



**ESTUDIO SOBRE LA APLICACIÓN Y
ADAPTABILIDAD DE LA NORMATIVA
INTERNACIONAL EN SEGURIDAD MARÍTIMA
A LA FLOTA DE VIGILANCIA ADUANERA- AEAT**

Y

**PROPUESTA DE SIAT PARA EVALUAR LA
APLICACIÓN DE CIERTOS CRITERIOS DE
SEGURIDAD EN EL FUTURO SISTEMA DE
GESTIÓN INTEGRAL DE LA FLOTA.**

Una Agencia Tributaria para el siglo XXI

SINDICATO INDEPENDIENTE DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

ÍNDICE

1. Introducción	página 2
2. Situación de las embarcaciones de la AEAT	página 3
3. Certificación embarcaciones militares	página 4
3.1 Embarcaciones de más de 24 m de eslora	página 4
3.2 Embarcaciones de menos de 24 m de eslora	página 6
4. Estructura Armada Española	página 7
4.1 Jefatura de Apoyo Logístico JAL	página 7
4.1.1 Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales (DIC)	página 8
4.1.2 Dirección de Sostenimiento (DISOS)	página 9
4.1.3 Dirección de Infraestructura (DIN)	página 9
4.1.4 Dirección de Abastecimiento y Transporte (DAT)	página 9
4.2 CEVACO	página 10
4.2.1. Centro de Seguridad Operativa de la Flota (SEGOFLOT)	página 10
5. Sistema de Gestión Integral de la Flota de la AEAT	página 11
6. Propuesta de SIAT para participar en el en la elaboración del futuro Sistema de Gestión Integral de la Flota.	página 12
7. Bibliografía, legislación y fuentes	página 14

Este estudio y propuesta elaborados por SIAT han sido presentados a la actual Dirección de departamento RRHH de la Agencia Tributaria.

1. INTRODUCCIÓN

La Agencia Estatal de Administración Tributaria dispone, entre otros medios, de una flota de embarcaciones tripuladas por funcionarios de los Cuerpos del Servicio de Vigilancia Aduanera, que tienen la consideración legal de Resguardo Fiscal del Estado y el carácter de buques auxiliares de la Armada, según lo establecido en el Decreto 1002/1961, de 22 de junio, por el que se regula la vigilancia marítima por parte de estas embarcaciones para la Represión del Contrabando.

Por su carácter de buques auxiliares de la **Armada**, ésta **proporciona las patentes de navegación de las embarcaciones de la Agencia Tributaria, incluyéndolos por ello en la Lista Oficial de Buques de la Armada, LOBA. El referido Decreto 1002/1961**, de 22 de junio, contiene un conjunto de disposiciones que implican la necesaria coordinación entre la Agencia Tributaria y la Armada para su cumplimiento ya que las correspondientes patentes se expiden por los Capitanes Generales de los Departamentos Marítimos y los Comandantes Generales de las Bases Navales, a solicitud de Vigilancia Aduanera y dirigida al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada. En dichas patentes se hacen constar los siguientes datos: características de la unidad; servicio para el que está destinada; armamento fijo y portátil aprobado por el Estado Mayor de la Armada y dotación.

La Armada colabora con la Agencia Estatal de Administración Tributaria en materias relativas **al apoyo técnico en los expedientes de renovación de embarcaciones, al apoyo en la certificaciones o auditorias** operativas periódicas de las embarcaciones de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, destinadas a «operaciones especiales», formación del personal en el uso y manejo de armas, en el suministro y control de armamento y munición de sus buques, así como en la cesión de atraques y espacios en los arsenales militares de marina cuando se precise. Esta colaboración es fruto del **acuerdo suscrito el 14 de septiembre de 2011**, entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal de Administración Tributaria para la colaboración en el ámbito marítimo, instrumento que ha enmarcado las relaciones en beneficio de la acción del Estado en la mar y que da **cumplimiento a la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional 2013**, que promueve en su Línea de Acción primera la actuación coordinada y cooperativa entre los distintos departamentos de las administraciones públicas (entre la Armada y la AEAT en este caso). Ambas deben mantener una importante colaboración en el ámbito operativo en cuestiones relativas al control, vigilancia, reconocimiento e interceptación y aprehensión de embarcaciones sospechosas de contrabando.

2. SITUACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE LA AEAT

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y, en aplicación del Principio de Cooperación entre las Administraciones Públicas, **se formalizó esta colaboración en el ámbito marítimo, entre la Armada y Vigilancia Aduanera, a través de un nuevo convenio entre ambas organizaciones el 28 de octubre de 2020 cuyos objetivos específicos desarrollan unas líneas de acción en los siguientes puntos:**

1. **La expedición de las patentes de navegación** de los buques de Vigilancia Aduanera conforme al Decreto 1002/1961, de 22 de junio.
2. Dar continuidad al protocolo para el suministro, control y supervisión de las armas fijas y portátiles que en concepto de préstamo la Armada cede a los buques de Vigilancia Aduanera. El protocolo mantendrá las acciones encaminadas al suministro y control de la munición a bordo de los buques de Vigilancia Aduanera.
3. Facilitar el **apoyo técnico de la Armada para la renovación de la flota** de Vigilancia Aduanera.
4. Impulsar medidas de colaboración en la planificación, organización y realización de cursos de formación específica en materias de interés mutuo que podrán incluir, entre otras, la navegación, la vigilancia marítima, los procedimientos de interdicción marítima, los procedimientos legales en la represión del contrabando, el manejo de armas o de seguridad y supervivencia en el mar.
5. Establecer protocolos que regulen el estacionamiento de los patrulleros de Vigilancia Aduanera en las bases, arsenales y estaciones navales de la Armada, así como el empleo de locales, espacios y medios navales para el apoyo técnico a los patrulleros.
6. Fomentar el intercambio de información operativa de acuerdo con la legislación vigente que permita la mejora la eficacia en las operaciones de vigilancia y represión del contrabando.
7. En todos aquellos otros que, en el marco del presente Convenio, sean considerados de interés mediante el mutuo acuerdo por ambas partes.

En consecuencia, los buques afectos a Vigilancia Aduanera están sujetos a las disposiciones referentes a la navegación a que se hallen sujetos los buques de análoga índole pertenecientes al Estado. Es decir, **las embarcaciones de Vigilancia Aduanera están sujetas a las disposiciones referentes a la navegación de las embarcaciones militares de la Armada; y no, a las disposiciones relativas de la Dirección General de la Marina Mercante a través de los registros de matrícula correspondiente a la lista 8ª de buques o embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público**, como por ejemplo les sucede a las embarcaciones de la Guardia Civil (que no son auxiliares de la Armada, aunque sus funciones y finalidades sean similares o análogas a Vigilancia Aduanera).

3. CERTIFICACIÓN EMBARCACIONES MILITARES

Desde SIAT hemos recopilado y transcrito algunos artículos especializados en ingeniería naval, que especificamos en la bibliografía, para una mejor comprensión de las diferencias entre el cumplimiento de ciertas normativas entre embarcaciones militares y embarcaciones civiles.

3.1. Embarcaciones de más de 24 metros de eslora

La principal y básica diferencia entre las embarcaciones civiles y las embarcaciones de guerra, es que las primeras son diseñadas, construidas y explotadas, una vez en servicio, con un criterio de rentabilidad económica; mientras que las segundas son diseñadas, construidas y, una vez en servicio, operadas bajo el criterio de supervivencia en combate, y la filosofía o doctrina propia de cada Armada.

Tradicionalmente, las embarcaciones de guerra adoptaban todas aquellas normas IMO que no interferían con la misión que debían desempeñar, adaptándolas en la medida de lo posible a la esfera naval, quedando a juicio de cada Gobierno y de la autoridad naval correspondiente, el establecimiento del nivel de seguridad.

Sin embargo, han existido y existen importantes dificultades a la hora de aplicar el conjunto de las reglas de las sociedades de clasificación al ámbito naval, especialmente a la hora de establecer una prioridad entre misión y capacidad de combate frente a la seguridad.

Las misiones que desempeñan las embarcaciones de guerra se materializan en las capacidades buscadas en su diseño, del mismo modo que en un mercante lo hacen sus objetivos de negocio. Aun así, habría que concretar mucho las distancias para asimilar «misiones» y «objetivos» y aplicar a las embarcaciones de guerra las reglas de las sociedades de clasificación que operan en un marco de legislación internacional en el tablero marítimo supervisado por la Organización Marítima Internacional (OMI), siendo los Convenios SOLAS, MARPOL y STCW, entre otros. Pero **estos convenios eximen a las embarcaciones de guerra y de transporte de tropas**, por lo que, a priori, parece que no hay un ámbito regulatorio que permita garantizar para cualquier embarcación militar un nivel de seguridad reconocido internacionalmente. Que una embarcación de guerra no se circunscriba a una u otra legislación nacional o internacional no significa que las marinas no trabajen para lograr la mayor seguridad de éstas, sus dotaciones y la protección del medio ambiente. En equilibrio con las misiones que esperan desempeñar, cada marina ha desarrollado —con su propia experiencia, la de otras naciones aliadas y con la legislación propia de su nación— guías, criterios, doctrinas y normas en pro de la seguridad y la reducción del impacto ambiental. **En este mismo sentido se encamina el futuro Sistema de Gestión Integral de la Flota de Vigilancia Aduanera.**

En el ámbito naval militar no existe un organismo equivalente a la Organización Marítima Internacional (OMI), que regule los criterios mínimos de seguridad y construcción de los buques de guerra. Pero la embarcación de guerra nunca ha navegado huérfana de reglas, ni su seguridad se ha diluido en los criterios de cada nación sin tener en cuenta otras disposiciones reconocidas internacionalmente, aunque

estos criterios estén orientados a las necesidades militares. Las embarcaciones de guerra, se han diseñado tradicionalmente conforme a estándares desarrollados por las propias armadas, y las sociedades de clasificación no las incluían en sus reglamentos. En los últimos años, la reducción de los presupuestos destinados a defensa y el incremento de los costes de mantenimiento, han impulsado a las armadas a buscar en el sector de la marina comercial, soluciones técnicas que permitan una disminución de sus costes y que sean aplicables tanto a las nuevas construcciones como al mantenimiento de las ya existentes, fundamentalmente a través de la conocida fórmula administrativa del *outsourcing* o externalización de servicios en el sector privado.

Debido a la necesidad de unificación de criterios entre los países OTAN y con el ánimo de paliar la falta de una normativa de seguridad que garantizase unos requisitos mínimos, se formó un grupo de especialistas a finales de los 90 con la tarea de elaborar un futuro **Código Naval Militar para buques de más de 24 metros eslora (Naval Ship Code) basado en una serie de normas nacionales ya existentes, estándares internacionales** (como el de Buques de Alta Velocidad y Convenios de la OMI) **y**, fundamentalmente, en la **normativa adaptable del SOLAS**, con el fin de promover mejoras de diseño en la construcción y en materias específicas como la navegación en aguas internacionales, comunicaciones o protección medioambiental.

Es así como **en 2008**, cuando el trabajo del equipo de especialistas de la OTAN estaba llegando a su fin, **un grupo de Armadas y sociedades de clasificación**, principalmente anglosajonas y nórdicas, **fundó un nuevo organismo** para continuar el trabajo de desarrollo y actualización del Código: la **International Naval Safety Association o INSA**. Actualmente, INSA cuenta con el apoyo de trece Armadas y siete Sociedades de Clasificación y varias otras organizaciones han mostrado su interés en unirse o en colaborar en la aplicación, total o parcial, de la **Naval Ship Code** a sus **buques de guerra de nueva construcción y en servicio**. Es decir, que **el Naval Ship Code o NSC es el referente facultativo (no obligatorio) actual en materia de seguridad para construir y operar los buques de guerra, de igual modo que el Convenio SOLAS o las resoluciones de la IMO lo son para los buques mercantes, aunque la diferencia sustancial, es que, para estos últimos son de obligado cumplimiento**. La exigencia de medidas de construcción similares a las de los buques civiles, se presenta como extremadamente dificultosa en algunos aspectos técnicos, dado que éstos pueden resultar condicionados por la finalidad militar del buque. **Las funciones militares exigen soluciones de diseño y operaciones que no son compatibles con las disposiciones SOLAS**. En algunos casos, especificar **el cumplimiento del convenio SOLAS puede tener consecuencias importantes en los costos o comprometer la capacidad de una embarcación diseñada para fines militares**.

Así, por ejemplo, la exigencia del SOLAS de que los medios de salvamento vayan pintados de color naranja, parece que no se concilia muy bien con la discreción y mimetismo, para facilitar la elusión de un posible ataque o para el cumplimiento de una misión de vigilancia.

Entre estas Armadas y sociedades de clasificación, que conforman la INSA y certifican total o parcialmente de manera facultativa los buques de guerra, no se encuentra la Armada Española.

3.2. Embarcaciones de menos de 24 metros de eslora.

La INSA, tras los primeros documentos publicados de este nuevo código para buques, la Naval Ship Code, **reconoció también la necesidad de implementar estos criterios de seguridad en las embarcaciones pequeñas pero su aplicación directa o traspasada no era la más adecuada.**

El Reino Unido tomó la iniciativa en el desarrollo de un Código de Embarcaciones Navales, primero a través de la Sociedad de Clasificación *Lloyd's Register* que publicó el primer código para pequeñas embarcaciones al servicio de agencias gubernamentales o poderes militares, la Grey Boat Code, publicado en 2019, con el objetivo de establecer estándares de seguridad y protección para cualquier persona a bordo de estas embarcaciones. **Fundamentalmente, en lugar de exigir requisitos de seguridad, este código ofrece un enfoque más consultivo al contemplar la aplicación práctica realizada en miles de evaluaciones** en más de 100 tipos de embarcaciones y en condiciones climáticas diversas. Esta amplitud de experiencias ha ayudado a maximizar la seguridad sin comprometer las necesidades únicas que tiene cada tipo de embarcación y la tripulación cuando operen en hábitats especializados. Por ejemplo, una embarcación en la jungla no utilizaría bengalas de seguridad ya que, en un área densa y boscosa como la jungla, su naturaleza incendiaria podría causar mucho más daño que bien.

Reino Unido también impulsó dentro del seno de la INSA los primeros bocetos de un código específico **para embarcaciones de superficie de menos de 24 metros de eslora** para su adopción y posterior desarrollo en INSA, la Naval Boat Code. Esto fue gracias a la experiencia adquirida en los cambios introducidos por su Ministerio de Defensa en materia de seguridad desde los años 90, **para que estas adaptaciones ofrezcan un nivel de garantía comparable al civil, pero teniendo en cuenta los requisitos operativos militares únicos para cada tipo de embarcación.** La experiencia combinada de los miembros de la INSA está cubriendo una amplia gama de tipos y tamaños de embarcaciones, y el Código, Naval Boat Code, se está desarrollando para gestionar la seguridad de toda la gama de embarcaciones simples y complejas. **Su primera publicación está disponible desde finales de enero de 2022.**

Desde SIAT entendemos la necesaria flexibilidad que requiere la aplicación de ciertas normas de seguridad, en torno a estos estándares mencionados, a las embarcaciones de Vigilancia Aduanera para que puedan desempeñar las funciones encomendadas por ley de la manera más eficaz y segura tanto para sus propias tripulaciones como para sus propias embarcaciones.

En los últimos meses, estamos asistiendo a diferentes campañas de desinformación y manipulación orquestadas por parte de ciertas organizaciones partidistas en el ámbito de la AEAT, tanto a través de diferentes escritos dirigidos a los trabajadores como en diferentes titulares de prensa; y que, por un lado, descreditan la imagen interna de Vigilancia Aduanera dentro de la Agencia Tributaria; y por otro lado, de continuarse estas campañas en la disputa política y partidista en el panorama legislativo nacional, se estaría poniendo en grave riesgo la existencia misma de algunas especialidades del SVA. No podemos dejar de recordar que el SVA es el Cuerpo de Autoridad más antiguo de nuestro país, y que actualmente, sirve de herramienta imprescindible para las

distintas investigaciones penales que lleva a cabo la AEAT en materia tributaria y aduanera.

Desde SIAT, entendemos que no se pueden cumplir determinadas reglas por ser demasiado prescriptivas para una aplicación práctica y útil; y que incluso vulneraría la propia seguridad de los trabajadores embarcados en operaciones de vigilancia, patrullaje, intercepción, asalto y abordaje, entre otras.

4. ESTRUCTURA DE LA ARMADA ESPAÑOLA

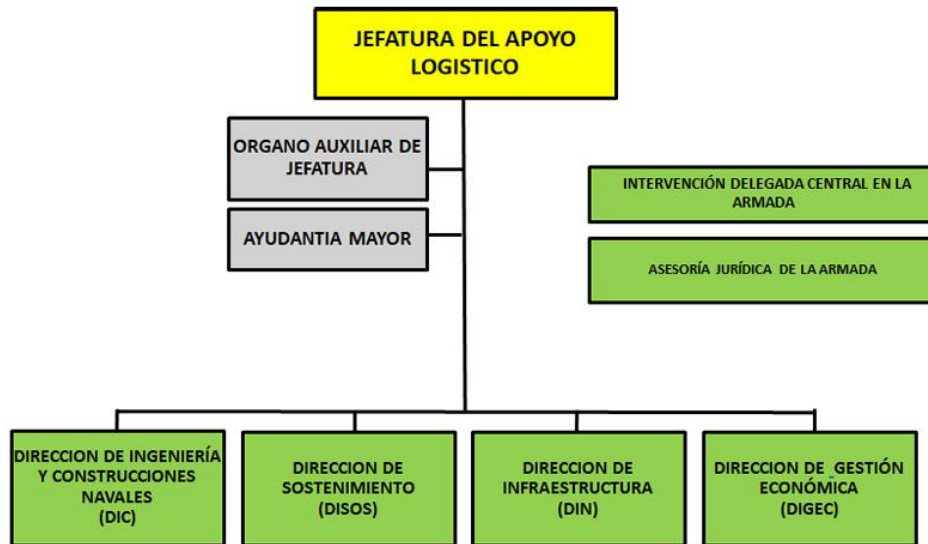
El Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) y el Director General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, suscribieron un **Convenio el 28 de octubre de 2020 mediante Resolución de 9 de diciembre de 2020**, de la Subsecretaría de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, para **colaboración en el ámbito marítimo entre la Armada y Vigilancia Aduanera**. En base a las disposiciones expuestas y objetivos descritos en el mencionado Convenio, **la Armada viene proporcionando las patentes de navegación, colaborando en materias relativas al apoyo técnico en los expedientes de renovación de embarcaciones, en el apoyo en certificaciones y en las auditorías operativas de las embarcaciones de la AEAT.**

En este sentido, **desde SIAT entendemos que el futuro borrador del Sistema de Gestión Integral de la Flota se presentará para su aprobación a las distintas áreas de la Armada para dar su visto bueno** como, por ejemplo, a través de la evaluación de los departamentos de la **CEVACO (Centro de Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate)** y a través de las distintas **direcciones de la Jefatura de Apoyo Logístico, JAL.**

4.1 JEFATURA DE APOYO LOGÍSTICO, JAL.

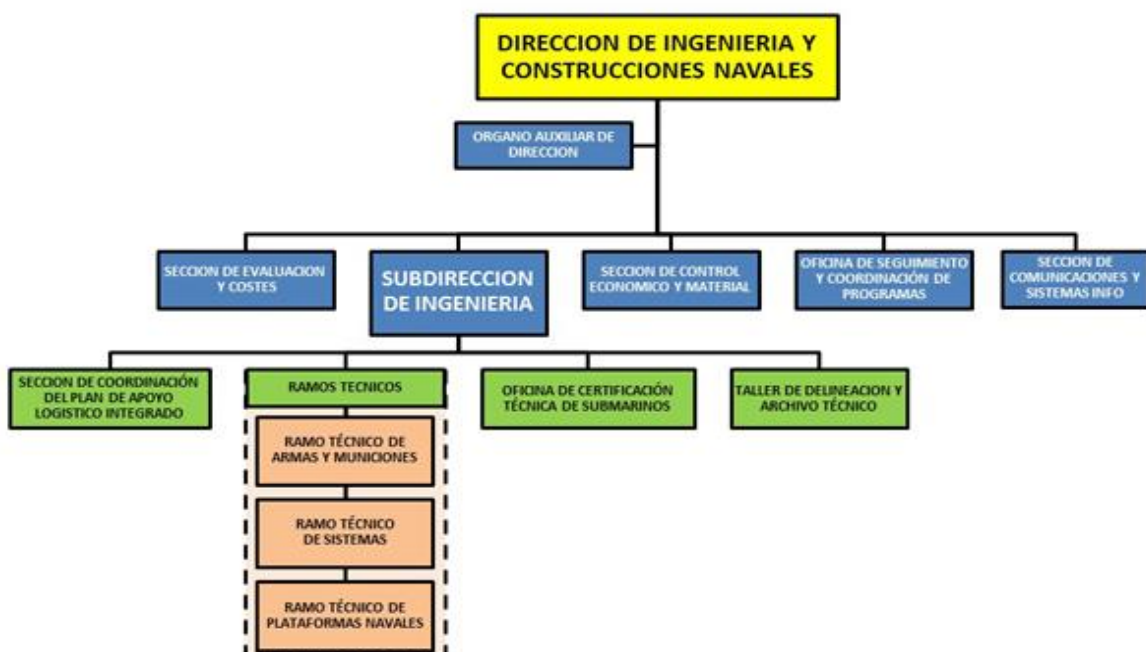
Con dependencia directa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), constituye el **organismo en el que se centraliza la dirección, gestión, administración y control de los recursos de material de la Armada** en todo su espectro, desde la **construcción o adquisición de buques**, aeronaves, vehículos de combate de Infantería de Marina, instalaciones en tierra, y obtención de sus sistemas componentes, pasando por el sostenimiento (mantenimiento, abastecimiento y transporte) de los ya existentes, hasta su baja en la Armada cuando alcanzan el fin de su vida operativa.

El Apoyo Logístico en la Armada atiende a la adquisición, al abastecimiento o aprovisionamiento, al mantenimiento, al transporte y a la infraestructura, al apoyo técnico de ingeniería, a los sistemas de armas, a las construcciones, así al apoyo en arsenales y bases. También incluye la adquisición y mantenimiento de los sistemas de información y telecomunicaciones no asignados a otros organismos. En su ámbito, dirige y controla el sostenimiento de la Fuerza y lleva a cabo las actividades del apoyo logístico que posibilitan la vida y funcionamiento de las Unidades, componiéndose de cuatro direcciones.



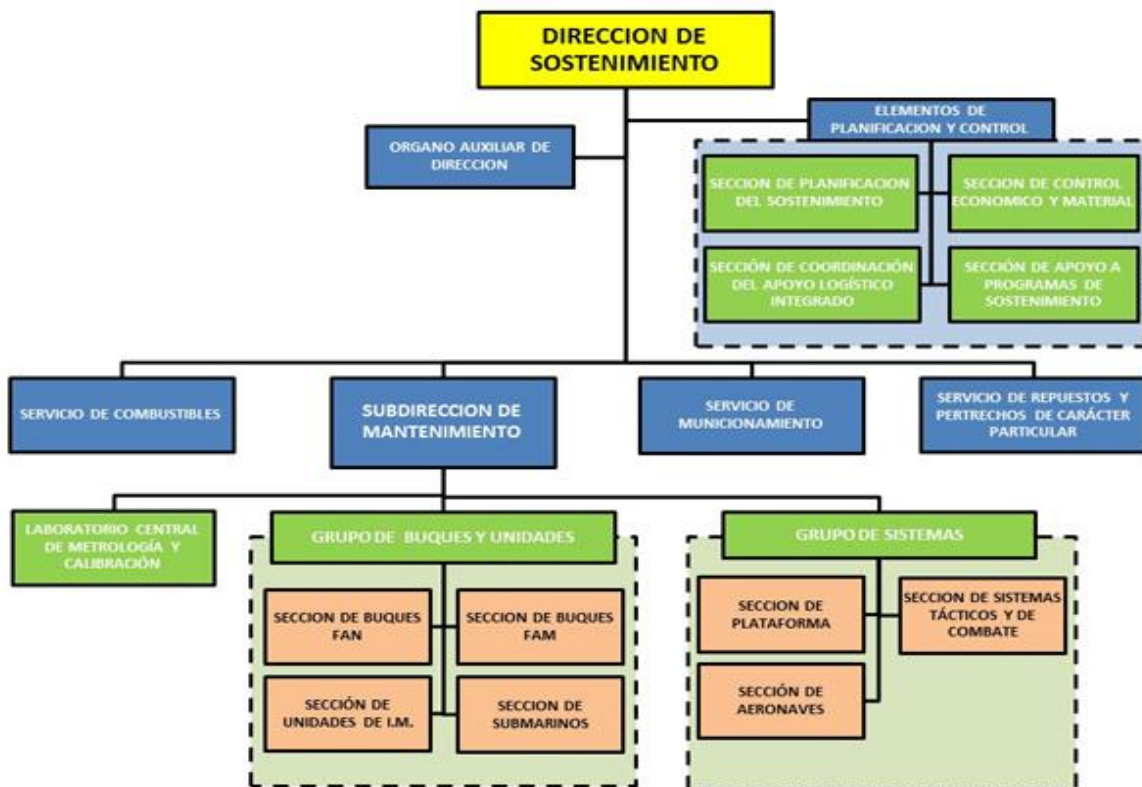
4.1.1. Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales (DIC)

La Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales (DIC) está orientada al **futuro de la Armada** y de manera general, a las **actividades de ingeniería requeridas para la obtención, construcción de nuevas unidades y sistemas y su posible modernización**. Es responsable de la **dirección, gestión, administración, control y análisis en materia de apoyo técnico de ingeniería naval** y de sistemas aplicada a las unidades y sistemas de armas. Colabora en materia de ingeniería con los organismos externos implicados en las diferentes fases de los programas de obtención y modernización de las unidades navales, sistemas de armas y equipos de interés. Además, presta apoyo técnico de ingeniería naval y de sistemas a las unidades y servicios, apoya a la Dirección de Sostenimiento (DISOS) en la fase de servicio, y realiza las actividades asignadas en materia de comunicaciones y sistemas de la información.



4.1.2. Dirección de Sostenimiento (DISOS)

La Dirección de Sostenimiento es la encargada de asegurar la **operatividad de los medios y sistemas** con los que cuenta la Armada para posibilitar el alistamiento de sus unidades. Dirige el desarrollo de los **planes de mantenimiento a lo largo de toda la fase de servicio operativo** del Ciclo de Vida de las Unidades y Sistemas Navales, lleva a cabo los planes de baja o desarme, la programación de los gastos en mantenimiento. Llevar a cabo los abastecimientos relacionados con la operatividad, repuestos, pertrechos, combustible y munición, etc., entre otras.



4.1.3. Dirección de Infraestructura (DIN)

La Dirección de Infraestructura (DIN), dirige el Proceso del Ciclo de Vida de la Infraestructura, ordenación de instalaciones y protección medioambiental. En ella se concentrará la capacidad técnica y de gestión, administración y control de los recursos de infraestructura, así como la gestión de los derechos inmobiliarios adscritos a la Armada.

4.1.4. Dirección de Abastecimiento y Transporte (DAT)

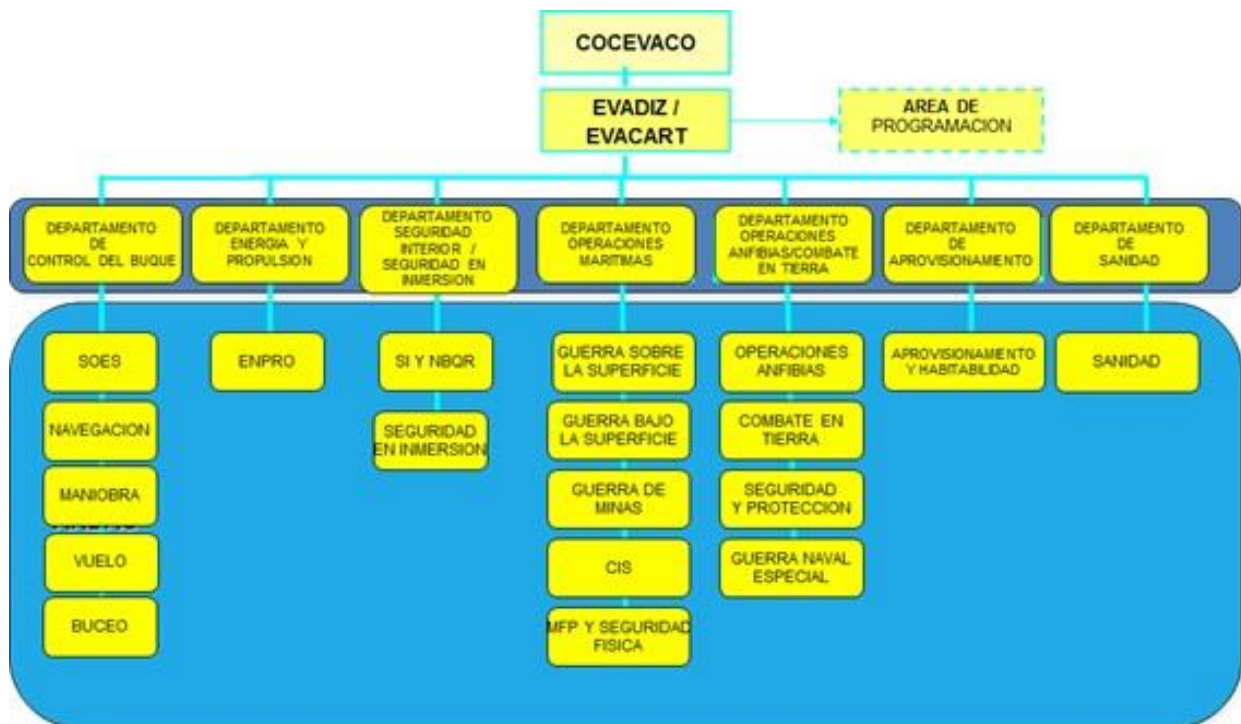
La Dirección de Abastecimiento y Transportes (DAT), es el organismo responsable del procedimiento administrativo de la contratación en la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL). Participa en la gestión del presupuesto de la Armada y en el control económico.

4.2 CENTRO DE VALORACIÓN Y APOYO A LA CALIFICACIÓN OPERATIVA PARA EL COMBATE (CEVACO)

Colabora en la consecución de la **apropiada calificación para el combate de los buques**, mediante la exhaustiva comprobación del rendimiento de los sistemas y de la dotación que los utiliza, **con arreglo a la doctrina en vigor**.

El CEVACO tiene como misión principal la **evaluación y certificación para el combate** de las unidades, así como llevar a cabo la **evaluación operativa** y apoyar en el adiestramiento de sus unidades en la **seguridad operativa y en materia de riesgos laborales**.

Está conformada por **dos órganos de evaluación y certificación**, uno en la Bahía de Cádiz (**EVADIZ**) y otro en Cartagena (**EVACART**). Además, tiene un Centro de Instrucción y Adiestramiento (CIA), que incluye al Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior (CASI) y, por último, un **Centro de Seguridad Operativa de la Flota (SEGOFLOT)**.



4.2.1. Centro de Seguridad Operativa de la Flota (SEGOFLOT).

Asesora al Almirante de la Flota en todos los aspectos de la **Seguridad Operativa (SEGOP) y Prevención de Riesgos Laborales (PRL) en la Armada**. Sus cometidos son: elaborar las propuestas de acciones correctivas que se deriven de investigaciones de accidentes clase CHARLIE y DELTA y de los informes de peligro; programar y llevar a cabo inspecciones y evaluaciones de riesgo, así como asesorar y apoyar en lo relativo a revistas e investigaciones de accidentes; y, asumir la función de órgano de trabajo del Centro de Seguridad Operativa de la Armada.

5.- SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA FLOTA DE LA AEAT

En la reunión del Comité de Seguridad y Salud Intercentros del 29 de junio de 2021 se nos indicó el inicio de un proyecto, de un futuro Sistema de Gestión Integral de la Flota que contendrá un soporte normativo y documental de todas las embarcaciones de la AEAT frente a terceros organismos.

SIAT celebró el proyecto y **solicitó que las organizaciones sindicales participaran en el grupo de trabajo** que actualmente está elaborando un borrador en Vigilancia Aduanera.

En base a los altos índices de siniestralidad de este personal embarcado; las múltiples particularidades de las embarcaciones de la AEAT al ser auxiliares de la Armada, y, por tanto, estar “*exentas*” de la obligación de cumplir con la normativa OMI (el SOLAS, por poner un claro ejemplo); **SIAT considera imprescindible contar con la participación de los propios trabajadores afectados en la elaboración y participación de este documento.**

Muchos trabajadores de la AEAT tienen la debida formación académica y la suficiente experiencia profesional como para poder aportar en cuestiones de prevención de riesgos laborales, o en cuestiones propiamente técnicas, navales o de ingeniería, que actualmente se está desaprovechando por no contar con la participación de la parte social en la elaboración de este futuro marco *jurídico*. Creemos firmemente, que, junto con los actuales compañeros componentes del grupo de trabajo, altamente cualificados y capaces de VA, **podemos entre todos, mejorar la seguridad y salud de los trabajadores embarcados de la AEAT a través de la elaboración y consenso de un documento antes de su entrega a la Armada**, ya que ésta, puede pasar desapercibidas diferentes cuestiones y detalles de embarcaciones especialmente diseñadas para el sigilo y la intervención nocturna, o directamente, en misiones de persecución y represión contra el contrabando.

Reforzamos nuestros argumentos y nuestra solicitud de participación dada la reciente publicación, por parte de la AEAT, de la Resolución de 27 de enero de 2022, publicada el 1 de febrero en el BOE, por la que se convoca la provisión de un puesto de nivel 28 por el sistema de libre designación perteneciente al Cuerpo de Ingenieros Navales donde se solicita la experiencia, en gestión y planificación estratégica, y logística de una flota de embarcaciones de vigilancia marítima adscrita a un servicio público; y la experiencia, en la elaboración de pliegos y seguimiento de trabajos de construcción y mantenimiento de embarcaciones.

En definitiva, desde SIAT **creemos firmemente en la necesidad de establecer criterios y estándares de seguridad, inspección, evaluación, etc., en todas las embarcaciones, mediante unos umbrales compatibles con las necesidades operativas y organizativas de la AEAT en sus objetivos de reprimir el contrabando.**

6. PROPUESTA DE SIAT PARA PARTICIPAR EN LA ELABORACIÓN DEL FUTURO SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA FLOTA DE LA AEAT

La Armada Española no está integrada en la INSA ni el España cuenta con ninguna sociedad de clasificación propia que sirva de referencia. Por las últimas novedades que disponemos, a nivel nacional se está *caminando* legislativamente hacia la AUTO-CERTIFICACIÓN de los propios armadores.

Es cierto que existe una normativa nacional R.D. 877/2011, que reconoce a alguna de las sociedades de clasificación internacionales, integradas en la **IACS (*International Association of Classification Societies*)**, como organización autorizada en nombre de la Administración Española, (*Lloyd's Register, China Classification Society, Bureau Veritas, DNV-GL, Korean Register of Shipping, y RINA*) pero como muy bien afirma la propia IACS "**las sociedades de clasificación no son garantes de la seguridad de las vidas o de las propiedades o de la navegabilidad de un buque porque no tienen control sobre la forma en que se opera y mantiene el buque en cada momento, entre una y otra inspección**".

Es posiblemente más fácil explicar el papel de las sociedades de clasificación describiendo lo que NO hacen, porque hay muchos malentendidos sobre ellas. **Una sociedad de clasificación supervisa la construcción de una embarcación mediante las normas de seguridad publicadas por ellos mismos y emiten un certificado; pero no proyecta un buque, ni lo construye, ni lo arma, ni lo opera, ni lo mantiene, ni lo repara, ni lo financia, ni lo asegura y ni lo fleta directamente.** Es una organización independiente que **no tiene intereses comerciales directos** en ninguno de esos campos de actividad. Pero desde SIAT, **somos perfectamente concedores de los intereses comerciales indirectos derivados de las actividades de intermediación.**

Son por estos motivos que, desde SIAT volvemos a solicitar la **participación de los trabajadores en la elaboración de este futuro proyecto a través de la representación social.** Creemos que los funcionarios provenientes de la parte social, funcionarios cualificados y con la experiencia suficiente en operaciones reales a bordo en cualquier tipo de circunstancias o embarcaciones; pueden sumar una serie de mejoras y utilidades a este grupo de trabajo conformado por funcionarios de Vigilancia Aduanera altamente cualificados en ingeniería naval y logística. Y creemos, además, que en ese grupo de trabajo se debe contar con los conocimientos y experiencias de los servicios de prevención propios de la AEAT.

La presentación ante la Armada de un documento elaborado y enriquecido por la parte social, sería mucho más completo, práctico, y "de sentido común" si cuenta con la participación de los propios trabajadores.

Además, la parte social garantizaría el control y la adaptación de las diferentes normativas internacionales y nacionales aplicables (de la OMI y del convenio SOLAS, por ejemplo) sin comprometer, al mismo tiempo, la propia seguridad de la tripulación en

operativos y misiones de prevención y represión del contrabando con interpretaciones estrictas que dificultarían la operatividad misma de las embarcaciones.

Por esto motivos, **desde SIAT creemos necesario proponer y enumerar los siguientes documentos, entre otros, que detallamos a continuación, para que sirvan de referencia y soporte en la elección del diseño, construcción, mantenimiento, inspección y evaluación de riesgos de todas las embarcaciones de Vigilancia Aduanera a lo largo de su vida operativa, sean de nueva generación o estén actualmente en servicio**, adaptando dichas recomendaciones para embarcaciones militares a las realidades y necesidades de las misiones a las que se encomienda la AEAT en su lucha en la represión del contrabando.

Por último, solicitamos a la AEAT que considere solicitar, en coordinación con la Armada Española, a la INSA el material y los permisos de acceso a las novedades que puedan servir de referencia al Sistema de Gestión Integral de la Flota de la AEAT.

DOCUMENTOS

- **Para embarcaciones de más de 24 metros.**

International Naval Safety Association (INSA)

<https://www.navalshipcode.org>

Naval Ship Code (NSC)

<https://www.navalshipcode.org/Home/NavalShipCodes>

- PARTE 1, *NATO STANDARD ANEP-77 PART 1 NAVAL SHIP CODE: GOALS, FUNCTIONAL OBJECTIVES AND PERFORMANCE REQUIREMENTS Edition G Version 3 JULY 2019*

<https://barbal.co/wp-content/uploads/2021/07/ANEP-77-PART1-EDG-V3.pdf>

- PARTE 2, *NATO STANDARD ANEP-77 PART 2 NAVAL SHIP CODE: SOLUTIONS Edition G Version 4 JULY 2020*

<https://barbal.co/wp-content/uploads/2021/07/ANEP-77-PART2-EDG-V4-E.pdf>

- PARTE 3, *NATO STANDARD ANEP-77 PART 3 NAVAL SHIP CODE: JUSTIFICATION & GUIDANCE Edition G Version 4 JULY 2020*

<https://barbal.co/wp-content/uploads/2021/07/ANEP-77-PART3-EDG-V4-E.pdf>

- **Para embarcaciones de menos de 24 metros.**

International Naval Safety Association (INSA)

<https://www.navalshipcode.org>

Naval Boat Code (NBC)

<https://www.navalshipcode.org/Home/NavalBoatCode>

- La PARTE 1 está disponible para quienes no son miembros en la página de la INSA pero hay que registrarse como una organización para que evalúen compartir dicha publicación.
- *GREY BOAT CODE* de *Lloyd's Register enero 2019*. A través de este formulario: <https://www.lr.org/en/resources/grey-boat-code-services/> se descarga una pequeña guía que contiene un enlace de descarga al documento técnico "*Grey Boat Code - A Code of Practice for the Safety Assurance of Small Boats in Government Service*"

7. BIBLIOGRAFÍA, LEGISLACIÓN Y FUENTES

- Artículo "*Buques con clase*". Revista General de la Marina Diciembre 2020. Autor: Ing. Manuel Jaime de la Puente Basallote (teniente de navío) e Ing. Francisco Gómez Gómez (alférez de navío).
- "*La implicación del Ministerio de Defensa en la preservación del medio marino*". Autor: Miguel Ángel Franco García.
- Artículo "*Construcción y clasificación de buques de guerra de superficie con estándares de Sociedades de Clasificación*". Tecnología Militar, núm. 4, pp. 45 y 46 (2004). Autores: PETERSEN, L. y CASTRO BELLÓN, B.
- Artículos "*Naval Ship Code: una nueva normativa internacional para buques de guerra*", Revista General de Marina, junio 2008, tomo 254, núm. 5, p. 792. "*New safety standard will continue to evolve*", *Warship Technology, January*, pp. 26-28 (2011) sobre antecedentes NSC. Autores: RIOLA RODRÍGUEZ, J.M. y PÉREZ VILLALONGA, F.J.
- "*Clasificación de buques militares: comparación con el Reglamento mercante y caso de patrulleros oceánicos*", XXII Congreso panamericano de ingeniería naval, transporte marítimo e ingeniería portuaria, MARINEXPO, celebrado entre los días 27 y 30 de septiembre de 2011, en Buenos Aires, p. 8. Autor: GUERRERO GÓMEZ, L.
- Artículo "*La Prevención de Riesgos Laborales (PRL) en la Armada*". Revista General de la Marina Marzo 2014. Autor: GONZÁLEZ FUENTES, Francisco J.; Técnico PRL.
- Decreto 1002/1961, de 22 de junio, por el que se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la Represión del Contrabando.
- Resolución de 9 de diciembre de 2020, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio entre el Ministerio de Defensa y la AEAT, para la colaboración en el ámbito marítimo entre la Armada y Vigilancia Aduanera.

- Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.
- Ley de Prevención de Riesgos Laborales 31/95 y Real Decreto 39/97, Reglamento de los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto 1755/2007, de 28 de diciembre, de Prevención de Riesgos Laborales del personal militar de las Fuerzas Armadas y de la organización de los Servicios de Prevención del Ministerio de Defensa.
- El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, actualmente vigente, adoptado el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI). Entró en vigor el 25 de mayo de 1980.
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78) convocada por la OMI del 8 de octubre al 2 de noviembre de 1973 y modificado mediante el Protocolo de 1978.
- Convenio Internacional de Francobordo, Londres 1966.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.
- Web de la INSA *International Naval Safety Association*: <https://www.navalshipcode.org>
- Web de *Lloyd's Register*: <https://www.lr.org/en/>
- Web de la Armada Española. Ministerio de Defensa.
<https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/iniciohome/prefLang-es/>
- Web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:
https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/MARINA_MERCANTE/

15 de febrero de 2022

