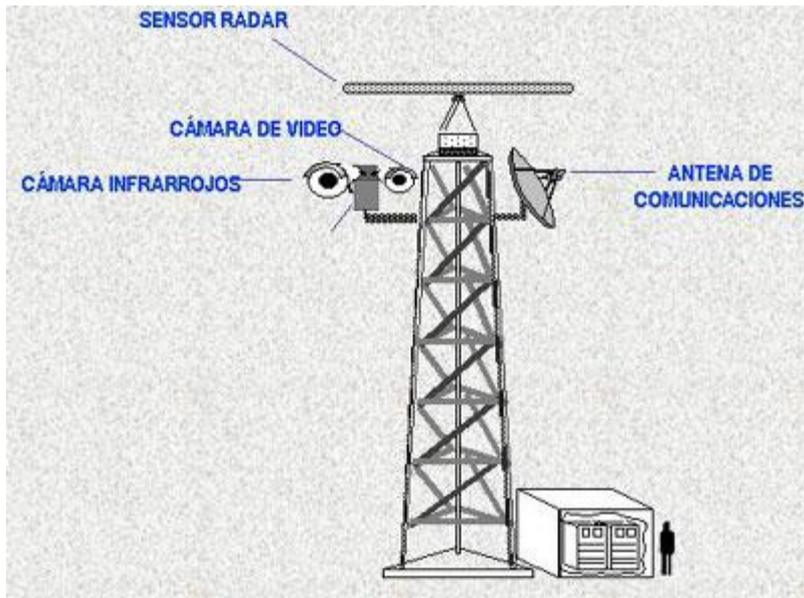


Figura 2



Figura 3

- Un sensor radar que detecta las embarcaciones a 6 millas náuticas de distancia y transmite la señal a varios monitores de televisión
- Una cámara de vídeo de gran alcance diurno, con imagen de detalle e intensificadores de luz que permiten tomar imágenes en baja luminosidad.
- Una cámara de infrarrojos que permite la visión nocturna y diurna, con imagen de alto contraste y una alta inmunidad frente a condiciones meteorológicas adversas.

Estas cámaras permiten confirmar la presencia de la embarcación e

identificarla a 3 millas náuticas de distancia.



Figura 4

Subsistema de Comunicaciones:

Este subsistema permite la comunicación en tiempo real mediante la transmisión de imágenes, voz y datos.

Dispone de enlaces de calidad, que aseguran la confidencialidad e impiden la detección por parte de otros sistemas de comunicación.

Subsistema de Mando y Control



Figura 5

El SIVE cuenta con un Centro de Mando y Control ubicado en la Comandancia de la Guardia Civil de Algeciras y otro en la Comandancia de Fuerteventura. Estos centros se encargan de:

- La centralización de las señales recogidas por los sensores
- El control de las estaciones sensoras por telemando (modos de

operación, posicionamiento y enfoque, detección de fallos, etc)

- La emisión de órdenes a las unidades de interceptación
- El control de todas las actividades operativas de la Comandancia.

OPERATIVIDAD DEL SISTEMA



Figura 6

La implantación de este sistema, y por tanto el reforzamiento de la presencia de control marítimo de la Guardia Civil en el mar ha venido avalada por una muy importante inversión estatal y europea. Así en la programación plurianual de los Presupuestos Generales del Estado, las partidas anuales asignadas para el programa SIVE han sido:

AÑOS	PRESUPUESTOS
2000-2001	27,46M EUROS
2002	24,46M EUROS
2003	27,27M EUROS
2004	24,26M EUROS
2005	17,80M EUROS
2006	46,44M EUROS
2007	33,98M EUROS
2008	30,00M EUROS

Tabla 9

Datos extraídos del trabajo Control de Fronteras de Francisco Gabella Maroto, General Jefe de la Jefatura de Fiscal y Fronteras de la Dirección General de la Guardia Civil. Instituto Universitario de Investigación Sobre Seguridad Interior.

Por tanto la Guardia Civil actúa sobre las embarcaciones de recreo mediante campañas de control e inspección al objeto de contribuir a mantener y mejorar la seguridad en las actividades náutico-deportivas, que de forma usual se materializan en dos fases, una primera de carácter informativo, en la que se comunica a los usuarios la necesidad de cumplir la legislación vigente en materia de inspecciones, seguros, titulaciones...etc. Y una segunda fase, que corresponde a la campaña de control e inspección propiamente dicha.

Las unidades marítimas y terrestres de la Guardia Civil comprueban con cierta asiduidad la documentación y equipo de seguridad a bordo, principalmente los Certificados de Navegabilidad, el justificante de pago del seguro obligatorio en vigor y las titulaciones náuticas. También verifican chalecos salvavidas, bengalas y otros elementos de seguridad.

Además de lo anterior a través del SIVE realizan interceptación de inmigración irregular (pateras) y lucha contra el narcotráfico, que muchas veces se traduce en reconocimientos de distinta índole de embarcaciones de recreo susceptibles de resultar sospechosas.

Actúan por tanto de forma habitual como denunciadores de irregularidades administrativas que resuelven las Capitanías Marítimas o pesca en el caso de inspecciones de requisitos de pesca deportiva.

LA POLICIA NACIONAL

La ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dispone en su artículo 12.1 "...se establece la siguiente distribución material de competencias:

A) serán ejercidas por el Cuerpo Nacional de Policía:

- a) La expedición del documento nacional de identidad y de los pasaportes
- b) El control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros.
- c) Las previstas en la legislación sobre extranjería, refugio, asilo, extradición, expulsión, emigración e inmigración.

Por otro lado el Real Decreto 1599/2004, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece en su artículo 3.4 Dirección General de la Policía "... a las que corresponderán las siguientes funciones:

"d) A la comisaría General de Extranjería y Documentación, la organización y gestión de los servicios de expedición del documento nacional de identidad, de los pasaportes y de las tarjetas de extranjeros; el control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros; la prevención, persecución e investigación de las redes de inmigración ilegal, y en general el régimen policial de extranjería, refugio, asilo e inmigración."

El mismo Real Decreto 1599/2004 dispone, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, en su artículo primero entrada por puestos habilitados. 1. Sin perjuicio de lo dispuesto por los convenios internacionales suscritos por España, el extranjero que pretenda entrar en territorio español deberá hacerlo por los puestos habilitados al efecto, hallarse previsto del pasaporte o documento de

viaje en vigor que acredite su identidad y que considere válido para tal fin, estar en posesión de un visado válido cuando éste sea exigible... 2. Excepcionalmente las autoridades o los funcionarios responsables del control fronterizo podrán autorizar el cruce de fronteras, fuera de los puestos habilitados o de los días y horas señalados, a quienes se encuentren en los casos siguientes:

a) Las personas a las que se les haya sido expedida una autorización extraordinaria para cruzar la frontera ante una necesidad concreta.

b) Los beneficiarios de acuerdos internacionales en tal sentido con países limítrofes...

1. De conformidad con el interés nacional y lo dispuesto en los convenios internacionales de los que España sea parte, la habilitación de un puesto de frontera terrestre se adoptará, previo acuerdo con las autoridades del país limítrofe correspondiente, mediante Orden del Ministro de la Presidencia, a propuesta conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores y Cooperación, de Economía y Hacienda y del Interior.

2. Cuando se trate de la habilitación de puestos en puertos y aeropuertos...previo informe favorable del departamento ministerial del que dependa el puerto o aeropuerto.

Artículo 157. Devoluciones...,2. En el supuesto del párrafo b del apartado anterior los Cuerpos y Fuerzas de seguridad del Estado encargados de la custodia de costas y fronteras que hayan interceptado a los extranjeros que pretendan entrar ilegalmente en España, para que pueda procederse a su identificación y, en su caso, a su devolución, los conducirán a la mayor brevedad posible a la correspondiente comisaría del Cuerpo Nacional de Policía...

Así pues, corresponde al Cuerpo Nacional de Policía el control de entrada y salida de inmigrantes en los puestos habilitados y en general

el régimen policial de inmigración.

En el caso de Los marinos mercantes que estén en posesión de la libreta naval o de un documento de identidad en vigor para la gente del mar, podrán circular mientras dure la escala del buque por el recinto del puerto o por las localidades próximas, en un entorno de diez kilómetros, sin la obligación de presentarse en el puesto fronterizo, siempre que los interesados figuren en la lista de tripulantes, sometida previamente a control por los funcionarios responsables del control fronterizo, del buque al que pertenezcan. Podrá denegarse el derecho a desembarcar al marino que represente una amenaza para el orden público, la salud pública o la seguridad nacional, o a aquel en el que concurren circunstancias objetivas de las que pueda deducirse su incomparecencia en el buque antes de su partida.

Lo anterior sirve para los tripulantes de los buques mercantes, pero ¿qué pasa con los de recreo o deportivos?, ¿qué criterio deben cumplir? Se entiende que deben pasar por los puestos habilitados a los efectos de realizar una entrada legal en el territorio español, por lo que a la hora de efectuar una navegación turística de cabotaje, salvo los casos de extranjeros avalados por acuerdos entre España y terceros países, o caso de ciudadanos comunitarios con derecho de libre tránsito, estarían obligados a sellar el visado la primera vez que tocasen puerto nacional en un puesto habilitado.

Pero dado que no existen puestos de policía en los puertos deportivos, la pregunta es ¿quién ejerce este control de forma efectiva?

¿Están obligados los puertos deportivos a facilitar información en tiempo real, de las embarcaciones deportivas que recalán en sus costas a la policía para que esta pueda ejercer un control efectivo de inmigración?

Este es un problema de control que debía ser importante, pues de forma muy reciente se ha creado en la Policía Nacional un cuerpo específico de fronteras, cuya misión básicamente es reforzar el control de fronteras

marítimas, trabajando a nivel nacional en el control de personas procedentes de cruceros, embarcaciones deportivas, de pesca y de mercancías con el objetivo de reforzar el control sobre la inmigración ilegal.

Estamos hablando de un cuerpo que se ha implantado y puesto en funcionamiento a nivel nacional entre 2012 y 2013, lo que supone que están en el inicio de su andadura, pero es cada vez más usual la presencia de sus patrulleros desarrollando en los puertos deportivos y pesqueros sus competencias sobre inmigración.

Actualmente en la Comunidad Autónoma de Murcia, se ha creado hace poco una brigada específica para el control de puertos con una oficina en el Muelle de Santa Lucía, (Terminal de Contenedores) en una búsqueda del control de todas las entradas y salidas de embarcaciones de todos los puertos deportivos de la zona de Cartagena, lo cual indica que la Policía Nacional esta procurando un incremento del control específico en el ámbito de la náutica de recreo. Esta unidad fue la segunda en ponerse en funcionamiento a nivel nacional el 30 de noviembre de 2012.

MINISTERIO DE HACIENDA

VIGILANCIA ADUANERA

El Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA) es un servicio de carácter policial que desarrolla su actividad en la lucha contra el contrabando, el blanqueo de capitales y el fraude fiscal.

Orgánicamente depende del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria (AEAT).

Sus operaciones e investigaciones están encaminadas a la represión de los delitos e infracciones tipificados en la Ley Orgánica de Represión del Contrabando, en todo el territorio español, su espacio aéreo, y sus aguas jurisdiccionales; si bien, los medios con que cuenta le permiten realizar intercepciones y abordajes de buques dedicados al tráfico de drogas en aguas internacionales.

A éstas hay que añadir las atribuidas por parte de la Agencia Tributaria en lo que a delitos económicos se refiere, la lucha anticorrupción o la investigación de fraudes en comercio exterior.

Sus funcionarios tienen carácter de Agentes de la Autoridad y, dadas las misiones que desempeñan, están autorizados para el uso de armas de fuego.

Estos tienen asimismo la condición legal de colaboradores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con quienes actúan en coordinación, y suelen realizar operaciones conjuntas, especialmente contra el tráfico de drogas.

Hay que destacar que, debido a su doble condición de colaboradores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de Agentes de la Autoridad armados, auxilian a los órganos jurisdiccionales o al Ministerio Fiscal en aquellas operaciones de lucha contra el contrabando en las

que se requiere su actuación en función de Policía Judicial.

En la Ley 31/2010, de 27 de julio, se reconoce expresamente en su Disposición Adicional primera al SVA como un Servicio de seguridad del Estado y en su Artículo 3 dice:

“Servicios de seguridad competentes. A los efectos de lo previsto en esta Ley tendrán la consideración de servicios de seguridad competentes las autoridades policiales y aduaneras, que estén autorizadas por el ordenamiento jurídico español para descubrir, prevenir e investigar delitos y actividades delictivas, así como para ejercer la autoridad y adoptar medidas coercitivas que sean designadas de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional primera de la Ley, sin perjuicio de lo previsto en el apartado tercero del artículo 1 de esta Ley”

Debido a su antigua condición de fuerza armada, y en virtud del Decreto 1002/1961, de 22 de junio, sobre vigilancia marítima, los buques del SVA tienen consideración de Auxiliares de la Armada.

Vigilancia Aduanera colabora con organismos europeos como la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude o la Organización Mundial de Aduanas y sus agentes están presentes en el Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado (CICO) junto con miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

A ello hay que añadir que el Director del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales forma parte de la Comisión de Prevención del Blanqueo de Capitales e Infracciones Monetarias, así como de su Comité Permanente.

En lo que se refiere al Director Adjunto de Vigilancia Aduanera, forma parte del Grupo de Asesoramiento y Asistencia de Operaciones dentro del Consejo Superior de Lucha contra el Tráfico de Drogas y el Blanqueo de Capitales, en el cual, a su vez, participa el Director General de la

AEAT.

Todo lo anteriormente expuesto viene a confirmar el importante papel que Vigilancia Aduanera ha adquirido en la lucha contra el crimen organizado, el narcotráfico o el blanqueo de capitales entre otros.

En proporción con el número de habitantes de España y la extensión del territorio, el SVA aprehende más del triple de droga que los servicios antinarcóticos norteamericanos o que cualquier otro cuerpo policial. El SVA se ha convertido, en el marco de sus competencias, en uno de los mejores organismos antidroga del mundo.

En Europa, podemos destacar cuerpos similares en cuanto a sus misiones, como la Guardia di Finanza italiana, si bien, éste es un cuerpo completamente militarizado. Pero sobre todo cabe destacar la “Douanes et Droits Indirects” (Aduanas e Impuestos Indirectos) francesa que, ciertamente, guarda un notable parecido con el SVA.

En Estados Unidos su homólogo sería el ATF (Agencia de Alcohol, Tabaco, Armas de fuego y Explosivos de EEUU) siendo éste un resguardo del Departamento del Tesoro en lo que a tabaco u alcohol se refiere, junto con competencias en armas y explosivos, hasta su transferencia al Departamento de Justicia tras el 11-S. Junto a este desarrollan funciones similares al SVA el United States Customs and Border Protection (integrado actualmente en el U.S. Immigration and Customs Enforcement, ICE), o la DEA (Administración para el control de drogas de EEUU).

Por último cabe destacar que, en lo que se refiere a la relación de su número de efectivos/cantidad de incautaciones que realiza, es uno de los cuerpos en este campo que mayor eficacia tiene dentro de la Unión Europea (en 2007, un 73% de las incautaciones de cocaína realizadas en España -4º país en el ranking mundial de incautaciones de esta droga- contaron con su participación, y el 30% del hachís -primer país del mundo- fue intervenido por sus agentes. En lo que a contrabando de

tabaco se refiere se aprehendieron 17.919.028 cajetillas, y en blanqueo de capitales se denunciaron delitos por valor de 1.067 millones de euros).

Evolución de las incautaciones de drogas del SVA (fuente: AEAT)

Año	Hachís (Kg.)	Cocaína (Kg.)	TOTAL (Kg.)
2005	171.975	30.517	202.492
2006	148.458	32.681	181.139
2007	171.548	25.070	196.618
2008	212.973	21.865	234.838
TOTAL	938.793	140.233	1.079.026

Tabla 10

Sin lugar a dudas, el hecho de que España sea punto de entrada para gran parte del narcotráfico en su vía hacia la Unión Europea da una mayor importancia si cabe a este servicio en lo que al futuro de su lucha se refiere.

Genéricamente todos sus medios aéreos, marítimos y terrestres utilizan la palabra ADUANAS, en detrimento de Vigilancia Aduanera, al igual que los chalecos y uniformes, que la llevan en la espalda.

Funciones:

La Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera tiene atribuidas las siguientes funciones:

- El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando.
- Ejercicio de las funciones de Resguardo Fiscal y Aduanero.
- La actuación en materia de inspección, investigación y control que les sean encomendadas por la Subdirección General de Inspección e

Investigación y la participación en misiones de investigación de otras Áreas de la AEAT.

- Selección de los medios técnicos especiales necesarios para el cumplimiento de las actividades operativas, barcos, aviones, inteligencia electrónica y otros medios materiales utilizables en la represión del fraude aduanero y contrabando.

- Actuaciones en materia de blanqueo de capitales, control de cambios, así como la persecución, investigación y descubrimiento de la economía sumergida, en coordinación con los órganos competentes.

- Prestación de servicios en el área de comunicaciones al resto del Departamento.

Para la realización de estas funciones en particular de las que realiza el servicio marítimo y aéreo la flota naval de aduanas se compone de un total de 46 unidades de las cuales 10 debemos considerarlas como auxiliares, entendiéndose como tal aquellas unidades cuya participación en operaciones se limita al apoyo de otras unidades operativas. El resto son unidades plenamente operativas y que se distribuyen de la siguiente forma:

- Dos buques de "Operaciones Especiales" de 72 mts. y 62 mts. de eslora con autonomía para 45 días y una tripulación de 20 tripulantes, con armamento fijo y portátil, comunicaciones vía satélite, HF, VHF, ARPA, Radares, Plotter, teléfono celular e Iridium.
- 19 Patrulleros de altura de entre 28 y 31 mts. de eslora y 8 tripulantes con armamento fijo y portátil, comunicaciones HF, VHF, Arpa, GPS Iridium.
- 2 Patrulleros de tipo medio de 15 mts. de eslora con una tripulación de 5 tripulantes, armamento fijo y portátil,

comunicaciones HF, VHF, Radar, GPS, Iridium, etc.

- 14 Embarcaciones de alta velocidad, tipo HJ de entre 14 y 18 mts. de eslora, 5 tripulantes y armamento portátil.

Las unidades navales se encuentran situadas en las bases navales al frente de las cuales, a efectos de control del personal y de apoyo en algunos aspectos operativos se encuentra el Jefe de Dotación. A nivel regional, con competencias en el control de las tripulaciones y la asignación de los servicios asignados a los patrulleros se encuentra un Jefe de Unidad Aeronaval. En cada región existe además, un Jefe de Unidad Regional de Logística responsable del mantenimiento de la flota, que planifica y controla el uso y reparación de todos medios móviles y da soporte a la instalación y uso de los medios de comunicaciones y especiales.

Existen diez adjuntos regionales aeronavales (JUR) que están ubicados respectivamente en: País Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia, Andalucía, Murcia, Valencia, Barcelona, Baleares y Canarias.

A su vez en Santander, Vigo, Algeciras, Cartagena, Palma y Las Palmas existen Centros de Comunicaciones que garantizan las 24 horas del día las comunicaciones radio con las unidades navales y aéreas.

Los servicios de los patrulleros se proponen semanalmente por los JUR Aeronavales y se modifican si las necesidades del momento así lo aconsejan. Estos servicios se organizan teniendo en cuenta factores, tales como condiciones meteorológicas, información, tráfico, características de la zona, etc. Y cumplen esencialmente dos condiciones fundamentales.

- Son esencialmente nocturnos.
- Se componen del número suficiente de horas que hagan eficaz la vigilancia cubriendo las máximas horas de oscuridad.

La vigilancia diurna normalmente se encomienda a helicópteros y

aviones.

Este es un servicio de vigilancia marítima, en el que se efectúan con bastante asiduidad reconocimientos a embarcaciones de toda índole, tanto nacionales como extranjeras, en puerto y en navegación.

Su particularidad de auxiliares de la armada, y las competencias otorgadas para la persecución y represión del contrabando, han permitido a este cuerpo su actuación en todos los espacios marítimos jurisdiccionales, Mar Territorial, Zona Contigua, y en la Alta mar en aplicación de los convenios internacionales, sobre todo en actuaciones de represión del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Si bien, en la actualidad, la reforma de la ley penal y las restricciones aplicadas a la justicia universal están acotando su capacidad de actuación.

Respecto a las embarcaciones de recreo, tanto nacionales como extranjeras, Vigilancia Aduanera, ejerce controles en el ámbito del contrabando y tributario: control de abono del impuesto sobre determinados medios de transporte o uso indebido de gasóleo bonificado.

Quizá debido a la situación actual de las distintas administraciones públicas, se está produciendo un incremento en las colaboraciones y cooperaciones entre los distintos organismos implicados, siendo cada vez más frecuentes las actividades conjuntas y una cierta ampliación de competencias. Esto provoca que cada vez con más frecuencia, los funcionarios de vigilancia aduanera del servicio marítimo realicen controles de pesca, o de elementos de seguridad y documentación de embarcaciones, fuera de sus atribuciones normales y que son trasladados para su resolución por otros órganos como son Inspección Pesquera, Capitanía Marítima o la Policía Nacional en casos de inmigración irregular.

MINISTERIO DE DEFENSA

LA ARMADA

Al hablar de controles marítimos es obligatorio mencionar a la Armada, que por sus múltiples convenios de colaboración y competencias realiza labores compartidas de vigilancia y control.

No obstante, en general tiene poco interés al limitarnos al ámbito de la náutica de recreo, siendo muy poco usual que realicen estos controles sobre las mismas, salvo en casos puntuales en las que presten sus medios personales y materiales para la interceptación de alguna embarcación altamente sospechosa de dedicarse al tráfico de drogas o para reforzar controles de inmigración.

Pero la armada española es un cuerpo que realiza colaboraciones con otros organismos a través de sus medios.

Por Citar algunos de los más representativos que operan actualmente:

Patrullero:"Serviola"(P-71)



Figura 7

La misión principal del buque, como unidad de Fuerza de Acción Marítima, es la protección de los intereses nacionales en los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, con especial atención al Mar

Territorial y a la Zona-Económica-Exclusiva (ZEE).

Está capacitado para:

- Vigilancia de los espacios marítimos de soberanía con el fin de prevenir, disuadir y detectar posibles actividades delictivas.
- Reconocimiento del tráfico marítimo.
- Búsqueda, localización y seguimiento de buques sospechosos de actividades ilegales.
- Prestar apoyo a otros organismos del Estado en la lucha contra la inmigración ilegal, narcotráfico y otras actividades delictivas.
- Efectuar operaciones de interdicción marítima (visita, registro y, en su caso, apresamiento de buques).
- Prestar auxilio, rescate y asistencia en la mar.

En buque cuenta con un montaje de 3"/50, 2 ametralladoras Browning de 12.7 mm, 1 ametralladora MG-42 y armamento portátil como fusiles de asalto CETME, pistolas STAR y escopetas de postas.

Además, cuenta con 2 embarcaciones semirrígidas, para abordaje de buques sospechoso de actividades delictivas, mediante el trozo de visita y registro del propio buque o equipos operativos de Infantería de Marina, Guerra Naval Especial o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

El Patrullero de altura "Serviola" es el primero de una serie de cuatro patrulleros construidos para la Armada en los Astilleros de la antigua Empresa Nacional Bazán (hoy NAVANTIA) de Ferrol a principios de los años 90. El buque fue botado en 1990 y entregado el 2 de Octubre de 1992.

El "Serviola" es el segundo buque en la Armada que lleva ese nombre, pues ya en 1954 existió un guardapescas con la misma denominación. El buque está encuadrado en la Fuerza de Acción Marítima, cuyo mando orgánico es el Comandante de las Unidades de la Fuerza de Acción

Marítima en Ferrol y tiene su base en el Arsenal Militar de Ferrol. Está específicamente equipado para ejercer la soberanía y protección de los intereses nacionales en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), cuyo límite se extiende hasta las 200 millas. Para ello cuenta con una elevada autonomía (más de 8000 millas) y capacidad para mantener prolongados períodos de permanencia en la mar.

Su excelente versatilidad le ha permitido participar en numerosas operaciones. A continuación una breve cronología histórica de las navegaciones más relevantes:

- Colaboración Crucero Carabelas V Centenario 1991 (USA).
- Conflicto del Fletán (NAFO), año 1995.
- Presencia Naval en Melilla en verano 2002, por la crisis del islote Perejil.
- Diversas y numerosas participaciones en la campaña del bonito, en aguas del Gran Sol y Golfo de Vizcaya.
- Participación en las tareas de control y vigilancia del dispositivo de separación del tráfico de Finisterre, con motivo del hundimiento del buque "Prestige" en aguas del Atlántico en el año 2003.
- Participación en la Operación NOBLE CENTINELA en aguas del archipiélago canario contra la inmigración ilegal en 2006-2007.

Patrullero "Centinela" (P-72)



Figura 8.

El Patrullero de Altura Centinela es una de las unidades principales de Vigilancia de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada. Como tal, su misión fundamental es contribuir a la protección de los intereses marítimos nacionales dentro de la Acción del Estado en la Mar.

Esta misión se realiza a través de la vigilancia sistemática de los espacios de soberanía con el objeto de detectar e informar de actividades de carácter extraordinario, controlar posibles violaciones o infracciones de la legislación internacional en el ámbito marítimo e impedir actividades que puedan afectar a nuestros intereses nacionales. Por sus características, el Centinela colabora en otras tareas permanentes de la Armada, como son el adiestramiento de otras unidades de la Flota y la Fuerza de Acción Marítima, alumnos de las Escuelas de Formación; la Presencia Naval en puertos nacionales e internacionales o el acercamiento de la Armada a la sociedad a través de Bautismos de Mar o Jornadas de Puertas Abiertas.

Otros cometidos directamente derivados de la misión incluyen:

- Vigilancia sistemática de pesca en los caladeros de interés nacional.
- Búsqueda, localización y seguimiento de buques sospechosos de actividades ilegales como el terrorismo, el tráfico ilícito de armas y la proliferación de armas de destrucción masiva.
- Seguridad y protección de determinadas unidades.

- Colaboración con otros organismos del estado en la lucha contra la inmigración ilegal, la represión del narcotráfico, la lucha contra la contaminación marítima, así como la protección de la vida humana en la mar.

Encuadrado en la Fuerza de Acción Marítima, su mando orgánico es el Comandante del Mando de Acción Marítima de Ferrol con base en Ferrol.

Este buque dispone de artillería principal y secundaria:

Artillería Principal: Un cañón de 3"/50 para efectuar tiros de intimidación.

Artillería Secundaria: dos ametralladoras Browning de calibre 12,7.

Patrullero "Vigía" (P-73)



Figura 9

Fue construido en los astilleros de la antigua Empresa Nacional Bazán de Ferrol (hoy NAVANTIA) y entregado a la Armada el día 23 de marzo de 1993. Desde entonces y hasta la fecha ha cumplimentado multitud de misiones, entre las que se encuentran las de vigilancia marítima y pesquera, participación en ejercicios nacionales y multinacionales (NEOTAPON, MAGESTIC EAGLE, LINKED SEAS etc...), colaboración con otros organismos del Estado (Salvamento Marítimo, Guardia Civil...).

Especialmente diseñados para navegar en alta mar durante periodos prolongados de tiempo y con estados de la mar hasta mar gruesa sin que se produzca una degradación significativa de sus capacidades. Disponen de una cubierta de vuelo que le permite operar con helicópteros de tamaño medio, un hospital con seis camas y dos embarcaciones semirígidas.

Características

ESLORA	68 metros
MANGA	10,33 metros
CALADO	3,36 metros
DESPLAZAMIENTO	1200 toneladas
VELOCIDAD	20 nudos
ARMAMENTO	Cañón 3"/50 y 2 ametralladoras Browning 12,7 mm
SENSORES	Un radar aéreo un radar navegación
PLANTA PROPULSORA	2 motores MTU 7500 HP
CUBIERTA DE VUELO	Para helicópteros medios
DOTACIÓN	48 personas

Tabla 11

Patrullero "Atalaya" (P-74)



Figura 10

Es el cuarto y último buque de la Clase Serviola. Su construcción se inició en diciembre de 1989 en la factoría de la Empresa Nacional Bazán (actualmente Grupo NAVANTIA) en Ferrol, y fue entregado a la Armada el 29 de junio de 1992. Tiene su base en la Estación Naval de La Graña (Ferrol) y opera a las órdenes del Jefe del Mando de Acción Marítima de Ferrol.

Especialmente diseñados para navegar en alta mar durante periodos prolongados de tiempo y con estados de la mar hasta mar gruesa sin que se produzca una degradación significativa de sus capacidades. Disponen de una cubierta de vuelo que le permite operar con helicópteros de tamaño medio, un hospital con seis camas y dos embarcaciones semirígidas.

- ESLORA: 68 mts.
 - MANGA: 10,33 mts.
 - CALADO: 3,36 mts.
 - DESPLAZAMIENTO: 1.200 Tns.
 - VELOCIDAD: 20 nudos.
 - ARMAMENTO:
- Cañón 3"/50.
2 Ametralladoras Browning de 12,7 mm.

- SENSORES:

Radar de superficie/aéreo Consilium Selesmar RTM 30 SIM.

Radar de navegación Consilium Selesmar RTM 25 XIM.

- PLANTA PROPULSORA:

2 motores MTU.

7.500 HP.

2 ejes con hélices de paso variable.

2 aletas estabilizadoras.

3 generadores diesel de 195 KW c/u.

- CUBIERTA DE VUELO: Helicópteros medios.

- DOTACIÓN: 48 personas.

Patrullero "Tagomago" (P-22)



Figura 11

Es el segundo de los diez patrulleros clase "Anaga".

Correspondientes a la Segunda Fase del Programa Naval.

Fue botado el 14 de febrero de 1980 y entregado a la Armada el 30 de enero de 1981. El 6 de septiembre de 1994 recibe la bandera de combate.

Recibe su nombre de un islote situado al noreste de la isla de Ibiza. Su base de estacionamiento es la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Los buques tienen una autonomía de doce días a un régimen de 10 nudos, limitada por la capacidad de almacenamiento de víveres y combustible. La velocidad máxima es de 15 nudos. Puede llevar a cabo operaciones de trasbordo de pesos muy ligeros, remolque a otros buques y aprovisionamiento vertical con helicópteros. La dotación la componen un total de 27 personas, 4 oficiales, 4 suboficiales y 19 marineros.

La misión principal de estos buques es la de efectuar vigilancia marítima para proteger los intereses marítimos nacionales, con especial atención a la vigilancia de pesca, inmigración ilegal y salvamento de vidas en

caso de naufragio o accidente en la mar, así como de prestar auxilios a pesqueros y otros buques menores en caso necesario. Tiene capacidades para efectuar remolques de emergencia a pesqueros o embarcaciones de porte similar, y fácil arriado de balsa para transporte de personal para reconocimiento o salvamento con mal tiempo. Está particularmente dotado para patrullar hasta 200 millas de la costa.

Es un patrullero de vigilancia de zona de condición estructural robusta. Su par de adrizamiento es pequeño para ángulos de escora de hasta 24°, lo cual le hace sufrir un constante balance.

Están preparados para colaborar en la extinción de incendios. Disponen de una maniobra de fondeo en aguas profundas segura y resistente.

Ha realizado múltiples servicios de colaboración con organismos civiles e instituciones del Estado (salvamento marítimo, narcotráfico, contrabando, inmigración ilegal, terrorismo, vigilancia de pesca, desastres ecológicos, institutos de ciencias del mar, etc.).

Patrullero "Grosa" (P-25)



Figura 12

El patrullero "GROSA" es el quinto de diez unidades. Fue construido en Cádiz (San Fernando) por la E.N. Bazán. Su puesta de quilla se verificó el día 9 de Octubre de 1980, siendo la fecha de botadura el 10 de Diciembre de 1980. Su entrega a la Armada se realiza en 1981. Debe su nombre a una isla situada en el Mar Menor (Murcia)

Actualmente se tienen previstos en torno a 45 días de mar al año, empleados para la actividad diaria en realizar los mantenimientos, correctivos y preventivos, y seguir los programas de instrucción y adiestramiento para mantener la eficacia operativa del buque al máximo nivel.

Las misiones del patrullero GROSA se pueden englobar en tres grupos genéricos:

- Proteger los intereses marítimos nacionales en mar territorial y Zona Económica Especial (ZEE).
- Vigilancia e inspección de la actividad de Pesca Marítima.
- Detección y seguimiento de actividades de inmigración ilegal en colaboración con unidades de la Guardia Civil y Salvamento Marítimo, integrados en la operación "NOBLE CENTINELA".

Se realizan distintas colaboraciones con otros ejércitos y entidades civiles:

Colaboraciones con el Ejército del Aire.

- Ejercicios de evacuación de heridos del buque en la mar por medio de helicópteros del 802 Escuadrón con base en Gando, tanto diurnos como nocturnos.
- Ejercicios con aviones F- 18 remolcando blancos de agua para ejercicios de tiro.

Colaboraciones con el Ejército del Tierra.

- Vigilancias en las zonas de ejercicios de tiro real de piezas de artillería en tierra sobre blancos en la mar.

Colaboraciones Civiles.

- Apoyo a competiciones deportivas en la mar.
- Bautismos de mar.
- Colaboraciones con la universidad.

Patrullero "Medas" (P-26)



Figura 13

Este buque es el sexto de diez unidades construido por la antigua Empresa Nacional BAZÁN, actualmente IZAR, en su factoría de San Fernando (Cádiz) con número de construcción 220. Su puesta de quilla se verificó el día 9 de octubre y su botadura el día 10 de diciembre de 1980.

Toma su nombre de las islas Medas, en la Costa Brava.

Los buques tienen una autonomía de doce días a un régimen de 10 nudos, limitada por la capacidad de almacenamiento de víveres y combustible.

La velocidad máxima es de 15 nudos. Puede llevar a cabo operaciones de trasbordo de pesos muy ligeros, remolque a otros buques, así como aprovisionamiento en navegación con helicópteros en vuelo.

La dotación la componen un total de 27 personas: 4 oficiales, 4 suboficiales y 19 marineros.

La misión principal de estos buques es la de efectuar vigilancia marítima para proteger los intereses marítimos nacionales, con especial atención a la vigilancia de pesca, inmigración ilegal y salvamento de vidas en caso de naufragio o accidente en la mar, así como de prestar auxilios a pesqueros y otros buques menores en caso necesario. Tiene capacidades para efectuar remolques de emergencia a pesqueros o embarcaciones de porte similar, y fácil arriado de balsa para transporte de personal para reconocimiento o salvamento con mal tiempo. Está particularmente dotado para patrullar hasta 200 millas de la costa.

Es un patrullero de vigilancia de zona de condición estructural robusta. Su par de adrizamiento es pequeño para ángulos de escora de hasta 24°, lo cual le hace sufrir un constante balance.

Están preparados para colaborar en la extinción de incendios. Disponen de una maniobra de fondeo en aguas profundas segura y resistente.

Colaboración con organismos civiles e instituciones del Estado (salvamento marítimo, narcotráfico, contrabando, inmigración ilegal, terrorismo, vigilancia de pesca, desastres ecológicos, institutos de ciencias del mar, etc.).

Patrullero "Tabarca" (P-28)



Figura 14

El buque tiene como base la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra)

El buque fue construido por la Empresa Nacional Bazán (actual "Navantia") en San Fernando (Cádiz). Fue botado el día 23 de diciembre de 1980 y entregado a la Armada el 31 de diciembre de 1981. Es el primer buque de la Armada con este nombre, que se corresponde con el nombre de una pequeña isla de la provincia de Alicante. Es el octavo buque de la serie "ANAGA" compuesta inicialmente de diez unidades de las que actualmente quedan cuatro.

El buque dispone de 1 camarote para el Comandante, 1 camarote de oficiales, 1 camarote de suboficiales y sollados para la marinería. Además de las patrullas y maniobras que se realizan en la mar, el horario en puerto se divide entre la realización de mantenimientos preceptivos, alistamiento para el combate e instrucción y adiestramiento.

Actualmente se realizan comisiones de aproximadamente una semana de duración para vigilancia marítima y salidas a la mar para realizar maniobras de adiestramiento propio o de alumnos de la Escuela Naval Militar. El buque también realiza puntualmente colaboraciones con unidades especiales de la Armada y del Ejército de Tierra y participa en diversos ejercicios en la mar con otros buques.

MINISTERIO DE AGRICULTURA ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE COMPETENCIAS DE PESCA DELEGADAS

ORGANISMOS AUTONOMICOS DE VIGILANCIA PESQUERA

De conformidad con lo establecido en Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente es el departamento competente en el ámbito de la Administración General del Estado para la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de lucha contra el cambio climático, protección del patrimonio natural, de la biodiversidad y del mar, agua, desarrollo rural, recursos agrícolas ganaderos y pesqueros, y alimentación.

Corresponde al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el ámbito de las competencias del Estado, la elaboración de la legislación estatal en materia de aguas y costas, medio ambiente y montes, meteorología y climatología; la propuesta y ejecución de las directrices generales del Gobierno sobre la política agraria, pesquera y alimentaria; la gestión directa del dominio público hidráulico, del dominio público marítimo-terrestre; la representación del Estado en los organismos internacionales correspondientes a estas materias, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación; así como la coordinación de actuaciones, la cooperación y la concertación en el diseño y aplicación de todas las políticas que afecten al ámbito de competencias de las comunidades autónomas y de las restantes administraciones públicas, propiciando su participación a través de los órganos e instrumentos de cooperación adecuados.

La atribución de las anteriores competencias al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se produce sin perjuicio de lo dispuesto en el Estatuto de la Agencia Estatal de Meteorología en relación con las potestades administrativas correspondientes a la citada Agencia.

Competencias atribuidas en este real decreto que se entienden en coordinación y sin perjuicio de aquellas que corresponden a otros departamentos ministeriales. En particular, todas las competencias relacionadas con las instituciones de la Unión Europea o con organismos internacionales se ejercerán en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y, en su caso, con el Ministerio de Economía y Competitividad.

Son órganos superiores y directivos del departamento, dependientes directamente del Ministro:

- a) La Secretaría de Estado de Medio Ambiente.
- b) La Subsecretaría de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- c) La Secretaría General de Agricultura y Alimentación, con rango de Subsecretaría
- d) La Secretaría General de Pesca, con rango de Subsecretaría.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata, depende directamente del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente un Gabinete, con el rango y composición establecidos en el artículo 14 del Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

Secretaría de Estado de Medio Ambiente.

La Secretaría de Estado de Medio Ambiente es el órgano superior del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que, bajo la dependencia del Ministro, dirige y coordina la ejecución de las competencias que corresponden a este departamento en relación con la formulación de las políticas de calidad ambiental y la prevención de la contaminación y el cambio climático, la evaluación ambiental, fomento del uso de tecnologías limpias y hábitos de consumo menos contaminantes y más sostenibles.

Le corresponde asimismo, la definición, propuesta y ejecución de las políticas del ministerio referentes a la protección del medio natural sin perjuicio de las competencias de la Secretaría General de Agricultura y Alimentación y de la Secretaría General de Pesca en la materia, la biodiversidad, la conservación y uso sostenible de los recursos naturales y su adecuada preservación y restauración; la conservación de la fauna, la flora, los hábitat y los ecosistemas naturales en el medio terrestre y marino, así como la integración de las consideraciones territoriales, ambientales y ecológicas en las actuaciones de su competencia.

La Secretaría de Estado de Medio Ambiente es la directamente responsable de la definición, propuesta y ejecución de las políticas del ministerio referentes a la definición de los objetivos y programas derivados de la directiva marco del agua, la gestión directa del dominio público hidráulico.

La Secretaría de Estado de Medio Ambiente ejercerá las competencias propias del departamento sobre planificación y ejecución de las políticas en materia de protección y conservación del mar y del dominio público marítimo-terrestre, y la participación en la planificación de la política de investigación en materia de biodiversidad de los ecosistemas marinos.

De la Secretaría de Estado de Medio Ambiente dependen los siguientes órganos directivos:

- a) La Oficina Española del Cambio Climático, con rango de dirección general.
- b) La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.
- c) La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.
- d) La Dirección General del Agua.

De estos órganos nos interesa La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

Corresponden a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar las siguientes funciones:

- a) La coordinación con comunidades autónomas, entidades locales y organismos públicos de las actuaciones o proyectos que contribuyan a la mejora de la sostenibilidad de la costa y del mar.
- b) La determinación del dominio público marítimo terrestre mediante el procedimiento de deslinde, así como la adopción de las medidas necesarias para asegurar su integridad y adecuada conservación.
- c) La gestión del dominio público marítimo terrestre, en particular de la ocupación o aprovechamiento, y su tutela y policía.
- d) La emisión del informe relativo a la reserva del dominio público marítimo-terrestre y la representación del Ministerio en la suscripción del acta correspondiente.
- e) La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las comunidades autónomas para la construcción de nuevos puertos y vías de transporte de titularidad de aquéllas, o de ampliación o modificación de los existentes.
- f) La gestión del régimen económico y financiero del dominio público marítimo terrestre.
- g) La dirección funcional de las demarcaciones y servicios provinciales de costas.
- h) La protección y conservación de los elementos que integran el dominio público marítimo terrestre, en particular, la adecuación sostenible de las playas, sistemas dunares y humedales litorales, así como la redacción, realización, supervisión, control e inspección de estudios, proyectos y obras de defensa.
- i) La programación, seguimiento y evaluación de los proyectos financiables con fondos europeos.
- j) La coordinación de la aplicación en España de la gestión integrada de

zonas costeras.

k) Las funciones derivadas de las competencias que la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, atribuye al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en concreto en lo referente a las estrategias marinas, la Red de Áreas Marinas Protegidas de España, las especies y hábitat marinos y los informes preceptivos referentes a vertidos, actividades y proyectos en el medio marino.

l) Las funciones derivadas de las competencias que el artículo 6 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad atribuye a la Administración General del Estado en lo relativo a espacios, hábitat o áreas marinas y a especies marinas, así como la elaboración y actualización del Inventario Español de Hábitat y Especies Marinos.

m) La propuesta de declaración y la gestión de áreas marinas protegidas, lugares de la Red Natura 2000 marinos, zonas marinas protegidas bajo una figura internacional y otros espacios naturales protegidos marinos cuya gestión corresponda a la Administración General del Estado.

n) La participación en representación del ministerio en los organismos internacionales y seguimiento de los convenios internacionales en materia de protección del medio marino.

ñ) La formulación, adopción y seguimiento de estrategias, planes, programas y medidas para la conservación de la diversidad biológica y de los recursos del medio marino, particularmente en lo que se refiere a las especies y hábitat marinos amenazados, en coordinación, en su caso, con otros órganos del departamento con competencias en la materia.

o) La elaboración de informes previos en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental referentes al medio costero y marino.

p) La elaboración o dirección de estudios, propuestas y planes, en

materia de protección del litoral frente a la contaminación marítima accidental y, en particular, la propuesta de un plan integral de contingencias sobre actuaciones en el litoral y de formación en materia de protección frente a la contaminación marítima.

q) La colaboración con el Ministerio de Fomento para potenciar las actuaciones en materia de protección de la ribera del mar.

De la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, dependen los siguientes órganos, con nivel orgánico de Subdirección General:

a) La Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos b) a g) del apartado anterior.

b) La Subdirección General para la Protección de la Costa que ejerce las competencias indicadas en los párrafos h) a i) del apartado anterior.

Depende asimismo de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar la División para la Protección del Mar, con el nivel que se determine en la relación de puestos de trabajo, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos k) a q) del apartado anterior.

Secretaría General de Pesca.

Corresponde a la Secretaría General de Pesca, bajo la superior dirección del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el ejercicio de las competencias propias del departamento sobre planificación y ejecución de la política en materia de pesca marítima en aguas exteriores y acuicultura, de ordenación básica del sector pesquero, de bases de la comercialización y transformación de los productos pesqueros, y la participación en la planificación de la política de investigación en materia de pesca. También le corresponden las relaciones institucionales con las organizaciones profesionales y otras entidades representativas de interés en el sector pesquero, sin perjuicio

de las competencias de la Subsecretaría del departamento.

Asimismo, ejerce las funciones relativas a los acuerdos pesqueros de la Unión Europea con terceros países, las derivadas de la participación de España, por sí o en el seno de la delegación de la Unión Europea, en organizaciones internacionales de pesca y la cooperación internacional en asuntos pesqueros y acuícolas en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Le corresponde, igualmente, la determinación de la posición española ante la Unión Europea en las materias referidas.

El Secretario General de Pesca presidirá el Comité Consultivo del Sector Pesquero y la Comisión Sectorial Pesquera.

De la Secretaría General de Pesca dependen los siguientes órganos directivos:

- a) Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura.
- b) Dirección General de Ordenación Pesquera.

(Poner con formato de organigrama)

Dependen directamente de la Secretaría General de Pesca las siguientes subdirecciones generales:

- a) Subdirección General de Gestión, a la que corresponden las funciones de planificación, programación y coordinación de las actividades de la Secretaría General de Pesca, así como el apoyo a las unidades correspondientes de la Subsecretaría en materia de gestión económica, financiera, presupuestaria e informática y de recursos humanos y de régimen interior.
- b) Subdirección General de Asuntos Jurídicos, a la que corresponden las funciones de asesoramiento e informe a la Secretaría General de Pesca. Asimismo, le corresponden las funciones de coordinación entre los órganos de la Secretaría General que determine el Secretario General,

el apoyo a éste en el ámbito de las relaciones institucionales, la elaboración de las resoluciones sancionadoras en materia de pesca marítima e informes de recursos administrativos contra dichas resoluciones, para su adopción por el órgano competente, y la coordinación de los servicios periféricos en esta materia.

Las Áreas Funcionales de Agricultura y Pesca, integradas en las Delegaciones del Gobierno, ejercerán las funciones que tienen atribuidas normativamente en materia de pesca bajo la dependencia funcional de la Secretaría General de Pesca, de acuerdo con su ámbito competencial de actuación.

Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura:

1. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura ejerce las siguientes funciones:

a) Las derivadas del ejercicio de las competencias en materia de pesca marítima en el caladero nacional y en las aguas comunitarias.

b) La coordinación de todas actividades relativas a la política pesquera comunitaria.

c) La coordinación en la preparación de los Consejos de Ministros de la Unión Europea, en el ámbito de competencias de la Secretaría General de Pesca.

d) Las derivadas del ejercicio de las competencias en materia de acuicultura asignadas a la Secretaría General de Pesca y, en especial, la coordinación de los Planes nacionales de acuicultura, la participación en organismos internacionales y la coordinación de la política comunitaria en esta materia, así como el funcionamiento de las Juntas Nacionales Asesoras de Cultivos Marinos y Continentales.

e) El seguimiento de la negociación y ejecución de los acuerdos pesqueros concluidos entre la Unión Europea y terceros países en las

materias de competencia de la Secretaría General de Pesca.

f) La búsqueda de nuevas posibilidades de pesca e inversiones pesqueras en dichos países.

g) Las derivadas de la participación de la Unión Europea y, en su caso, de España en las organizaciones regionales de gestión de pesquerías y demás organizaciones internacionales en materia de pesca, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros departamentos de la Administración General del Estado.

h) La planificación de la actividad investigadora en materia de pesca, en coordinación con otros departamentos de la Administración General del Estado competentes en la materia.

i) El seguimiento del estado de los recursos pesqueros con el fin de asesorar en la adopción de medidas encaminadas a la protección, gestión, conservación y regeneración de los recursos pesqueros, en el marco de las competencias atribuidas a la Secretaría General de Pesca.

j) La protección y propuesta de declaración de zonas de protección pesquera en coordinación, en su caso, con las comunidades autónomas.

k) La participación en la elaboración y seguimiento del Programa nacional de datos básicos del sector pesquero español.

l) La gestión de los buques de investigación y de cooperación de la Secretaría General de Pesca.

m) La planificación y la gestión de las campañas científicas y de cooperación de los buques de la Secretaría General de Pesca.

n) El seguimiento de las relaciones de cooperación con terceros países en las materias competencia de la Secretaría General de Pesca, bajo la coordinación del Secretario General.

De la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura dependerán las siguientes subdirecciones generales:

a) Subdirección General de Caladero Nacional, Aguas Comunitarias y Acuicultura, que ejerce las funciones indicadas en las letras a) a d) del apartado anterior.

b) Subdirección General de Acuerdos y Organizaciones Regionales de Pesca, que ejerce las funciones indicadas en las letras e), f) y g) del apartado anterior.

c) Subdirección General de Protección de los Recursos Pesqueros, que ejerce las funciones indicadas en las letras h) a n) del apartado anterior.

Dirección General de Ordenación Pesquera:

La Dirección General de Ordenación Pesquera ejerce las siguientes funciones:

a) La planificación y ordenación de la flota.

b) La gestión y seguimiento del censo de buques de pesca marítima, del registro de buques pesqueros y del Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros.

c) El fomento de la formación continuada de los profesionales del sector pesquero.

d) La gestión del registro de los profesionales del sector.

e) Las relaciones institucionales en materia de formación marítima pesquera.

f) La convalidación de titulaciones pesqueras de países no comunitarios, así como las relaciones con organismos nacionales y comunitarios en materia de seguridad a bordo y salvamento marítimo en el ámbito pesquero.

g) La gestión y la coordinación de los fondos comunitarios destinados a la pesca, enmarcados en la Política Pesquera Común, incluidas las acciones estructurales y la coordinación de las ayudas de Estado y

ayudas de mínimos al sector pesquero.

h) Ejercer la función de autoridad de gestión del Fondo Europeo de la Pesca y de cualquier otro Fondo que en el futuro le sustituya.

i) La planificación de la actividad económica en materia de comercialización y transformación de los productos de la pesca, el marisqueo y la acuicultura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, y la Organización Común de los Mercados Pesqueros, así como las relaciones con los organismos competentes en materia de comercio exterior.

j) Fomento de la creación y control de la actividad de organizaciones de productores pesqueros y otras entidades representativas del sector en el marco de la Organización Común de Mercados.

k) La coordinación del control oficial de higiene de la producción primaria pesquera en colaboración con las comunidades autónomas y otras unidades y departamentos con dicho control.

l) Fomento de las asociaciones, cooperativas y empresas de carácter extractivo, transformador y comercial de los productos de la pesca y cultivos marinos.

m) El impulso de sistemas de identificación y de nuevos productos pesqueros.

n) La gestión de las ayudas derivadas de la Organización Común de Mercados de la Unión Europea.

ñ) La realización de estudios e informes sobre los planes económicos de la producción nacional pesquera.

o) El desarrollo de las funciones de orientación del mercado.

p) La coordinación y el apoyo a la innovación del sector pesquero y acuícola.

q) La coordinación y el fomento de la diversificación económica del

sector pesquero y acuícola, en especial, de la pesca-turismo.

r) La planificación y la gestión de las políticas de integración e igualdad en el sector pesquero.

s) El control integral de la actividad pesquera en toda su cadena de producción, importación y comercialización, de manera que la Secretaría General de Pesca cumpla con las obligaciones derivadas de la Política Pesquera Común.

t) La recopilación, el tratamiento y verificación de la información sobre las actividades incluidas en el ámbito de la Política Pesquera Común.

u) Las funciones de inspección pesquera y la coordinación de los servicios periféricos de inspección.

v) Las derivadas de la normativa comunitaria como oficina de enlace única encargada de la aplicación del Sistema de Asistencia Mutua Comunitario.

x) La coordinación en materia de control integral de las actividades incluidas en el ámbito de la Política Pesquera Común, entre los órganos de la Secretaría General que determine el Secretario General, con otros órganos del departamento, de otros departamentos ministeriales o de las comunidades autónomas.

De la Dirección General de Ordenación Pesquera dependen las siguientes subdirecciones generales:

a) Subdirección General de Política Estructural, que ejerce las funciones indicadas en los párrafos a) a h) del apartado anterior.

b) Subdirección General de Economía Pesquera, que ejerce las funciones indicadas en los párrafos i) a r) del apartado anterior.

c) Subdirección General de Control e Inspección, que ejerce las funciones indicadas en los párrafos s) a x) del apartado anterior.

Para el desarrollo efectivo de sus competencias el Ministerio de

Agricultura Alimentación y Medio Ambiente realiza un control de la actividad pesquera a través de un sistema de localización de pesqueros vía satélite.

Este sistema inicia su andadura en España, en el año 1995 a través de un proyecto piloto promovido por la U.E. con la finalidad de evaluar las funcionalidades y los costes de los diferentes sistemas satelitarios utilizados para controlar permanentemente el posicionamiento y la actividad de los barcos pesqueros.

Los pilares fundamentales de este sistema, son:

- El Centro de Seguimiento de Pesca (CSP): ubicado en las instalaciones de la Subdirección General de Control e Inspección de la Secretaría General de Pesca (Madrid), es el lugar desde donde se gestiona toda la información y mensajería perteneciente a los buques pesqueros, por un equipo de 23 personas que cubre el servicio durante las 24 horas de día, durante todo el año.

Las comunicaciones, tanto satelitarias como terrestres, que permiten al CSP recibir permanentemente los mensajes de posición procedentes de los barcos pesqueros españoles, en el caladero en que se encuentren. Asimismo, estos datos, se intercambian

Las cajas azules instaladas en los barcos facilitan la información al CSP de acuerdo con la frecuencia establecida por el propio centro, en base a los requerimientos de la normativa o al tipo de seguimiento que se realice sobre un barco o grupo de barcos. Estos equipos, previamente a su instalación en los barcos, deben contar con una certificación emitida por una empresa u organismo que establezca la administración. En la actualidad, unos 2350 barcos españoles se encuentran equipados con alguno de estos cinco equipos ya certificados y que han sido fabricados por las empresas ENA, SAINSEL, SATLINK (Inmarsat) y ZUNIBAL (Iridium).en tiempo real, con 20 destinos internacionales, en cuyas aguas faena nuestra flota: Noruega, Seychelles, Madagascar, Mauritania,

Marruecos, NAFO, NEAFC.....

Lo anterior en cumplimiento a la normativa desarrollada en:

La orden APA 3660/2013 de 22 de diciembre y su modificación por la ORDEN ARM 3238/2008 de 5 de noviembre regulan en España el Sistema de Localización de Pesqueros Vía Satélite.

El Reglamento (CE) Nº 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre de 2009, así como el REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 404/2011, establecen en el ámbito comunitario, todo lo relativo a este sistema.

En base a la normativa anteriormente citada, los buques pesqueros con eslora total igual o superior a 12 metros llevarán instalado a bordo un dispositivo de seguimiento por satélite.

Los Estados Miembros podrán eximir de llevar este equipo a los buques de su pabellón, cuya eslora total sea inferior a 15 metros, si: Faenan exclusivamente en las aguas territoriales del estado miembro de pabellón, o nunca pasan más de 24 horas en la mar, desde la hora de salida del puerto hasta la de regreso a él.

MEDIOS AÉREOS Y MARÍTIMOS DE INSPECCIÓN Y VIGILANCIA PESQUERA DEL MAGRAMA

Para la inspección y vigilancia pesquera el MAGRAMA (entiendo que es el Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente, en ese caso, la primera vez que lo nombras debes poner las siglas al lado y después ya no hace falta poner el nombre completo) cuenta con los siguientes medios aéreos propios:

- Helicópteros

Cuenta con cuatro helicópteros Eurocopter, modelo Dauphin AS365N3: ALCOTAN IV, ALCOTÁN V, ALCOTÁN VI y ALCOTÁN VII. Están equipados con una sofisticada consola de operaciones en la que se integran todos los equipos de misión de búsqueda, cartografía y

comunicaciones.

Alcotan IV



Figura 15

Alcotan VI



Figura 16

Tres aviones modelo EADS-CASA C-212 serie 400: DOÑANA, SANCTI PETRI y ROCHE. Los aviones poseen también una consola de operaciones de similares características a la de los helicópteros Dauphin.

SanctiPetri



Figura 17

Medios Marítimos:

Para la inspección y vigilancia pesquera el MAGRAMA cuenta con los siguientes medios marítimos:

- Patrulleros de altura

El Ministerio de Defensa y el extinto Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación tienen suscrito desde 1988 un Acuerdo Conjunto en materia de inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima, que tiene su reflejo en la elaboración anual de un Plan General de Vigilancia de Pesca, en cuyo marco la Armada, además de los patrulleros de la Fuerza de Acción Marítima, opera los cuatro patrulleros de altura de inspección y vigilancia de pesca adquiridos por el MAGRAMA: “ARNOMENDI”, “ALBORÁN”, y “TARIFA”.

- Patrulleros ligeros

Amparados por el Acuerdo Marco de 1997, entre el Ministerio del Interior y el extinto MAPA, sobre el Control, Inspección y Vigilancia de las actividades de Pesca Marítima, y los Programas Anuales de Control Integral de las Actividades Pesqueras (PACIAP) para la inspección y vigilancia principalmente del Mar Territorial, son operados por el Servicio Marítimo de la Guardia Civil los patrulleros ligeros: “RÍO ANDARAX”, “RÍO ALMANZORA”, “RÍO GUADIANA”, “RÍO GUADALETE”, “RÍO GUADIARO” y “RÍO NERVIÓN”.

Guadalete



Figura 18

Río Nervión



Figura 19

La Pesca Marítima de Recreo ha alcanzando un importante desarrollo en las zonas costeras y ello ha supuesto también una mayor incidencia

en las capturas de especies marinas.

Debido a esta circunstancia la Administración pesquera ha considerado que deberá implantarse un régimen normativo, con rango suficiente, que regule el desarrollo de esta actividad. Por ello, en el año 2011 se elaboro el Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores, dictado al amparo de la habilitación contenida en el artículo 36 y en la disposición final segunda de la Ley 3/2011, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado. Este Real Decreto tiene por objeto la ordenación de la práctica de la pesca marítima de recreo en aguas exteriores españolas, entendiéndose como la actividad pesquera no comercial que explota los recursos acuáticos vivos con fines recreativos de ocio, prohibiéndose la venta o transacción de las capturas obtenidas.

El Real Decreto regula, además, las distintas modalidades de pesca marítima recreativa, que son desde tierra, desde embarcación y submarina, requiriendo para el ejercicio de esta actividad una licencia de actividad emitida por los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas del litoral y de las ciudades de Ceuta y Melilla. Se establece en el anexo I del mencionado Real Decreto, un listado positivo de especies de peces y cefalópodos susceptibles de ser capturados en el ejercicio de la pesca marítima de recreo, respetando las tallas mínimas y demás prescripciones técnicas que se regulen en la normativa específica de cada especie. Presenta en el anexo II, un listado de especies sometidas a medidas de protección diferenciada. Cuando la actividad pesquera se dirija a estas especies, se requerirá además de la licencia de actividad emitida por las Comunidades Autónomas del litoral, una autorización expresa de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura de la Secretaría General de Pesca.

Los titulares de estas autorizaciones, deben cumplimentar y remitir una declaración de captura o captura y suelta, para que la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, tenga un control del esfuerzo

pesquero de este colectivo sobre las especies del anexo II. Se realiza una especial atención con la especie, atún rojo (*Thunnus thynnus*).

Cabe hacer mención dentro de la pesca recreativa, la celebración de concursos o eventos deportivos, estos pueden dirigirse a especies sometidas a medidas de protección diferenciada o al resto de especies. Si las especies objetivo del concurso no son las del anexo II, la Administración Autonómica es la competente para autorizar estos concursos y deberán comunicarnos la celebración del mismo cuando se celebren en aguas exteriores. En los casos de celebración de concursos dirigidos a las especies del anexo II, la autorización corresponde a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura.

La regulación de las cuestiones técnicas generales y volumen de captura se realizará por desarrollo reglamentario, no obstante mientras no se desarrolle, se mantendrán las medidas recogidas en la Orden de 26 de febrero de 1999, por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.

Normativa

- Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.
- Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores.
- ORDEN de 24 de julio de 2000 por la que se modifica la de 26 de febrero de 1999 por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.
- Orden ARM/1753/2011, de 22 de junio, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico oriental y Mediterráneo.
- Resolución 28 Junio 2013. Prohibición Pesca Recreativa Atún Rojo

- Resolución de 11 de Julio de 2013, de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, por la que se abre la pesquería de atún rojo (*Thunnus thynnus*) para la modalidad de pesca deportiva y de recreo.

A la hora de solicitar las distintas licencias para la realización de la pesca de recreo cabe diferenciar varios casos en función de la zona en la que quiere realizar la actividad desde la embarcación, cabe diferenciar:

- Pesca marítima de recreo en aguas interiores
- Pesca marítima de recreo en aguas exteriores
- Pesca de recreo en reservas marinas.

Pesca marítima en aguas interiores:

Siendo esta primera modalidad, que es la más nos interesa, una autorización con normativa delegada en las Comunidades Autónomas. Esto se debe a que las aguas interiores que son delimitadas por 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, son competencia de las distintas Comunidades Autónomas del litoral.

La competencia en las aguas exteriores, que son el resto de aguas jurisdiccionales españolas, son competencia de la Administración del Estado.

Si la licencia de pesca de recreo es para aguas interiores, es cada Comunidad Autónoma la competente para expedirla. Por lo que se tendrán que dirigir las solicitudes a la Comunidad Autónoma competente. Si la licencia de pesca de recreo es para aguas exteriores y no está dirigida a especies de protección diferenciada, son también las Comunidades Autónomas del litoral quienes la expiden por cesión de la Administración del Estado. Por lo que se tendrán que dirigir las solicitudes a la Comunidad Autónoma competente. Si la licencia de pesca está dirigida a especies de protección diferenciada (Anexo II, Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores.) será la Administración del estado quien la expedirá.

Por tanto, para la práctica de pesca de recreo, ya sea desde tierra, desde embarcación o a través de la modalidad de pesca de recreo submarina, será necesario estar en posesión de la licencia de actividad expedida por el órgano competente de una Comunidad Autónoma del litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla, debiendo cumplir la normativa establecida por la administración en cuyo litoral se realice la actividad.

Además, para la captura o tenencia a bordo de especies sometidas a medidas de protección diferenciada, enumeradas en el anexo II, las embarcaciones deberán disponer de una autorización específica expedida por la Dirección General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a solicitud del titular de la embarcación, que deberá llevarse a bordo cuando se ejerza la actividad.

Respecto de la posible utilización de una licencia de pesca de recreo expedida por una Comunidad Autónoma en otra, según se establece en el Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores, en su disposición adicional quinta (reconocimiento de licencias). La licencia de actividad de la comunidad autónoma será la expedida por la comunidad en la que la embarcación de pesca recreativa tenga su puerto base. Las comunidades autónomas establecerán mecanismos de colaboración y cooperación para el reconocimiento mutuo de licencias.

Efectuando un estudio sobre las distintas normativas autonómicas relativas a este tema, se observa que se han adoptado medidas para validar las licencias expedidas en otras Comunidades Autónomas, así en las diferentes Comunidades de la Costa Cantábrica tenemos:

PRINCIPADO DE ASTURIAS.- El Decreto 25/2.006 de 15 de marzo, publicado en el B.O.P.A. el 7 de abril del 2.006, por el que se regula la pesca marítima de recreo en el Principado de Asturias, en su Disposición Adicional dice: “Las licencias de pesca marítima de recreo, expedidas por la Administración del Estado y otras Comunidades Autónomas con competencia en la materia, serán válidas en las aguas marítimas de la competencia del Principado de Asturias”.

CANTABRIA.- El Decreto 45/2.002 de 4 de abril, publicado en el B.O.C. el 18 de abril del 2.002, por el que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo, en su Disposición Adicional Primera dice: “Conforme a los Reales Decretos de transferencias en materia de pesca

en aguas interiores y acuicultura, la Comunidad Autónoma reconocerá las licencias de pesca marítima de recreo expedidas por las demás Comunidades Autónomas”.

GALICIA.- El Decreto 211/1.999 do 17 de xullo, publicado en el D.O.G.A. el 21 de xullo de 1.999, polo que se regula a pesca marítima de recreo, en su Capítulo I, Artículo 6.3 dice: “Terán validez para o exercicio da pesca de recreo en augas interiores da Comunidade Autónoma de Galicia, os permisos de pesca marítima recreativa outorgados pola Administración Xeral do Estado e polas administracións doutras Comunidades autónomas, así como as expedidas por outros estados membros da Unión Europea, os cales recoñecerá a Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura”.

PAIS VASCO.- El Decreto 198/2.000 de 3 de octubre, publicado en el B.O.P.V. el 11 de octubre del 2.000, en su Capítulo I, Artículo 6.1 dice: “Las licencias de pesca marítima de recreativa, expedidas por otras Comunidades Autónomas con competencia en la materia o por la Administración Central, tendrán validez para el ejercicio de la pesca marítima recreativa en aguas del País Vasco, siempre que exista reciprocidad en aguas de competencia de esas Administraciones debiendo, en caso contrario, disponer de la correspondiente autorización expedida de acuerdo a lo ordenado en este Decreto”. Las licencias de pesca recreativa marítima son válidas para todo el territorio costero español. Se puede solicitar en cualquier comunidad costera, teniendo en cuenta que no región. A diferencia de las licencias de aguas continentales, que limitan la pesca a cada Comunidad Autónoma, las licencias marítimas tienen como ventaja que son válidas para toda la costa Española. No hay un precio único fijado, sino que podemos encontrarnos con tasas distintas, según la Comunidad Autónoma.

Si tomamos un extracto de la Orden del 26 de Febrero de 1999 sobre normas que regulan la pesca marítima de recreo:

Artículo 13. Disposición adicional segunda. Reconocimiento de licencias “Conforme a los Reales Decretos de transferencias en materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, cada Comunidad Autónoma reconocerá las licencias de pesca marítima de recreo expedidas por las demás Comunidades Autónomas.”

Debe tenerse en cuenta, que aunque la licencia de pesca marítima valga para todo el territorio español, cada comunidad costera dicta sus propias normas de pesca, existiendo la obligatoriedad de conocer tales normas.

Vista la variedad normativa, la siguiente consulta obligada es ¿quien realiza el control del cumplimiento de la actividad pesquera ateniendo a las normas comunitarias y a las especificadas en las licencias correspondientes?

En lo referente al ámbito estatal ya hemos citado el cuerpo de inspectores de pesca del MAGRAMA y sus medios tanto aéreos como marítimos, si bien estos están dedicados y desarrollados para la realización de controles a profesionales, buques pesqueros y acuicultura. Quedando fuera de las inspecciones de pesca las embarcaciones del recreo.

Respecto a los organismos de control pesquero autonómico, cabe destacar algunos por la especial importancia de su flota pesquera o por el control a embarcaciones de recreo, no obstante dada la variedad normativa, ya que cada Comunidad Autónoma ha desarrollado su propia ley de protección de recursos marinos, la variedad de los servicios que atienden a litorales distintos con ámbitos de protección muy diferenciados en función a las especies que en cada zona requieren especial protección y la opacidad de estos servicios que mayoritariamente carecen de páginas web o de información pública y son bastante reacios a facilitar sus datos estadísticos. Se nombran 2 o tres pero considero que daría para una línea de trabajo nueva y diferenciada.

Tampoco es muy representativo el número de inspecciones realizadas por cada uno de ellos, ya que igualar un control de túndos en piscifactorías en el mediterráneo, con uso incluso de medios de buceo profesional para la comprobación del sellado de las jaulas, no es comparable con un control de cantidades durante la vigilancia y control del marisqueo, a pesar de que en ambos casos solo se trate de controlar la cantidad extraída para una adecuada conservación del recurso.

El Servicio de Guardacostas de Galicia:

El Servicio de Guardacostas de Galicia, (en gallego: Servizo de Gardacostas de Galicia), también conocido de modo extraoficial como Guardacostas de Galicia, es un organismo encargado de la guardia costera, vigilancia pesquera, búsqueda y salvamento y protección del medio marino en las aguas de la comunidad autónoma de Galicia, España. Depende directamente de la Consejería del Mar por medio de la Subdirección General de Guardacostas.

Su fundación como cuerpo de guardacostas data del año 2004, a raíz de la promulgación de la Ley 2/2004, de 21 de abril, por la que se crea el Servicio de Guardacostas de Galicia. El cuerpo de guardacostas surge de servicios que ya estaban en funcionamiento en la comunidad autónoma gallega, como eran el Servicio de Vigilancia Pesquera y el Servicio de Busca y Salvamento.

Desde la promulgación del Estatuto de autonomía de Galicia en 1981, la comunidad autónoma gallega dispone de exclusividad en competencias de materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, y de desarrollo y ejecución de la legislación española en materia de ordenación del sector pesquero.

En base a esas competencias, el Parlamento de Galicia aprobó su primera normativa en materia pesquera, la Ley 5/1985, de 11 de junio, de sanciones en materia pesquera, marisquera y de cultivos marinos. Esta normativa, quedaría posteriormente derogada por la Ley 6/1991, de

15 de mayo, de infracciones en materia de protección de recursos marítimo-pesqueros, que sentaría las bases para la creación del Servicio de Inspección y Vigilancia pesquera.

Asimismo, en abril del año 1990, la Consejería de Pesca, creó el Servicio de Busca y Salvamento, con el objetivo de «mejorar la calidad de vida del pescador gallego». La necesidad de la creación de un servicio de búsqueda y salvamento propio surgió a raíz de los numerosos accidentes marítimos en las costas de Galicia, y la falta de un servicio de salvamento a nivel estatal, ya que no sería hasta dos años más tarde cuando surgiese la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Este servicio constituyó el primer servicio de este tipo en España y el segundo de Europa, siendo pionero en la utilización de medios aéreos civiles para las misiones de salvamento.

Transcurrida una década desde la creación de estos dos servicios, se estimó necesaria la creación de una estructura única, teniendo en cuenta la nueva situación socioeconómica del sector y del tráfico marítimo. En 2004 se promulgó la Ley 2/2004, de 21 de abril, por la que se crea el Servicio de Guardacostas de Galicia¹ que englobaba todas estas funciones.

Para la realización de sus labores, el Servicio de Guardacostas de Galicia dispone de distintos medios marítimos y aéreos. Dentro de las unidades marítimas dispone de un total de un buque de remolcador, el Sebastián de Ocampo, un buque de salvamento e inspección marítima, el Irmáns García Nodal, y varias embarcaciones de patrullaje. Las unidades aéreas se componen por(se componen de o están formadas por) dos helicópteros Sikorsky S-76, más un tercer helicóptero fletado para cubrir las paradas de mantenimiento.

Servicio de Vigilancia Pesquera de Murcia:

En la Comunidad Autónoma de Murcia tenemos, dentro de las tareas desarrolladas por el Servicio de Pesca y Acuicultura la inspección

pesquera.

En la Comunidad Autónoma de Murcia cuya labor se centra prioritariamente en temas de comercialización de productos de la pesca, además del control en aguas interiores de las vedas establecidas, así como en la utilización de artes fijos de pesca o en el calado de redes de arrastre y/o cerco en fondos no autorizados, entre otras actividades.

Este servicio de inspección pesquera trabaja asiduamente con el SEPRONA realizando controles de talla y veda en vías de comunicación y Lonjas, respecto a los controles marítimos que realiza dentro del ámbito de competencias de la Comunidad Autónoma de Murcia se ejerce una supervisión y control de las actividades que se llevan a cabo con artes fijas ubicadas dentro de aguas interiores, así como en el respeto de los periodos de veda que se establecen y las autorizaciones que se conceden a embarcaciones, para la pesca de determinadas especies en periodo de tiempo y zona marítima fijada.

La embarcación “Arrecife I” se ha dedicado a la vigilancia y control de la Reserva Marina de Cabo de Palos-Islas Hormigas y el seguimiento de la actividad pesquera en el entorno de la reserva, en especial la artesanal: chanquete, chirrete con boqueronera, etc.

El Servicio de Inspección Pesquera Asturiano:

El servicio de inspección pesquera asturiano, cuenta con medios terrestres asignados, vehículos todo terreno y con medios marítimos propios como distribuidos de la siguiente forma:

Una embarcación con puerto base en Ribadesella, “Peña Quinera” de fibra de 7m de eslora, otra en Gijón, “Isla Herbosa” de 13,5m de eslora, y dos neumáticas de unos 6m de eslora la “Bravo” y el “Islote Almenaba”, además de que realizan de manera continua colaboraciones con la Guardia Civil del Mar y Con el SEPRONA para el cumplimiento de todo lo contemplado en la ley de 3/2001, de 26 de marzo de Pesca Marítima del Estado. Real Decreto 176/2003, de 14 de febrero, por el que se

regula el ejercicio de las funciones de control e inspección de las actividades de pesca marítima. Real Decreto 747/2008, de 9 de mayo, por el que se establece el Reglamento del Régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

En opinión del Jefe del Servicio de Inspección, la cobertura es adecuada y se da cumplimiento a todo lo contemplado en la ley.

Este servicio, en el período de tiempo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2013, ha realizado 1.237 reconocimientos marítimos a embarcaciones de recreo en la mar.

El Servicio de inspección pesquera del País Vasco cuenta Como recursos con las patrulleras “Garbi” e “Ikuskari” la semirrígida “Urdabai” 4 coches y 2 vehículos todoterreno. Esta conformado por 14 inspectores y personal marítimo y jurídico y levantan una media superior a las 100 sanciones al año.

No considero que tenga datos suficientes para determinar el nivel de control general que efectúan estos servicios sobre la flota náutica de recreo. Sería necesario evaluar Comunidad Autónoma por Comunidad Autónoma para saber en qué sentido han orientado su servicio de Vigilancia Pesquero, de que medios disponen y cuál es su preocupación más relevante en función de las especies a proteger. En algunos casos parecen incidir más en la pesca profesional, donde llegan a aparecer casos ilícitos tan relevantes como el uso de falsos mamparos para esconder capturas fuera de cuota y en otros, parece más importante la protección de bienes especialmente sensibles la como el coral o la protección de reservas marinas.

Lo que si tienen todos en común es que todos colaboran a día de hoy con la Guardia Civil del Mar, que realiza también controles de licencias de pesca de embarcaciones de recreo en todas las Comunidades Autónomas y retirada de artes ilegales, y por supuesto con el SEPRONA en los ámbitos competenciales comunes.

TIPOS INFRACTIVOS Y DELINCUENCIALES MAS COMUNES EN NUESTRO TERRITORIO CON EMBARCACIONES DE RECREO, ESTUDIO DE INFRACCIONES Y DELITOS EN FUNCION DEL TIPO DE EMBARCACION ANALISIS DE PARAMETROS DE PABELLON.

Respecto a los tipos infractivos más comunes en el territorio español, destacar dentro de los susceptibles de ser cometidos con embarcaciones de recreo: Incumplimientos a la LPE y MM, tráfico de drogas e inmigración ilegal.

En primer lugar podemos empezar el análisis con un estudio de las embarcaciones de recreo sancionadas por las distintas Capitanías Marítimas en el territorio nacional.

Al adquirir una embarcación se deben superar una serie de inspecciones como la del reconocimiento inicial, periódicas, extraordinarias (solo por requerimiento de un órgano judicial), intermedias y adicionales. Estas inspecciones y controles técnicos de seguridad y prevención de la contaminación que se efectúan en España, quizá sean excesivas comparadas con las que exigen en gran parte del resto de los países europeos.

Es de lectura obligada el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

De este R.D. nos interesa especialmente lo referente a infracciones y sanciones contempladas en el Capítulo IV.

Este Real Decreto tiene por objeto, precisamente, establecer los reconocimientos a los que están sujetas las embarcaciones de recreo y determinar las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras para ser autorizadas a realizar las inspecciones de las

mismas. Se determina también el documento o certificado de navegabilidad que deben poseer las citadas embarcaciones, así como los procedimientos de comprobación en los reconocimientos a que deberán someterse.

En el artículo 3 se establecen los distintos tipos de reconocimiento al que se deben someter las embarcaciones de recreo, estableciéndose que las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación de este Real Decreto, estarán sometidas a los siguientes reconocimientos obligatorios, que se realizarán de acuerdo con las prescripciones establecidas en el anexo II:

A) Reconocimiento inicial:

Todas las embarcaciones de recreo deberán realizar un reconocimiento inicial que será llevado a cabo por la Administración marítima para verificar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación, y que consistirá en:

1. Un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen la normativa vigente.
2. Una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo, para verificar que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación es satisfactoria en todos sus aspectos.

Superado el reconocimiento inicial se expedirá el correspondiente certificado de navegabilidad.

Las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación

del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, que lleven incorporado el marcado «CE» de conformidad, no precisarán de reconocimiento inicial. El certificado de navegabilidad les será expedido de forma automática por la Administración marítima. En todo caso, estas embarcaciones estarán sujetas a los correspondientes reconocimientos periódicos, intermedios, adicionales y, en su caso, extraordinarios, que procedan. El inicio del plazo para la realización de los mismos se computará a partir de la fecha de la primera puesta en servicio de la embarcación. Su fecha de expedición será la que marque el inicio del plazo para los reconocimientos periódicos y, en su caso, intermedios, que se regulan en los párrafos B) y C). Número 2 de la letra A) del artículo 3 redactado por el apartado uno de la disposición final segunda del R.D. 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques («B.O.E.» 6 noviembre). Vigencia: 1 enero 2011

Reconocimientos Periódicos. Plazos

Tipo de reconocimiento	Lista	Esloras	Periodicidad
Periódicos	7	Eslora < 6m	Sin caducidad
Periódicos	7	6m ≤ eslora < 24m	Máximo 5 años
Periódicos	6	2.5m ≤ eslora < 24m	Máximo 5 años
Intermedios	6	Eslora ≥ 6m	Entre el 2 y 3 año siguientes al inicial o periódico
Intermedios	7	Eslora ≥ 15m	Entre el 2 y 3 año siguientes al inicial o periódico
Intermedios	7	Eslora ≥ 6m (casco de madera)	Entre el 2 y 3 año siguientes al inicial o periódico
Adicionales	Todas	2.5m < eslora < 24m	Artículo 3d*
Extraordinarias	Todas	2.5m < eslora < 24m	Artículo 3e*

Tabla 12

Las embarcaciones de eslora mayor o igual a 6 metros y menor de 24 metros, registradas en la lista 7ª, de acuerdo con la normativa vigente sobre registro y abanderamiento de buques, estarán sujetas a reconocimientos periódicos cada cinco años como máximo. Las embarcaciones registradas en la lista 6ª estarán sujetas a la realización de los reconocimientos periódicos en el plazo establecido en el párrafo anterior, cualquiera que sea su eslora.

Los reconocimientos periódicos consisten en:

1. Una inspección del casco en seco y del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones que se especifican en el Certificado de navegabilidad y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio de la embarcación.
2. Una inspección minuciosa de los elementos de salvamento y de seguridad, material náutico y del resto del equipo, para comprobar que los mismos están en condiciones de prestar los requerimientos exigidos.
3. La comprobación de que a bordo de la embarcación se encuentran los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación.
4. Comprobación del estado y del funcionamiento de los diferentes ítems especificados en el anexo II.

Las embarcaciones de eslora inferior a 6 metros, registradas en la lista 7ª, estarán exentas de reconocimientos periódicos. En el certificado de navegabilidad deberá constar la frase «SIN CADUCIDAD».

C) Reconocimientos intermedios:

Además de lo dispuesto en el apartado anterior, estarán obligadas a

realizar un reconocimiento intermedio en seco entre el segundo y el tercer año del período establecido, para comprobar el estado de mantenimiento del equipo y del casco, las embarcaciones registradas en la lista 6.^a de eslora mayor o igual a 6 metros, y las embarcaciones registradas en la lista 7.^a de eslora mayor o igual a 15 metros.

Estarán también obligadas a la realización de reconocimientos intermedios, las embarcaciones inscritas en la lista 7.^a de eslora mayor o igual a 6 metros, siempre que el casco sea de madera.

Los reconocimientos intermedios consistirán en la inspección de los diferentes elementos de la embarcación, así como de la obra viva, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio. Asimismo, se comprobará el funcionamiento de todos los equipos instalados a bordo.

La profundidad del reconocimiento será aquella que permita al inspector llegar a la conclusión de que la embarcación se encuentra en condiciones razonables de seguridad.

D) Reconocimientos adicionales:

Será obligatoria realizar reconocimientos adicionales, en los supuestos siguientes:

a) Cuando una embarcación de recreo efectúe reparaciones en su casco, maquinaria y equipo, o sufra modificaciones o alteraciones en los mismos.

b) Cuando una embarcación vaya a cambiar de la lista séptima a la lista sexta.

c) Después de haber sufrido varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en su maquinaria y demás elementos y componentes de la embarcación, que pueda afectar las condiciones de seguridad de navegación de la embarcación.

Letra D) del artículo 3 redactada por el apartado dos de la disposición final segunda del R.D. 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques («B.O.E.» 6 noviembre). Vigencia: 1 enero 2011.

E) Reconocimientos extraordinarios:

Los reconocimientos extraordinarios se realizarán:

a) A requerimiento de un órgano judicial.

b) Por resolución motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima, así como para prevenir la contaminación del medio ambiente marítimo.

En el artículo 4 del Real Decreto se especifica que:

1. El cumplimiento de la embarcación con las condiciones reguladas en este Real Decreto se acreditará mediante la presentación del Certificado de navegabilidad, en donde constará la realización de los reconocimientos reglamentarios, la clase de reconocimiento efectuado y la fecha de los próximos reconocimientos. La no realización o superación de dichos reconocimientos en los plazos establecidos supondrá la caducidad del Certificado de navegabilidad.

2. El Certificado de navegabilidad será expedido por la Administración marítima de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.A).

3. El Certificado de navegabilidad deberá llevarse siempre a bordo. Caso de ser requerido por las autoridades competentes y no encontrarse dicho Certificado a bordo, se dispondrá del plazo de cinco días hábiles, contados a partir del requerimiento, para justificar ante las mismas la existencia y vigencia del Certificado en la fecha en que se efectuó el requerimiento.

4. Los propietarios de las embarcaciones de recreo serán responsables del mantenimiento al día de los Certificados de navegabilidad.

5. La navegación con dicho Certificado caducado, o careciendo del mismo, será considerada como infracción grave, y sancionada de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV de este Real Decreto.

6. Los certificados actualmente en vigor podrán ser sustituidos antes de la fecha de su caducidad por el modelo establecido en el anexo I, solicitándolo en la Capitanía marítima correspondiente.

En el artículo 9, se establecen como se deben solicitar estos reconocimientos:

1. La realización de los reconocimientos periódicos, intermedios o, en su caso, adicionales que puedan ser programados será solicitada por los propietarios de embarcaciones de recreo a una de las entidades colaboradoras de inspección autorizadas, con una antelación mínima de quince días naturales a la fecha de caducidad del certificado.

2. El propietario de la embarcación elegirá el lugar de realización de la inspección (astillero, varadero, talleres de reparación, zonas portuarias, clubes marítimos y deportivos) y notificará dicho lugar a la entidad colaboradora de inspección. La embarcación se encontrará dispuesta y en las condiciones adecuadas para la realización del reconocimiento. Los propietarios de embarcaciones de recreo, o personas en quienes deleguen, podrán estar presentes en el momento en que se lleve a cabo la inspección.

Posibles resultados de estos reconocimientos:

Una vez realizada la inspección, las entidades colaboradoras de inspección procederán de la forma siguiente:

1º Si el resultado del reconocimiento es satisfactorio, la entidad colaboradora de inspección renovará la vigencia del Certificado de navegabilidad por el período correspondiente. Si la inspección fue

motivada por un reconocimiento adicional de los definidos en el apartado D) del artículo 3, la entidad colaboradora de inspección emitirá el informe correspondiente y lo enviará a la Capitanía marítima, la cual expedirá el Certificado de navegabilidad.

2º Si el resultado de la inspección es desfavorable, la entidad colaboradora de inspección concederá un plazo de dos meses como máximo para subsanar las anomalías detectadas. Si, transcurrido este plazo, la embarcación no se ha presentado nuevamente a inspección y superado ésta, la entidad lo pondrá en conocimiento de la Capitanía marítima del puerto de matrícula de la embarcación y ésta dispondrá la caducidad del Certificado de navegabilidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 121.c) de la LPEMM.

3.º Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, cuando la embarcación presentara defectos o anomalías de tal gravedad y consideración que pudieran comprometer la seguridad de la navegación, se comunicará inmediatamente a la Capitanía marítima correspondiente, que podrá acordar la inmovilización de la embarcación, mediante resolución motivada.

Infracciones y Sanciones:

Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas en la LPEMM.

Las infracciones se clasifican en graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

El cuadro de infracciones establecidas en la LPEMM se entiende completado con las especificaciones de este Real Decreto que, sin constituir nuevas infracciones, ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas en aquélla. En lo no previsto por el Real Decreto, será de aplicación lo dispuesto en la LPEMM y en el Real Decreto 1772/1994, de

5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos a la Ley 30/1992.

Se consideran infracciones graves:

Son infracciones graves las acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad de la embarcación o de la navegación y/u ocasionen daños a las personas y, en todo caso, las siguientes:

a) Se entenderá comprendida en el artículo 115.2 k) de la LPEMM, la navegación careciendo de Certificado de navegabilidad, o hacerlo con dicho Certificado caducado.

b) Se entenderá comprendida en el artículo 115.3.l) de la LPEMM, la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la correspondiente autorización o con infracción de las normas que la regulan.

c) Se entenderán comprendidas en el artículo 115.3 n) de la LPEMM, las siguientes conductas:

1ª El incumplimiento de las condiciones de autorización establecidas en el artículo 6.

2ª La realización de modo incompleto, inexacto, incorrecto o deficiente de los reconocimientos a los que se refieren el artículo 3 y el anexo II.

3ª La obstaculización de las actividades inspectoras y supervisoras de la Administración marítima, contempladas en el artículo 8 del presente Real Decreto.

d) Se entenderán comprendidas en el artículo 115.3.ñ) de la LPEMM, las siguientes conductas: la no comunicación o la comunicación fuera de plazo a la Administración marítima de los datos y la memoria anual regulados en el artículo 8. (Justificación de los párrafos)

Son infracciones muy graves:

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando como consecuencia de las mismas se ponga en peligro la seguridad de las embarcaciones o de la navegación, ocasionen daños a las personas, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

a) Se entenderá comprendida en el artículo 116.2 a) de la LPEMM, la navegación de embarcaciones de recreo y deportivas que, carentes del oportuno Certificado de navegabilidad, no reúnan además las debidas condiciones de navegabilidad, haciendo peligrar su seguridad.

b) Se entenderán comprendidas en el artículo 116.3 h) de la LPEMM, las conductas siguientes:

1ª El falseamiento de los datos que deban facilitarse a la Administración marítima suministrados por las entidades colaboradoras de inspección.

2ª El falseamiento por parte del propietario de la embarcación que solicite el reconocimiento periódico regulado en el artículo 3, de los informes que remitan las entidades colaboradoras de inspección o de los datos del Certificado de navegabilidad.

Considerándose responsables de las infracciones:

Serán responsables de las infracciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 118 de la LPEMM, las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) De las infracciones tipificadas en los artículos 12 a), 12 b), 13 a) y 13 b), segundo párrafo, los navieros o propietarios de las embarcaciones de recreo.

b) De las infracciones tipificadas en los artículos 12 c) y d) y en el

artículo 13 b), primer párrafo, las entidades colaboradoras de inspección.

Sanciones:

Las infracciones serán sancionadas, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV de la LPEMM, con multa hasta los importes siguientes:

A) Infracciones graves tipificadas en el artículo 12:

1º Los importes máximos de las multas por las infracciones relacionadas en los párrafos a) y b) del artículo 12 serán, de acuerdo con el tamaño de las embarcaciones, los siguientes:

a) Embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora: hasta 100.000 pesetas.

b) Embarcaciones entre 7,5 y 12 metros de eslora: hasta 200.000 pesetas.

c) Embarcaciones entre 12 y 24 metros de eslora: hasta 500.000 pesetas.

2º El importe máximo de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo c) del artículo 12 será de 20.000.000 de pesetas.

3º El importe máximo de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo d) del artículo 12 será de 5.000.000 de pesetas.

B) Infracciones muy graves tipificadas en el artículo 13:

1º Los importes máximos de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo a) del artículo 13 serán, de acuerdo con el tamaño de las embarcaciones, los siguientes:

a) Embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora: hasta 250.000 pesetas.

b) Embarcaciones entre 7,5 y 12 metros de eslora: hasta 500.000 pesetas.

c) Embarcaciones entre 12 y 24 metros de eslora: hasta 2.000.000 de pesetas.

2º El importe máximo de las multas por la infracción relacionada en el párrafo b), primer párrafo del artículo 13 será de 50.000.000 de pesetas.

3º El importe máximo de las multas por la infracción relacionada en el párrafo b), segundo párrafo del artículo 13 será de 2.000.000 de pesetas. (justificación de los párrafos)

Las sanciones impuestas por las Capitanías Marítimas por no cumplir la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se incrementan cada año. Sólo durante el ejercicio relativo al año 2007 por tomar un ejemplo en la Capitanía Marítima de Cartagena se abrieron 153 expedientes que terminaron con sanciones económicas o administrativas, el doble que en 2006, que se aplicaron 68 infracciones.

La mayoría de las sanciones impuestas por la administración marítima fueron a barcos de recreo. Entre las causas más comunes se encuentran por navegar sin respetar las zonas de baño, por no llevar el seguro de la embarcación en regla o por no poseer la titulación necesaria para dirigir un barco.

Todas ellas están consideradas infracciones graves que acarrearán multas económicas de 1.500 euros de media, aunque podrían tipificarse como muy graves y alcanzar multas de hasta tres millones de euros.

Según indicaron fuentes de la Administración Marítima, además de las infracciones apuntadas, también se cometieron faltas por contaminar el medio marino y por carecer del certificado de navegabilidad que acredita que la embarcación es apta para navegar y que está equipada con los sistemas de seguridad y salvamento adecuados. También se cometieron

infracciones leves que conllevaron sanciones de cien euros por no llevar a bordo la documentación necesaria.

Todas las sanciones económicas pueden llevar acarreada además una sanción administrativa que al ser leve supondría la suspensión por un período no superior a un mes. Si es grave conllevaría una inhabilitación de no más de seis meses y en caso de ser una infracción muy grave de hasta cinco años.

No obstante, dada la limitación de medios de las Capitanías Marítimas frente al tamaño de la flota de recreo en España, así como su carencia de medios marítimos propios que les impide realizar comprobaciones en navegación cobran especial relevancia los controles realizados por otros organismos como Guardia Civil del Mar o Vigilancia Aduanera que comprueban los certificados de navegabilidad, la adecuación de la zona en la que se encuentra la embarcación con la titulación del personal a bordo, los elementos de seguridad y su estado, etc. Que complementan mucho los controles fijos de la ITB y que sancionan las Capitanías.

Tráfico de drogas:

Un segundo tipo delincencial de mayor importancia es el del tráfico de drogas, con especial relevancia del tráfico de Hachís y de Cocaína.

Ante los tipos infractivos relacionados con el crimen organizado, que utilizan la vía marítima como cauce de entrada, lo que supone un posible uso de embarcaciones de recreo como medio de transporte para la comisión del delito, tenemos que hablar obligatoriamente del tráfico de drogas, y considero se debe partir de los informes del CICO (Centro de Inteligencia Contra el Crimen Organizado).

En el informe sobre tráfico de drogas relativo a enero- diciembre de 2012, elaborado con los datos enviados por el Cuerpo Nacional de Policía (CNP), el Cuerpo de la Guardia Civil (GC) y la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), fruto de sus actuaciones contra el

tráfico de drogas. (Datos de 2012 que a fecha de 31 de diciembre, se comparan con el mismo periodo del año anterior.)

Se destaca:

Que las drogas más relevantes e incautadas son Hachís y Cocaína.

En relación al Hachís, se observa un descenso de las incautaciones, que en este periodo han sido un 10,1% inferiores que en el año anterior. Las provincias donde más se decomisó, fueron Cádiz, Málaga y Almería. La mayoría de las incautaciones se produjo en el litoral, seguidas de las efectuadas en los puertos.

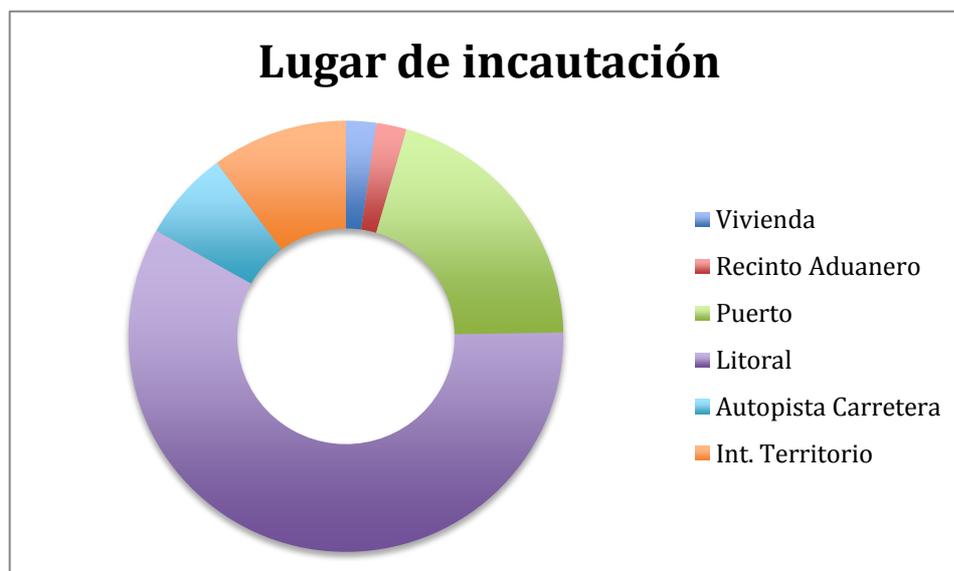


Figura 20

Grafico del que deduce claramente que el principal medio de introducción actual del Hachís es a través de las playas del litoral español.

Si se realiza una comparativa de incautaciones en kilos de material respecto a años anteriores.

Incautaciones de hachís

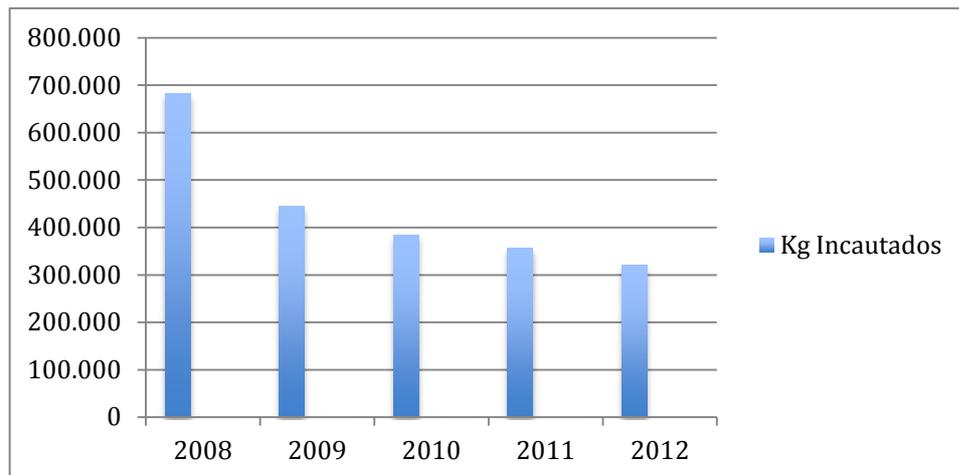


Figura 21

Se puede observar el claro descenso de las incautaciones de Hachis, realmente por un cambio en el método de introducción y un abandono progresivo de las clásicas planeadoras provenientes de la costa norteafricana.

Respecto a la cocaína, en esta se ha producido un incremento de incautaciones en un 17,3%. Una aprehensión de 170 Kg. realizada en el interior de un contenedor en el puerto de Valencia, es la más significativa en diciembre. La mayor parte se incauto también en el litoral, seguido de aeropuertos y puertos. Las provincias con mayores cantidades registradas han sido las de Pontevedra Cadiz y Madrid.

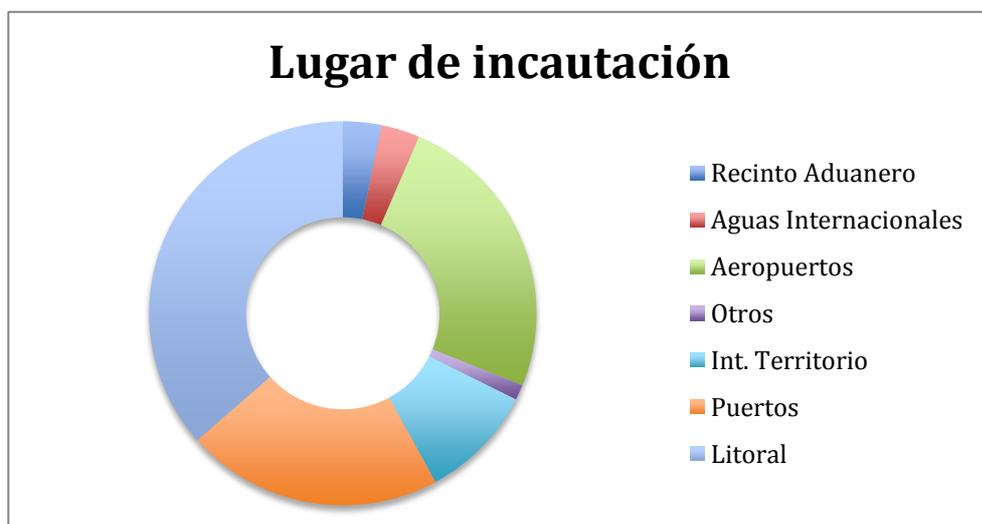


Figura 22

Volver a destacar el apartado litoral, que realmente es el relativo a embarcaciones de recreo, que sigue siendo la vía principal de introducción con un 34% de las incautaciones.

Realizando la comparativa anual respecto a años anteriores se observa un ligero repunte, pero también con una cierta tendencia negativa.

Incautaciones de hachís

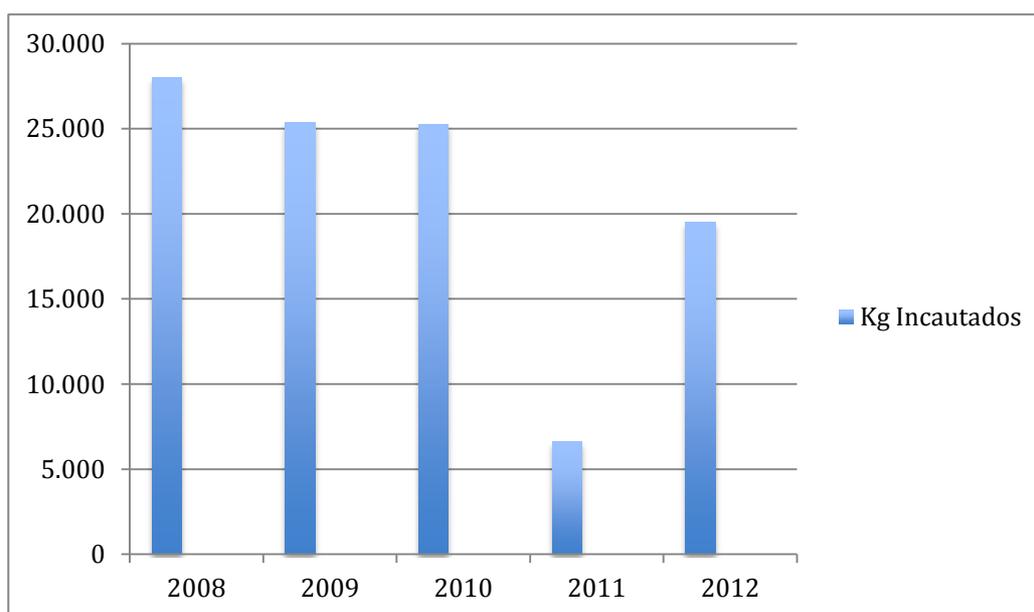


Figura 23

Si estos datos anteriores los comparamos con los facilitados por el CICO para el año 2013, informe elaborado con las mismas bases de datos se observa lo siguiente.

Para el Hachís, se sigue registrando una tendencia a la baja, siendo la menor cantidad incautada con respecto a los últimos cinco años. La mayoría de las aprehensiones se produjeron en el interior del territorio, seguidas de las realizadas en los puertos y en las playas. Las provincias donde más se decomisó fueron Cádiz Córdoba y Málaga. Cabe destacar la aprehensión en el mes de julio de 6.784 kg, efectuada en el mar territorial a 40 millas de la provincia de Huelva.

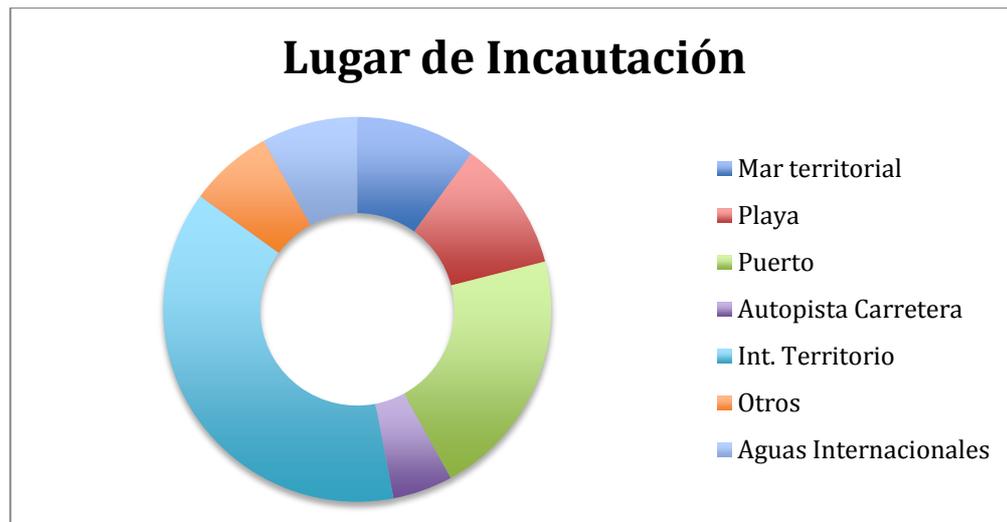


Figura 24

Siendo absolutamente relevante que la incautación pasa a realizarse fundamentalmente en el interior del territorio, disminuyendo las consideradas en litoral que dividen en Mar territorial y Playa y que cobra mayor relevancia lo decomisado en aguas internacionales, todo ello manteniendo la continuidad negativa en las cantidades aprehendidas totales.

Incautaciones de hachís

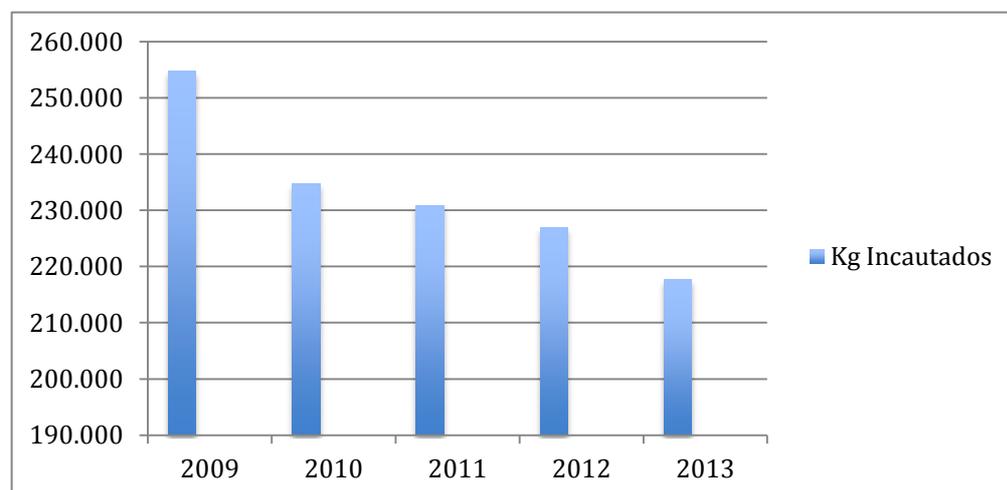


Figura 25

Se deduce que continua el cambio de sistema y se incauta menos en la costa, trasladándose las incautaciones a antes de que llegue, en Aguas Internacionales y una vez está dentro, Interior del Territorio.

En relación a la Cocaína se continúa la tendencia al alza de las incautaciones, presentando un aumento del 54% en ese periodo. Las provincias con mayores incautaciones fueron Alicante, Pontevedra y Las Palmas. La mayor parte de las aprehensiones se realizaron en aguas internacionales, seguida de las efectuadas en los puertos. El mayor alijo de julio, con 500 kg. Incautados en una embarcación en aguas internacionales, se registró en Las Palmas de Gran Canaria.

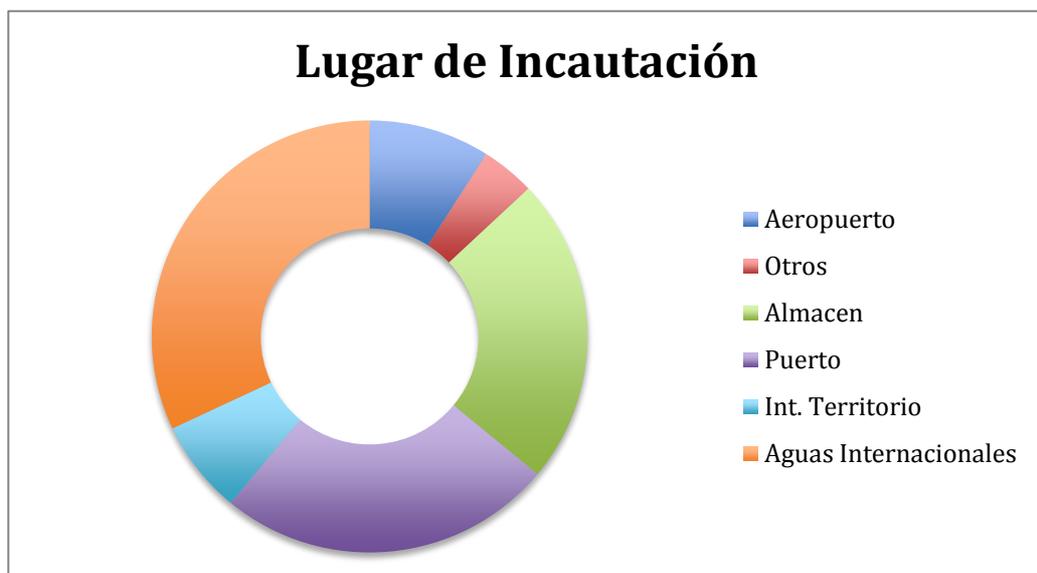


Figura 26

La Cocaína se incauta ahora fuera del litoral, en los nodriza en aguas internacionales, pero con un claro incremento de aprehensiones.

Incautaciones de hachís

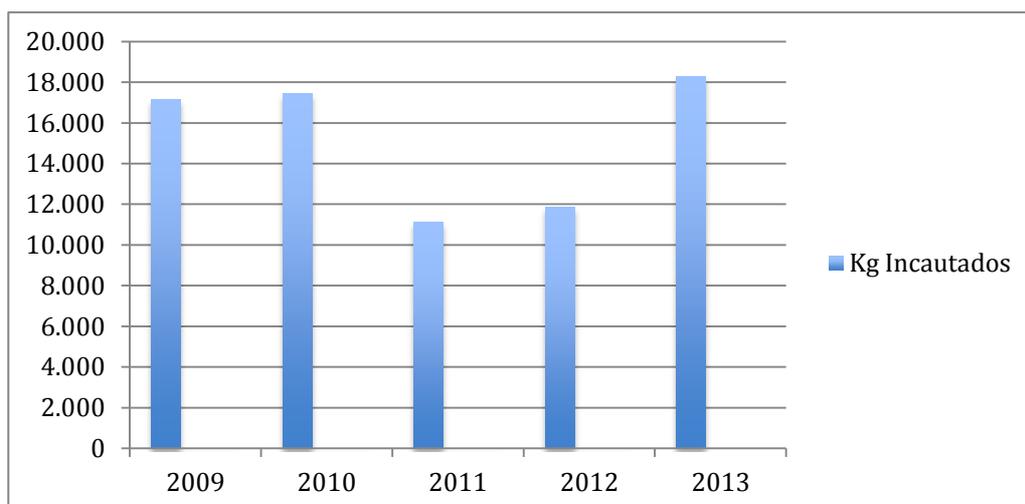


Figura 27

Si se efectúa una comparativa de precios por dosis gramo y kilos tenemos:

Precios por dosis, gramo y kilo

AÑO	2012			2013		
	Dosis	Gramo	Kilo	Dosis	Gramo	Kilo
Cocaína	16,45	58,95	34.073	19,03	58,15	33.371
Aceite de Hachís		13,47	2.246		13,32	2.224
Resina de Hachís		5,85	1.555		5,46	1.526

Tabla 13. Datos facilitados por la OCNE

De la tabla se observa que no hay variación resaltable en el precio de mercado, lo cual supone que se mantiene estable la cantidad que se introduce en España a pesar de los esfuerzos de los distintos cuerpos policiales.

De la importancia de este tipo delincencial históricamente relacionado con la náutica de recreo, especialmente con las lanchas rápidas o últimamente con las motos de agua, se deriva la existencia de una legislación tan restrictiva para las mismas.

El tráfico de las embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas se regula el Real Decreto 1119/1989, de 15

de septiembre, y tiene un régimen jurídico especial enormemente restrictivo.

Régimen jurídico de las embarcaciones especiales de alta velocidad:

Las embarcaciones de alta velocidad se encuentran sometidas a un régimen jurídico específico en tanto que, debido a sus singulares características, por una parte suponen un peligro para sus propias tripulaciones y terceros y, por otra, resultan susceptibles de ser empleadas con eficacia para el ejercicio de actividades ilícitas aprovechando su potencia y velocidad.

Definición de embarcaciones de alta velocidad:

Se consideran embarcaciones especiales de alta velocidad (EAV), aquéllas que, además de ser capaces de tener una sustentación dinámica según viene definido en la resolución A.373(X) de la Organización Marítima Internacional (OMI), cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- Estén provistas de un equipo propulsor que, en su conjunto:
 - Conste de más de dos motores y la potencia efectiva de al menos uno de ellos sea igual o superior a 125 CV.
 - Que con independencia del número de motores de que se componga, sea capaz de desarrollar las siguientes potencias efectivas:
 - Embarcaciones menores de 6 metros de eslora total: más de 175 CV.
 - Embarcaciones de más de 6 y menos de 10 metros de eslora total: más de 350 CV.
 - Embarcaciones de más de 10 metros de eslora total: superior caballaje resultante de aplicar la fórmula $65 \times E^{3/4}$, siendo E la eslora total en metros.
- Que por su estructura, características de sus motores o relación desplazamiento-fuerza efectiva, se diferencien claramente de las

restantes embarcaciones deportivas y sean susceptibles de representar un riesgo para la navegación.

Régimen jurídico específico:

Las embarcaciones especiales de alta velocidad deberán cumplir, además de lo establecido para el resto de embarcaciones de recreo, las siguientes exigencias normativas:

- Identificación específica: Las embarcaciones de alta velocidad que expresamente indique el capitán del puerto o persona debidamente autorizada por éste, llevarán, de forma visible en el casco, la identificación que se haya fijado por el Ministro competente.
- Lugar de atraque: deberán atracar en el lugar que determine la autoridad portuaria.
- Autorización de salida: deberán solicitar ante la autoridad portuaria autorización de salida, adjuntando relación de tripulantes y pasajeros.
- Comunicación de llegada: deberán comunicar el regreso antes de transcurrida una hora de su llegada.
- Seguro obligatorio: deberán disponer de un seguro concertado con una entidad aseguradora que cubra la responsabilidad civil, por un importe no inferior a 300.506 €.
- Medidas especiales: El capitán del puerto, para una mejor salvaguardia de la seguridad y del tráfico marítimo, podrá adoptar, mediante resolución motivada, las siguientes medidas:
 - Denegar el permiso de salida.
 - Señalar el itinerario por el que la embarcación transitará por aguas jurisdiccionales, especialmente cuando navegue por aguas interiores.
 - Señalar los límites máximos de velocidad.
 - Solicitar la presentación de los certificados internacionales competentes, así como medios y equipos de seguridad y condicionar su salida a la validez y eficacia de los mismos.

- Exigir la acreditación de la titulación adecuada correspondiente a la tripulación.
- Prohibir la navegación a las que hubieran sido objeto de obras o modificaciones en el equipo propulsor, o cuando éstas no hayan sido expresamente anotadas en los registros correspondientes.

Lo mismo pasa con las motos náuticas, si bien el origen de las restricciones legales respecto a su uso surgió de la alarma social debido a los accidentes con las mismas por su utilización en zonas de baño o por gente poco experimentada.

Requisitos legales para su utilización:

- Es obligatorio la matriculación en cualquier Capitanía Marítima (Orden de 16 de diciembre de 1998).
- Las motos deberán tener suscrito un seguro de responsabilidad civil (RD 607/1999, de 16 de abril).
- Deberá mantener a bordo de la moto náutica Licencia de Navegación entregada por la Capitanía Marítima a su matriculación y la documentación acreditativa de la existencia y vigencia del seguro.

Es necesario tener una edad mínima para su utilización de 18 años (o 16 con consentimiento escrito de padre/madre o tutor/a).

Deberá llevar puesto un chaleco salvavidas homologado, tanto si pilota la moto como si va de pasajero.

Solamente podrán navegar en una moto náutica el número de personas indicado por el fabricante.

Normas de navegación:

Si se hace un uso particular o la moto es arrendada por días para uso particular, no se podrá navegar en la proximidad de los circuitos de alquiler.

Está prohibido navegar por las zonas acotadas para la celebración de regatas.

La navegación por el interior de las zonas de baño está expresamente prohibida. Recuerde que las zonas de baño son las comprendidas entre la playa y la línea de balizas, y que en el caso de que no haya línea de balizas se considerará una franja de 200 metros de anchura desde el litoral.

Para vararlas en las playas no balizadas o salir de ellas, se deberá seguir una trayectoria perpendicular a la costa, siempre a velocidad que no supere los 3 nudos.

Únicamente se permite la utilización de las motos durante las horas de luz diurna.

Se deberán usar las motos sólo con buen tiempo y visibilidad.

Las motos no podrán ser utilizadas para el remolque de otros objetos flotantes, salvo las utilizadas por las Fuerzas de Seguridad y por las entidades dedicadas al salvamento marítimo o en casos de emergencia.

Esta regulación mucho más estricta se ve más reforzada por su uso sistemático para determinados fenómenos delincuenciales como es el de su utilización para tráfico de drogas.

ESTUDIO DE INFRACCIONES Y DELITOS EN FUNCION DEL TIPO DE EMBARCACION ANALISIS DE PARAMETROS DE PABELLON Y NACIONALIDAD.

A partir de los datos facilitados por el Servicio de Vigilancia Aduanera en relación al número de reconocimientos de buques en la mar tenemos:

Reconocimientos

AÑOS	RECONOCIMIENTOS
2001	509
2002	1.298
2003	865
2004	827
2005	981
2006	1.059
2007	878
2008	1.069
2009	1.476
2010	2.550
2011	2.237
2012	2.653
2013	2.801
TOTALES	13.749

Tabla 14. Periodo comprendido entre los años: 2001 a 2013

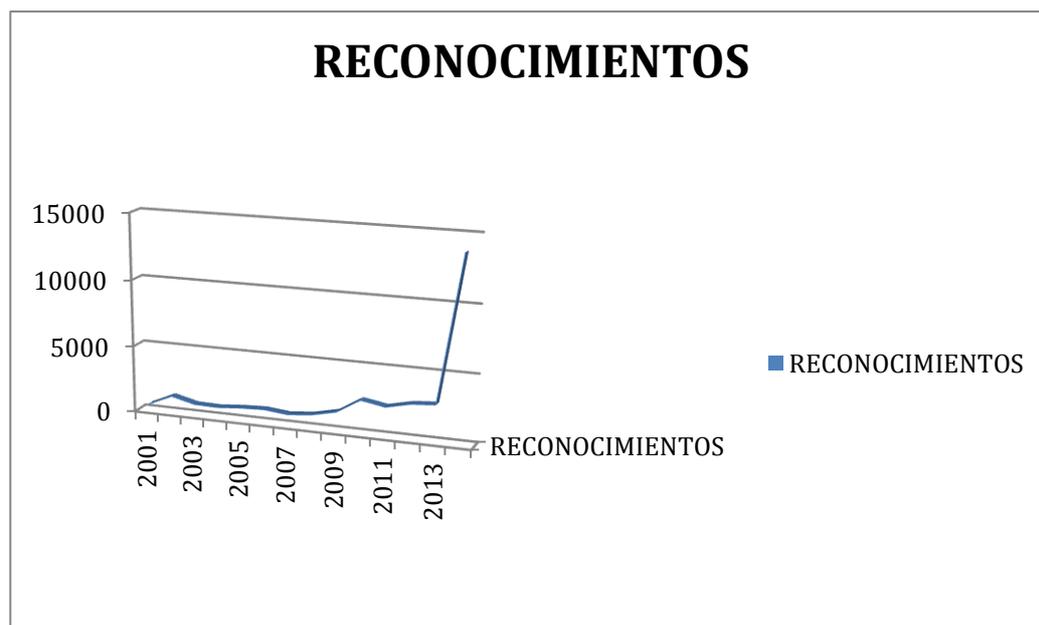


Figura 28

Como se observa en la grafica la tendencia es a un aumento de los reconocimientos en la mar, por el resultado positivo en los delitos e infracciones usualmente cometidos con los mismos.

Realizando un análisis más pormenorizado a partir de los datos relativos a las distintas regionales se obtienen las siguientes tablas:

Reconocimientos de embarcaciones en la mar

Regional	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Andalucía	246	60	113	188	264	343	417	356
Asturias	15	24	3	10	960	178	520	514
Baleares	197	150	201	198	177	226	236	443
Canarias	22	23	33	118	113	170	121	142
Cantabria	48	7	39	29	86	143	133	163
Cataluña	32	67	39	86	72	92	70	49
Galicia	424	527	530	583	678	814	789	839
Murcia	23	10	19	43	21	54	40	61
P. Vasco	32	0	63	210	135	153	220	117
Valencia	20	10	29	11	44	64	107	117
Totales	1.059	878	1.069	1.476	2.550	2.237	2.653	2.801

Tabla 15

Reconocimientos de embarcaciones en la mar

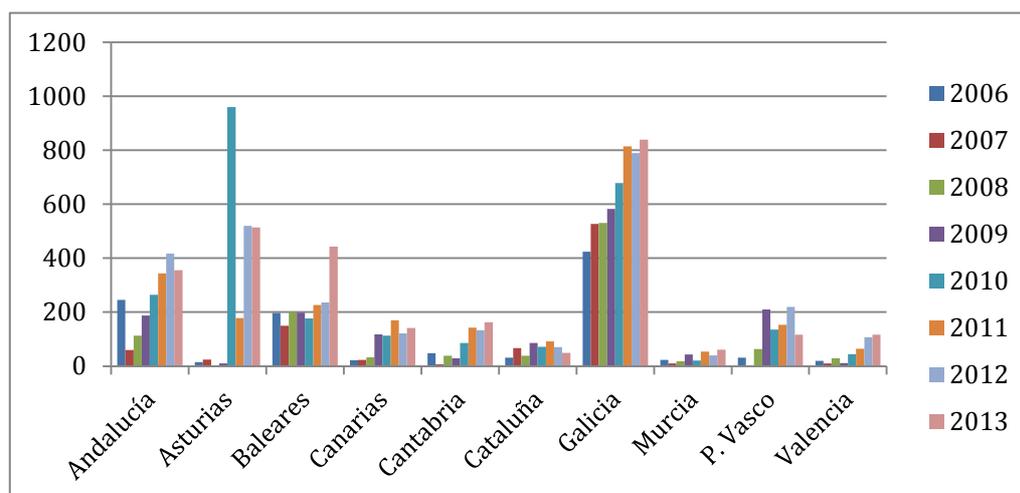


Figura 29

Los datos aparecen agrupados en columnas que representan los reconocimientos en años consecutivos, cabe resaltar la importancia de Galicia, con muchos reconocimientos porque hay muchas bases debido a la presencia histórica de carteles de droga en la zona, algo similar ocurre con Andalucía, que es una Comunidad Autónoma grande y con muchas bases debido a la importancia del estrecho y de los archipiélagos donde queda de manifiesto el incremento de reconocimientos por el incremento del tráfico marítimo de recreo. Analizándolo de forma porcentual en un periodo menor de 2006 a 2010 tenemos.

Reconocimientos de embarcaciones en la mar (% total anual)

Regional	2006	2007	2008	2009	2010
Andalucía	23,23	6,83	10,57	12,74	10,35
Asturias	1,42	2,73	0,28	0,68	37,65
Baleares	18,60	17,08	18,80	13,41	6,94
Canarias	2,08	2,62	3,09	7,99	4,43
Cantabria	4,53	0,80	3,65	1,96	3,37
Cataluña	3,02	7,63	3,65	5,83	2,82
Galicia	40,04	60,02	49,58	39,50	26,59
Murcia	2,17	1,14	1,78	2,91	0,82
P. Vasco	3,02	0,00	5,89	14,23	5,29
Valencia	1,89	1,14	2,71	0,75	1,73
Total	100	100	100	100	100

Tabla 16

Reconocimientos de embarcaciones en la mar

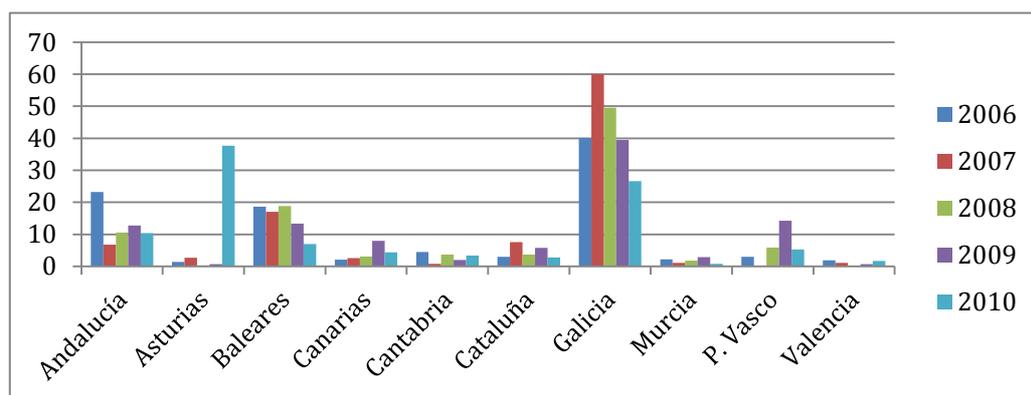


Figura 30

Representándose como antes los porcentajes anuales de cada Regional por barras del mismo color para cada año.

Centrándonos en el año 2013, tenemos el siguiente número de reconocimientos:

Reconocimientos de embarcaciones en la mar año 2013

Regional	Literal de Oficina	Número Reconocimientos
P. Vasco	Base Marítima de Bilbao	117
	Total Regional	117
Cantabria	Base Marítima de Santander	163
	Total Regional	163
Asturias	Unidad Operativa de Gijón	492
	Base Marítima de Gijón	22
	Total Regional	514
Galicia	Base Marítima de A Coruña	107
	Base Marítima de Marín	136
	Base Marítima de Muros	160
	Base Marítima de Ribadeo	101
	Base Marítima de Vigo	143
	Base Marítima de Vilagarcía	192
	Total Regional	839
Andalucía	Unidad Operativa de Algeciras	69
	Unidad Operativa de Almería	92
	Unidad Operativa de Cádiz	43
	Unidad Operativa de Huelva	70
	Unidad Operativa de Motril	27
	Unidad Operativa de Málaga	55
	Total Regional	356
Murcia	Base Marítima de Cartagena	61

	Total Regional	61
Valencia	Base Marítima de Alicante	33
	Base Marítima de Castellón	51
	Base Marítima de Valencia	33
	Total Regional	117
Cataluña	Base Marítima de Barcelona	30
	Base Marítima de Palamos	19
	Total Regional	49
Baleares	Base Marítima de Ibiza	127
	Base Marítima de Palma de Mallorca	316
	Total Regional	443
Canarias	Area Regional Operativa de Canarias	1
	Base Marítima de L.P. Gran Canaria	87
	Base Marítima Tenerife	54
	Total Regional	142
	Total Nacional	2.801

Tabla 17

Desglosado el reparto de Bases por Comunidades Autónomas queda más clarificada la importancia de Galicia y Andalucía, por tratarse de zonas con mayor conflictividad delictiva en cuanto al tráfico por vía marítima.

Intentando efectuar un estudio porcentual de tipos de barcos reconocidos, me he encontrado con el problema de la nomenclatura en los tipos de reconocimientos.

Reconocimientos de embarcaciones. Según tipo.

Tipo de Embarcación	Porcentaje
Velero s/e	26,91
Sloop	21,16
n/c	11,56
Motora	10,81
Yate s/e	9,23
Catamaran	5,27
Pesquero	3,44
Lancha	2,99
Ketch	2,41
Motovelero	2,08

Neumática	1,81
Planeadora	0,56
Goleta	0,39
Remolcador	0,39
Batea	0,29
Desconocido	0,15
Trimarán	0,14
Bote	0,12
Patera	0,10
Gabarra	0,08
Golondrina	0,08
Pesq. Transformado	0,04

Tabla 18

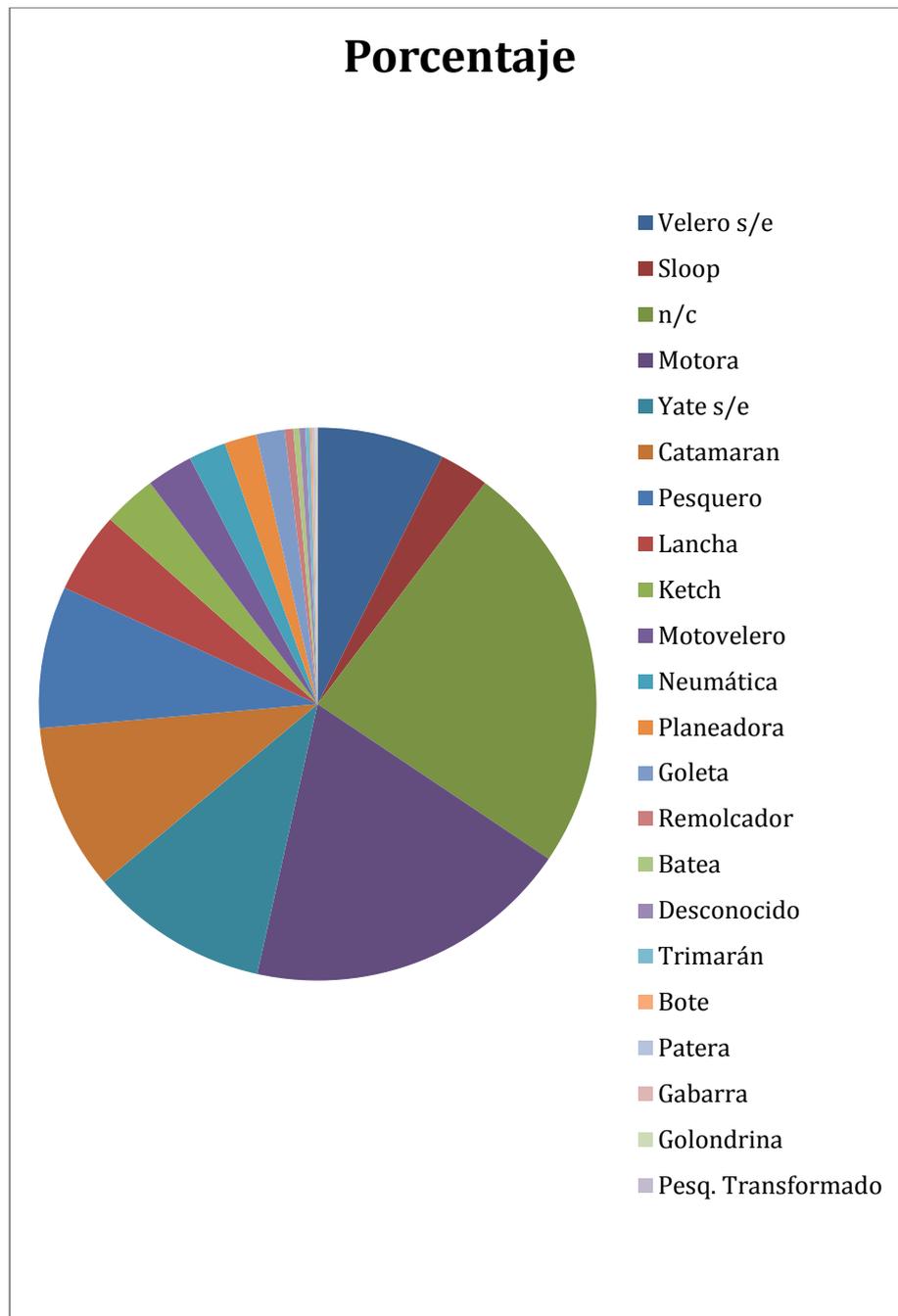


Figura 31

Aunque los datos son un poco caóticos en cuanto a categorías de embarcaciones, el porcentaje de embarcaciones reconocidas que no entran en la categoría de flota de recreo es muy pequeño, englobando a los tipos: No especificado, pesquero, remolcador, batea, desconocido, gabarra, golondrina y pesquero transformado alrededor de un 16%

Efectuando a continuación un estudio de los reconocimientos llevados a cabo por pabellón.

Reconocimientos efectuados en 2013, por pabellón de embarcación reconocida

Pabellón buque reconocido	Número de Reconocimientos
N/C	1.266
ISLAS MARSHALL	1
ALEMANIA	67
ANDORRA	1
ARGENTINA	1
AUSTRALIA	11
AUSTRIA	4
BELGICA	28
BELICE	1
BRASIL	4
BULGARIA	1
CANADA	1
CHIPRE	1
CROACIA	1
CURACAO	2
DINAMARCA	4
DOMINICA	1
ESPAÑA	785
ESTADOS UNIDOS	16
FINLANDIA	8
FRANCIA	303
GABON	1
GIBRALTAR	3
GRECIA	3
IRLANDA	9
ISLAS CAIMAN	21
ISLAS VIRGENES	5
ITALIA	6
LUXEMBURGO	2
MALTA	8
MARRUECOS	1
NORUEGA	4
NUEVA ZELANDA	2
PAISES BAJOS	38
PANAMA	6
POLONIA	8
PORTUGAL	5
REINO UNIDO	139
REPUBLICA CHECA	1
RUSIA	1

SAN VICENTE Y GRANADINAS	2
SIERRA LEONA	1
SUDAFRICA	1
SUECIA	15
SUIZA	12
TOTAL ANUAL	2.801

Tabla 19

Sacar conclusiones de esta tabla es complicado por el elevado número de reconocimientos, más de la mitad del total, en los que no consta el pabellón de la embarcación reconocida. Destacar de todas formas que el mayor número de reconocimientos es a embarcaciones nacionales, seguidas por los dos países de nuestro entorno cercano con gran tradición náutica, Reino Unido y Francia.

La realidad es que los reconocimientos a embarcaciones de recreo aumentan cada año, como medio de desarrollo de las competencias nuevas asumidas por el Servicio de Vigilancia Aduanera desde su incardinación en la Agencia Tributaria y como medio de control contra los cambiantes sistemas de introducción de droga a través del litoral español.

Grafica de Reconocimientos anuales periodo 2006 a 2013:

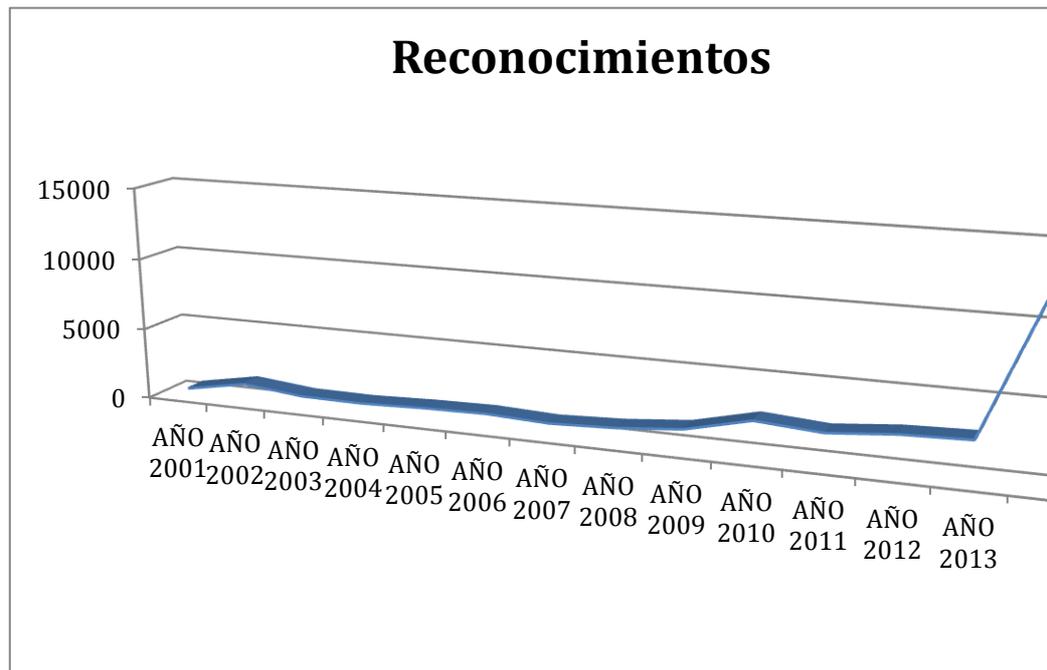


Figura 32

Analizando los datos obtenidos por los servicios estadísticos anuales de la Guardia Civil, por parte del Servicio Marítimo de la Guardia Civil del Mar, se tienen los siguientes resultados relativos a 2013.

Servicios		
Servicios	Servicios	34.443
	Horas	601.349
	Kilómetros	1.104.135
	Millas Náuticas	534.276
	Horas Perfeccionamientos	12.322

Tabla 20. Boletín Estadístico Guardia Civil 2013

De los cuales distinguimos:

Intervenciones Humanitarias		
Rescates	Número de servicios	96
	Personas rescatadas	238
	Muertos	29
	Heridos	11
	llesos	198

Auxilios	Número de servicios	153
	Personas auxiliadas	389
Evacuaciones		11
Búsquedas		61
Desaparecidos		12
Remolques embarcaciones		92
Otros servicios		683

Tabla 21. Boletín Estadístico Guardia Civil 2013

Actuaciones		
	Detenidos	107
	Menores	9
Faltas	Total	28
	Inculpados	16
	Menores	0
Infracciones	Total denuncias	4.821
	Infractores	3.591
	Menores	0
Otras actuaciones		7.284
Reconocimientos preventivos		4.219
Seguridad pruebas		479
Colaboración con otros entes		656
Otras búsquedas		13

Tabla 22. Boletín Estadístico Guardia Civil 2013

Debemos quedarnos sobre todo con el dato de los reconocimientos preventivos, que es el que se estudia principalmente y que en este cuerpo también tiene una tendencia ascendente a lo largo de los años.

Respecto a la lucha contra la delincuencia organizada en el ámbito marítimo:

Géneros / Efectos Intervenidos		
Droga	Kg. Hachís	28.107
	Kg. Cocaína	0
	Kg. Otras	0
	Valor	40.945.470
Tabaco	Cajetillas	37.280
Embarcaciones	Pateras	10
	Semirrigidas	38
Embarcaciones	Otras	67
	Motores	114

	Valor	3.434.075
Valor dinero		736
Valor otros efectos		62.373
Valor total géneros / efectos		44.586.529

Tabla 23. Boletín Estadístico Guardia Civil 2013

Resaltar por su importancia y por el relevante papel que está desempeñando el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, el elevado número de pateras intervenidas, La puesta en funcionamiento del SIVE y su actuación conjunta con las patrullas marítimas está teniendo una importante incidencia en este tipo delictivo.

Así en inmigración irregular durante el 2013 tenemos:

Inmigración Irregular		
Inmigrantes	Número	1.584
	Heridos	0
	Fallecidos	0
	Desaparecidos	0
Polizones número		1
Patrones / Tripulantes		1
Clasificación	Hombres	1.497
	Mujeres	53
	Menores	35
Nacionalidad	Marroquíes	234
	Argelinos	697
	Subsaharianos	652
	Otros	2

Tabla 24. Boletín Estadístico Guardia Civil 2013

Como se ve es un fenómeno de inmigración procedente del norte de África, tristemente famoso y de necesario control, especialmente en la actualidad dada la problemática de la expansión de la enfermedad Ébola en determinadas zonas del África Subsahariana.

En actuación complementaria con este servicio de la Guardia Civil actúa el Servicio Fiscal del mismo cuerpo, que respecto al Contrabando y Otras Leyes Especiales establece en el mar territorial un total de 28.084 delitos y de 96.340 infracciones administrativas.

El Centro de Coordinación de Vigilancia de Fronteras Marítimas, establece respecto a la inmigración irregular un total de 4.417 inmigrantes interceptados, de los cuales 2.708 lo fueron en el mar.

Determina además un total de 305 embarcaciones interceptadas de las cuales distingue:

41 Pateras.

79 Semirígidas.

185 Otras.

Lo cual establece que la vía marítima sigue siendo la principal entrada a España de inmigración irregular.

CONCLUSIONES

A la hora de obtener conclusiones de este breve estudio, creo que debemos centrarnos en tres elementos fundamentales que son:

- Las Capitanías Marítimas.
- La Guardia Civil del Mar.
- El Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera.

A estos tres anteriores me hubiera gustado añadir un cuarto que son los servicios autonómicos de vigilancia pesquera, que en coordinación con el nacional realizan también reconocimientos marítimos a embarcaciones de recreo, respecto a su ámbito competencial. Pero la complejidad normativa, y de estructura de los mismos, da por sí misma para otra línea de trabajo distinta.

Las Capitanías Marítimas:

La navegación de recreo es una actividad náutica en expansión en nuestro país, debido tanto al número de embarcaciones que enarbolan pabellón español como al de aquellas que nos visitan durante el año y en particular en los periodos estivales.

El Estado tiene la competencia exclusiva sobre la marina mercante y el abanderamiento de buques, y así lo recoge la Constitución Española en su artículo 149.1. En concreto, la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, en los términos establecidos en la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, siendo una competencia del Ministerio de Fomento, que este ejerce a través de la Dirección General de Marina Mercante y a su vez a través de las distintas Capitanías y Distritos Marítimos. Estos como administración periférica en virtud al Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo tienen establecidas unas funciones de las que nos interesan las de inspección.

Respecto a las funciones de inspección, está regulado que El Ministerio

de Fomento realizará la ordenación y ejecución de las inspecciones de los buques a través de la DGMM, y de las Capitanías bajo la supervisión del Capitán Marítimo.

Asimismo estas inspecciones pueden ser realizadas por los Jefes de Distritos Marítimos bajo cumplimiento de determinados criterios

- Estar en posesión de la titulación correspondiente con la actividad inspectora a realizar, según lo dispuesto en el artículo 9 del reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de Noviembre, y con sujeción a los requisitos técnicos y operativos de la norma, de acuerdo con las instrucciones que al efecto les impartan los Capitanes Marítimos.

Esta actividad inspectora también puede ejercerse sobre buques extranjeros en puertos españoles con sujeción a lo establecido en la norma aprobada por Real Decreto de 91/2003, de 24 de Enero.

Se puede considerar que la labor de inspección relativa a los buques mercantes, nacionales y extranjeros es buena, y esto queda demostrado por el cumplimiento de lo establecido en la lista de buques mercantes fondeados de conformidad con lo requerido por el MOU de París.

Respecto a la flota civil de recreo, de lo estudiado se colige que está en su mayor parte delegado en las empresas colaboradoras de inspección, encargadas del cumplimiento de las ITB por parte de las embarcaciones nacionales. Queda la primera revisión, como competencia exclusiva de las Capitanías, pero en caso de mercado CE. Se limita en todo caso a un control meramente documental.

Son pues las entidades colaboradoras las que materializan la práctica totalidad de las inspecciones de las embarcaciones de recreo, las ITB. Esta es una inspección que en la actualidad es muy controvertida, por el excesivo celo que la DGMM exige, lo que supone unos altísimos costes para el aficionado derivados, fundamentalmente, por la alta periodicidad

de determinado material.

Esto se suma al hecho de que la normativa europea en cuanto a embarcaciones de recreo no está unificada, y varía en función de cada país, aunque se sigan por todos las recomendaciones de la OMI (Organización Marítima Internacional).

Por poner ejemplo, en Francia, que es un país con una tradición de náutica de recreo muy extendida socialmente, se exige un material de salvamento y seguridad similar al que se exige en España, en función de la distancia de alejamiento de un puerto de abrigo. Sistema similar al de autorización de zonas de navegación en función de la embarcación y su equipamiento, pero el responsable del estado de la embarcación y de llevar a bordo dicho material es el propio armador sin que existan controles periódicos, solo los aleatorios realizados por parte de los servicios de guardacostas. Las compañías aseguradoras de las embarcaciones serían las únicas que pueden solicitar un estudio de la embarcación para ajustar las condiciones de las pólizas de seguros.

Los costes derivados de las revisiones periódicas, y la alta cuantía de las sanciones en caso de incumplimiento de las embarcaciones de recreo están llevando al incremento de matriculación en pabellones europeos, que podríamos llamar de conveniencia como es el caso de la bandera belga.

Abanderar una embarcación de recreo de uso exclusivamente privado en Bélgica ofrece ventajas como:

- No hay zonas de navegación. Esta bandera reconoce las categorías de homologación CE (A, B, C y D).
- El material de seguridad es muy limitado.
- El título no obligatorio para navegar.
- No hay ITB.
- Permite poner un puerto base en España.
- No hace falta tener residencia o cuenta bancaria en Bélgica.

- Las tasas son muy limitadas. Se pagan una vez sólo en el momento de matricular. Dependiendo de la eslora y del año del barco.

Eslora (m)	Antigüedad	Tasas (€)
< 7,50 m		0
< 24 m	0	2.478,00 €
	1	2.230,20 €
	2	1.982,40 €
	3	1.734,60 €
	4	1.486,80 €
	5	1.239,00 €
	6	991,20 €
	7	743,40 €
	8	495,60 €
	9	247,8 €
	10 et +	61.50 €

Tabla 25

Poniendo unos requisitos mínimos para los ciudadanos de la unión europea con embarcaciones menores a 24 metros. Lo que sí se mantiene es la obligación del pago del impuesto de matriculación el IEDMT (12%), hecho al que se está obligado, independientemente del pabellón del barco.

Lo anterior se debe al cambio de criterio desde enero de 2011, donde se impone el hecho de ser ciudadano europeo y no residente de uno u otro país.

Se concluye entonces que las inspecciones de la flota náutica de recreo en España, son consideradas onerosas para el usuario comparativamente con otros países de la unión. Debido a su elevada periodicidad, esto es así, porque se pretende que se navegue con la máxima seguridad, y para ello se ha establecido un sistema similar al de las ITV.

Este sistema se complementa con los reconocimientos aleatorios en puerto o en la mar que realizan la Guardia Civil del Mar y el Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera. Aclarando que muchas de las

competencias de estos son por extensión de las de las Capitanías que son las que resuelven, con lo que una embarcación de pabellón extranjero quedaría fuera de dicha competencia en lo referente a material de salvamento y seguridad o titulaciones.

No obstante a lo anterior, se está dando un notable incremento en las sanciones impuestas por las Capitanías Marítimas por incumplimientos de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante y cada vez se abren más expedientes que acaban en sanciones económicas o administrativas, y esto es debido en gran parte a los reconocimientos realizados en la mar.

Servicio Marítimo de la Guardia Civil:

El Servicio Marítimo de la Guardia Civil, también conocido por su acrónimo SEMAR o, extraoficialmente, como Guardia Civil del Mar, es la unidad de la Guardia Civil dedicada a la vigilancia de las aguas territoriales españolas. Se constituyó por un Real Decreto de 22 de febrero de 1991. Desde 1997 se integra en él la Unidad de Actividades Subacuáticas (UAS), cuyo origen se remonta a 1981.

Tienen a su favor un amplio despliegue territorial, disponiendo de unidades en todas las provincias costeras de la Península, incluidas las del País Vasco y Cataluña, dado que ni la Ertzaintza ni los Mozos de Escuadra tienen competencias; y en Baleares, Canarias y Ceuta. En total 26 bases marítimas.

Importante es también su implicación en el Frontex, a través de la dirección del SIVE.

La vocación expansiva de este cuerpo, ha hecho que asuman una gran variedad de competencias relacionadas con la náutica de recreo, revisiones de elementos de seguridad y salvamento, fiscales, de lucha contra el contrabando y el narcotráfico o de lucha contra la inmigración ilegal.

Sus problemas fundamentales, a mi criterio, son los que arrastra desde su formación y que supusieron en su momento la oposición a su creación por parte del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante y de la Armada. Que era fundamentalmente el de la formación marítima de sus componentes.

“Para ser destinado, en vacante operativa, a las Unidades Marítimas, hay que estar en posesión de la titulación correspondiente a cada especialidad: Patrón, Marinero Especialista, Mecánico-Marinero, Mecánico de Motores, Mecánico de mantenimiento de equipos de transmisiones. Para conseguir dicha titulación, el personal seleccionado, según los criterios establecidos en cada convocatoria, debe superar un examen previo y, una vez admitidos, desarrollar el curso específico de cada especialidad en los que, en períodos teóricos y prácticos, se imparten las materias necesarias para obtener los conocimientos precisos que permitan el manejo de los distintos tipos de embarcaciones empleadas por las Unidades marítimas.”

Esto supone, de facto, que ellos mismos se otorgan las titulaciones requeridas para sus embarcaciones en cursos propios. Y les ha supuesto la negativa de su consideración como buques auxiliares de la Armada, en tanto que esta tiene un sistema reglado de formación de Oficiales mucho más estricto.

El no ser considerados buques auxiliares de la Armada, les merma en tanto sus buques por tanto son civiles, quedan sujetos a los criterios de las Capitanías, y están obligados al cumplimiento de lo establecido en SOLAS, MARPOL y se entendería que en lo relativo al STCW.

Además les limita físicamente en tanto que la soberanía plena de los estados es aplicable al Mar Territorial, y Zona Contigua en caso de persecución en caliente, pero para la realización de lo contemplado en el derecho de visita en Alta Mar (Artículo 110 Convenio Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1.982 MONTEGO-BAY)

Lo anterior es importante por la importante apuesta del Servicio Marítimo de la Guardia Civil por buques oceánicos, como el Rio Miño o el Rio Segura.

El resto de sus competencias no obstante están plenamente establecidas en las Aguas Interiores y el Mar Territorial.

Lo cierto es que actualmente están ejerciendo una presencia marítima muy importante e incrementando las colaboraciones con otros organismos de control como las Capitanías, Vigilancia Pesquera, Salvamento Marítimo, o Vigilancia Aduanera.

Es importante la labor realizada por los mismos en las campañas estivales y en los reconocimientos aleatorios en los que se comprueban los equipos de salvamento y seguridad, las titulaciones y la documentación de las embarcaciones de recreo. Con especial atención al certificado de navegabilidad. Documento que refleja las inspecciones pasadas y su caducidad, conteniendo las características principales de la embarcación, que es obligatorio y que ha de encontrarse en todas las embarcaciones matriculadas en España.

Además están cubriendo el control de licencias de pesca, fuera de las zonas especialmente protegidas, el cumplimiento de las normas de la L.P.E. y M.M. y conjuntamente con el S.I.V.E. están realizando una labor de control costera notable respecto a inmigración irregular y lucha contra el contrabando y el narcotráfico.

El Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera:

Siendo el más pequeño de los tres elementos, no es el menos importante, fue pionero en la apuesta por la jurisdicción universal y en el empleo de buques oceánicos para interceptar a los nodrizas en el tráfico de droga y se ha ganado una merecida fama internacional como unidad de represión del contrabando y de lucha contra el narcotráfico.

A partir de su incardinación en Aduanas y su dependencia de la Agencia

Tributaria, ha visto también incrementado su ámbito competencial a la comprobación fiscal de las embarcaciones de recreo y su ámbito. Por lo que las unidades marítimas realizan también comprobaciones de pago de los impuestos especiales sobre determinados medios de transporte (Impuestos de matriculación y sus exenciones), usos debidos o indebidos de gasóleos bonificados, o comprobaciones de cumplimiento de los criterios obligados para las exenciones de las embarcaciones de lista sexta.

Actualmente cada vez se realizan un mayor número de colaboraciones y se amplían las competencias en temas de inspección pesquera, seguridad marítima y se incrementan las operaciones conjuntas con otros cuerpos.

Su mayor problema es lo reducida que es su plantilla y el progresivo envejecimiento de la misma. La exigencia de asumir nuevas competencias sin un incremento de los medios humanos y materiales dificulta la realización de sus objetivos de control en la mar.

Conclusiones finales:

Actualmente existe efectivamente un control marítimo tanto administrativo como físico, y dentro de este un seguimiento tanto del estado general de las embarcaciones de recreo, a través de las ITB realizadas por las empresas colaboradoras de inspección, como de control aleatorio que realizan los servicios marítimos mencionados de la Guardia Civil y de Aduanas.

La eficacia del sistema, desarrollado por las actuaciones de las Capitanías Marítimas y su apuesta por un incremento de la seguridad de la navegación complementado por los controles aleatorios de los otros organismos parece estar dando resultado por el incremento de expedientes sancionadores.

La duda está en el diseño del sistema, en cuanto a lo oneroso del mismo. Como se ha indicado se observa una lenta deriva hacia las

matrículas de conveniencia de las embarcaciones de recreo.

Asimismo, ya desde el año 1986, se viene reclamando un sistema de Guardacostas que englobara la Seguridad de la navegación, salvamento marítimo y vigilancia fiscal. La idea es la de un único responsable, un formato de no injerencias, una forma de eliminar cualquier otra opción de dispersión de responsabilidades.

La creación de un servicio como el de guardacostas a través de la integración competencial, limitando la dispersión actual.

A modo de ejemplo de la dispersión actual, los distintos sistemas de vigilancia pesquera autonómicos, cada uno con su normativa particular y con una enorme variedad de medios marítimos y de sistemas de funcionamiento.

La idea sería algo similar al sistema nipón de la Agencia de Seguridad de Servicios Marítimos: Agencia creada en 1948 cuyos objetivos son: la protección de las vidas y propiedades en la mar y el mantenimiento del orden público también en la mar. Es decir: Búsqueda y salvamento marítimo, guardacostas, lucha contra la contaminación, servicios hidrográficos, ayudas a la navegación, información meteorológica y control portuario.

El sistema Español, profundamente descentralizado, supone la coexistencia de una pluralidad de servicios de control, muchas veces con desarrollo de las mismas competencias. La comunicación entre los mismos además, no parece ser lo suficientemente fluida.

La aspiración de muchos marinos, relativa a la creación de un Servicio de Guardacostas Español al que podrían acceder, por experiencia y conocimientos del medio, muchos marinos mercantes. Parece estar lejos de ser una realidad.

Hoy en día no existe un proyecto de un Servicio de Guardacostas que integre en su seno los departamentos fiscales, de salvamento y

medioambiental. Existen diferentes instituciones, cada cual con sus competencias, y que en un momento determinado pueden colisionar entre sí a la hora de hacer frente a una determinada emergencia o gestión. De momento tenemos: Salvamento Marítimo, S.V.A., Semar y la Armada. Cuyas competencias se superponen de manera constante.

No obstante a lo anterior, la reciente publicación de la Ley 14/2014, de 24 de Julio de Navegación Marítima, que reforma de manera bastante amplia el Derecho Marítimo Español, ha reforzado intereses nacionales como es el caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración o la lucha contra el contrabando.

Esto supone una ley actualizada que regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, garantizando la coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho Marítimo.

Además de lo anterior, la elaboración de la Estrategia de Seguridad Marítima de 2013, por parte de la Presidencia del Gobierno de España, demuestra el compromiso de la puesta en práctica de una serie de líneas de acción que buscan una aproximación integral a la seguridad marítima.

La estrategia de Seguridad Marítima de 2013, fija como objetivo en el ámbito de la seguridad marítima impulsar una política amplia de seguridad con la finalidad de proteger los intereses marítimos nacionales y prevé a este fin cinco líneas de acción estratégica, que son:

- Adopción de un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperación de las diferentes administraciones en la resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima.
- Adopción de medidas eficaces y eficientes en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos disponibles.

- Fomento de la cooperación internacional.
- Fomento de la cooperación con el sector privado.
- Mejora de la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

Plasmándose en esta estrategia los riesgos y amenazas detectados que afectan a España a nivel nacional y marcando unos objetivos y líneas de acción para dar una respuesta conjunta y adecuada a la preservación de la Seguridad Marítima bajo los principios que sustentan el Sistema de Seguridad Nacional.

Es decir, en los últimos años existe un importante impulso de acciones que involucran de forma más eficiente todos los recursos del Estado y del sector privado en el campo de la Seguridad Marítima.

BIBLIOGRAFIA:

Trabajos y publicaciones consultadas:

- Dimensiones del litoral español, Barragan 2004.
- Asociación Nacional de Empresas Náuticas, (ANEN) Informe económico sobre la flota de recreo en España, 2006.
- Instituto de Turismo de España (FAMILITOUR), Informes anuales, 2002 a 2010.
- Instituto de Estudios Turísticos, Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR) y Encuesta de Gasto Turístico (EGATUR), Informe anual 2009.
- Informe, CICO 2012 y 2013.
- Anuario Estadístico del Ministerio de Interior, 2012 y 2013.
- Estadística de Servicios Guardia Civil 2013.
- IusAvant S.A. Boletín Nº1, Cómo pasar la I.T.,B. a la primera.
- Control de Fronteras (Francisco Gabella Maroto). Instituto Universitario Superior de Seguridad Interior.
- La Dirección General de la Marina Mercante, Organización y Servicios 2010. Ministerio de Fomento.
- Estrategia de Seguridad Nacional 2013. Presidencia del Gobierno. Gobierno de España.

Legislación consultada:

- El Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, regula la constitución y creación de las capitanías marítimas.
- Constitución Española, 1978. Artículos: 149.1, 148.1.19
- Ley 27/1992 de Puertos del Estado y Marina Mercante.
- Real Decreto 562/2004, de 19 de abril. Art. 6, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
- Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
- Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, de estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

- Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, que elimina el modelo de capitanías de segunda categoría y crea los Distritos Marítimos.
- Real Decreto 38/2009, de 23 de enero. (CIRC 1206). Relación de empresas especializadas homologadas para la realización de las pruebas de los botes salvavidas y los medios de puesta a flote.
- Real Decreto 1837/2000 de 10 de noviembre (B.O.E. 28-11-2000), por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles (TÍTULO II, CAPÍTULO VII).
- Real Decreto 809/1999 de 14 de mayo (B.O.E. 29-05-1999), por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques (Transpone las Directivas 96/98/CE y 98/85/CE).
- Orden en preparación sobre enmienda del Real Decreto 809/1999 (Directiva 2001/53/CE).
- Real Decreto 809/1999. Equipos Marinos: Los referidos en el Anexo A.1.
- Real Decreto 809/1999, Anexo B. Módulos de Evaluación de la Conformidad
- Lista De Organismos Notificados por los Estados miembros de acuerdo con la Directivas de equipos marinos 96/98/CE y 98/85/CE (Real Decreto 809/1999), actualizada a 31.05.2001.
- BOE de 30 de diciembre de 2010. Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.
- Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre que establece las inspecciones y reconocimientos que deben pasar las embarcaciones de recreo.
- Real Decreto 1837/2000, de 10 de Noviembre, por el que se aprueba El reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.
- Real Decreto 1185/2006 por el que se aprueba el “Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

- Orden FOM/1144/2003 modificada por la Orden FOM/1076/2006 determina los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, de regulación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- Real Decreto 1599/2004, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.
- Ley 31/2010, de 27 de julio.
- Decreto 1002/1961, de 22 de junio, sobre vigilancia marítima.
- Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
- Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad
- Orden APA 3660/2013 de 22 de diciembre modificada por la Orden ARM 3238/2008 de 5 de noviembre que regulan en España el Sistema de Localización de Pesqueros Vía Satélite.
- Reglamento (CE) Nº 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre de 2009, así como el REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 404/2011.
- Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores.
- Orden de 26 de febrero de 1999, por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.
- Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

- Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores.
- Orden de 24 de julio de 2000 por la que se modifica la de 26 de febrero de 1999 por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.
- Orden ARM/1753/2011, de 22 de junio, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico oriental y Mediterráneo.
- Resolución 28 Junio 2013. Prohibición Pesca Recreativa Atún Rojo.
- Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas.
- Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas.
- Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores.
- Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, Sobre Embarcaciones de Alta Velocidad.
- Real Decreto de 22 de febrero de 1991, sobre creación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- Ley 14/2014, de 14 de Julio de Navegación Marítima.

Páginas web consultadas:

- www.fomento.es/
- www.guardiacivil.es/
- www.agenciatributaria.es/./Dirección_Adjunta_Vigilancia_Aduanera
- Es.wikipedia.org/wiki/Servicio_de_Vigilancia_Aduanera.
- [www.armada.mde.es/ ArmadaPortal/](http://www.armada.mde.es/)
- www.magrama.gob.es/
- Blog A Corcho, Lunes 7 de Julio de 2008, Sobre la Validez de las Licencias de Pesca.