



# SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE  
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

INFORMA

Ref.: 0807/2024

## VIGILANCIA ADUANERA

### PROPUESTAS - CSSI

#### EQUIPAMIENTO E INDUMENTARIA V.A.

#### EMBARCACIONES Fénix II, Fénix III, Fénix IV, Fénix V

- **Delimitación de un equipo operativo básico individual obligatorio para el personal de Vigilancia Aduanera**, atendiendo a criterios técnicos y de seguridad, desde una perspectiva ambiciosa de la prevención.
- **Creación de un grupo de trabajo** conformado por Vigilancia Aduanera, el Servicio de Prevención de la AEAT y la parte social para que realicen un estudio sobre el tipo, modelo, características, prestaciones, homologaciones, etc. que deban reunir los distintos elementos que se consideren imprescindibles, y que sean exigibles por la normativa.
- **Modificación de la Resolución del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de 10 de septiembre de 2014** sobre uniforme e identificación del personal de Vigilancia Aduanera.
- **Desclasificación de las embarcaciones neumáticas Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V como patrulleros** y dedicarlas al uso que racionalmente se les puede dar, atendiendo a sus características y al tiempo de servicio máximo recomendado para proteger la salud de su tripulación.

**Adjuntamos propuesta desarrollada remitida a la Presidenta del Comité de Seguridad y Salud Intercentros (CSSI).**

Información disponible en [www.sindicatosiat.com](http://www.sindicatosiat.com); [Canal SIAT en Telegram](#); [Twitter](#) y en el [BLOG SIAT en la AEAT](#)

***¡¡SIAT ES NECESARIO, AHORA MÁS QUE NUNCA!!!***

***¡Un sindicalismo diferente es posible!***



Síguenos en [Telegram](#)  
C/ Lérida, 32-34 - 28020 - Madrid  
[info@sindicatosiat.com](mailto:info@sindicatosiat.com)



Síguenos en [Twitter](#)  
Tel.: 91 583 1245/ 7989  
[www.sindicatosiat.com](http://www.sindicatosiat.com)



Doña María Isabel Ríos Cid  
Subdirectora General RRLL y  
Presidenta del CSSI AEAT  
C/ Lérida 32-34; 28020; Madrid.

4 de julio de 2024

Apreciada Presidenta:

A través de este escrito te hacemos llegar las propuestas de SIAT al punto 4 del orden del día de la reunión del CSSI, específica para V.A., prevista para el día 27 de junio de 2024, en relación con el equipamiento y la indumentaria en el Servicio de Vigilancia Aduanera y al punto 2 del orden del día en relación a las condiciones de trabajo y previsiones de actuación en embarcaciones Fénix. Dicha reunión no se pudo celebrar por falta de quorum motivado por el escenario de conflicto en que fue convocada y al no querer la Agencia Tributaria aplazar su convocatoria.

Desde SIAT hemos denunciado en múltiples ocasiones carencias diversas en relación con los equipos e indumentarias individuales de los funcionarios de V.A. Entendemos que ha llegado el momento de acometer la toma de medidas estructurales al respecto, las cuales, -aunando criterios de operatividad y seguridad-, resuelvan de forma definitiva la absoluta falta de modelo que a este respecto padecemos.

A nuestro entender, fundamentalmente son dos los problemas que deben acometerse:

- 1) Una absoluta indefinición en lo que respecta a los estándares o modelos de equipamiento individual necesario para las diversas unidades de V.A., tanto desde el punto de vista operativo o policial como desde el punto de vista de la seguridad. Ambos aspectos deben correr paralelos a la hora de la elección de los equipos.
- 2) Un descontrol organizativo, por culpa del cual la DAVA no tiene conocimiento real sobre a los equipos básicos individuales que, en cada Comunidad Autónoma, e incluso en cada Jefatura (a través de adquisiciones de las Secretarías Provinciales) se van conformando. Desde unidades a las que no se dota casi ni de lo mínimo, a la proliferación de equipos y unidades “fantasmas” que generan sus propios modelos de equipamiento; una laxitud que favorece o consiente incluso el uso de equipos adquiridos por los propios funcionarios: un riesgo en sí mismo.

Desde SIAT proponemos, una vez más, que se conforme un grupo de trabajo compuesto por personal en activo de V.A. con conocimientos teóricos y prácticos contrastados en los diversos ámbitos operativos, por el Servicio de Prevención Propio de la AEAT y por representantes de los trabajadores a través de las organizaciones sindicales presentes en el CSSI. Este grupo de trabajo tendrá como misión fundamental la creación de un INFORME O LIBRO BLANCO del equipo individual operativo y de seguridad de todos los funcionarios de V.A.

SIAT ya propuso en su momento, en el entorno de las medidas específicas a tomar en los buques de OOE, una propuesta en esta línea; así, en la reunión del CSSI de diciembre de 2023, indicó que debe existir un diseño unificado y obligatorio del equipo mínimo en actuaciones operativas. Esto incluye los elementos estrictos de seguridad y salvamento, como chalecos, biberones de aire, luces

estroboscópicas, casco, linterna, navaja, armamento, equipo individual de comunicaciones, etc. Para ello, sería conveniente establecer una comisión de estudio previo lo más exhaustivo posible, de forma que pueda implementarse un equipo oficial y una forma de llevarlo que pueda y deba exigirse, tanto por los funcionarios a su unidad, como por el Jefe a sus dotaciones. De esta forma, ya avanzábamos cuál era nuestra idea al respecto de este tema, que ahora proponemos de forma más completa y estructurada extendido para todas las unidades operativas.

Es preciso recordar aquí que esta exigencia organizativa no es extraña a la propia normativa de V.A. Desde 2014 existe en el ámbito de la Regional Aeronaval de Andalucía, una GUÍA RECONOCIMIENTO DE ABORDAJES, dictada por el JURAN de Andalucía, Ceuta y Melilla. En su versión en vigor actualmente (31-03- 2016), se establece imperativamente en la página 10, en el apartado EQUIPO DE ABORDAJE, lo siguiente:

*“...Ningún funcionario ha de efectuar un abordaje sin el equipo individual mínimo, no obstante, el sentido común y sobre todo, la posibilidad de ir en aumento el riesgo potencial, ACONSEJA LLEVAR TANTO EL EQUIPO INDIVIDUAL COMO EL SUPLEMENTARIO...”.*

A continuación, se describen los elementos que se autorizan como:

Equipo individual mínimo:

Chaleco salvavidas, cinturón con pistola, grilletes, linterna y navaja.

Equipo individual suplementario:

*Chaleco de protección balística, casco, guantes, cargador suplementario lleno, sistema individual de localización (radiobaliza), luz estroboscópica, defensa personal, traje de neopreno, cinturón lumbar.*

Así mismo, y ya a nivel nacional, se dictó con posterioridad una ambiciosa norma, denominada MANUAL DE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES. Una norma que, en su apartado de PROCEDIMIENTO DE ABORDAJE/RECONOCIMIENTO DE EMBARCACIONES (Versión 1.0, febrero de 2017. ABORD01), describe como obligatorio en su página 14/37 (Tabla 1) el EQUIPO DE PROTECCIÓN DE USO OBLIGATORIO. En lo que toca al equipo individual, se relacionan los siguientes elementos:

#### 5.2.1 EQUIPO INDIVIDUAL

*“Chaleco salvavidas, cinturón con pistola, grilletes, linterna, navaja, chaleco de protección balística, casco, guantes, cargador suplementario lleno, sistema individual de radiolocalización (radiobaliza), luz estroboscópica, y si es posible sistema de radiocomunicaciones”.*

Y, a continuación de esta relación, incluye un taxativo aviso de seguridad, encuadrado y resaltado por un signo de exclamación: NINGÚN FUNCIONARIO HA DE EFECTUAR UN ABORDAJE SIN EL EQUIPO INDIVIDUAL DE ABORDAJE.

Como se puede observar, existe la voluntad de establecer imperativamente la definición y determinación del equipo individual mínimo y suplementario exigible, acorde con la idea que aquí planteamos. Sin embargo, es la propia organización la que no termina de definir, no suministra y/o no repone de forma sistemática todos estos elementos a cada funcionario. No parece de recibo exigir el

uso de un equipo que no se ajusta a un modelo o criterio de seguridad establecido previamente, y no suministra de forma completa e individualizada.

A continuación, desde SIAT queremos realizar algunas aportaciones en relación con las características básicas que deberían contemplar los equipamientos básicos individuales:

### **1.- ARMAMENTO Y PROTECCIÓN**

Como elementos indispensables, cada funcionario debe tener:

**a) Arma corta asignada individualmente para todo el personal de Vigilancia Aduanera.**

Este tema lleva siendo reivindicado por SIAT desde su creación, entendemos que esta es la única medida que garantiza la cobertura real para todos los servicios: no puede volver a darse ninguna situación de operativos en los que algún compañero o compañera participa careciendo de arma.

También debe atenderse especialmente al suministro particularizado en relación con el montaje del seguro para zurdos. Se han dado problemas serios de seguridad al hacer fuego con armas montadas con ambos seguros (encasquillamiento, interrupción del disparo, etc.).

Esto acabaría con el uso no reglado del arma fuera del ámbito del patrullero, cuando dichas armas están asignadas al mismo. Existen Unidades que niegan la posibilidad del uso fuera del mismo, mientras que en otras se hace uso de un armamento asignado a una embarcación que, en ocasiones, ni siquiera está en la base.

**b) Bastón policial extensible individual para todo el personal de Vigilancia Aduanera.**

Sobre este tema, se están programando y ejecutando los cursos preceptivos para su manejo. En cualquier caso, abogamos por su entrega individual inmediata, aunque su porte en operaciones esté sometido a la superación de la formación exigida, que debe ser actualizada cada dos años. Este equipo debe ser proporcionado de manera individual a todo el personal de Vigilancia Aduanera.

La impartición de los cursos debe acelerarse, y el material debe entregarse individualmente a la mayor brevedad posible.

**c) Chaleco de protección balística INDIVIDUAL para todo el personal de Vigilancia Aduanera.**

Ajustado a la talla y al sexo de la persona portadora del mismo. Asignados personalmente, de forma que cada funcionario se haga cargo y se responsabilice del suyo. También a este respecto es inadmisibles, desde el punto de vista de la seguridad, que se puedan estar haciendo operativos sin chaleco, o con chalecos claramente inadecuados por su talla, además de los problemas de higiene que se derivan de los usos colectivos.

Además, los chalecos deben disponer en su totalidad de la rotulación adecuada, y el asa de arrastre reforzada.

En relación con los chalecos, es preciso poner en conexión este punto con el uso conjunto con el chaleco salvavidas en operaciones marítimas (punto 2, letra a). Esta debería ser una cuestión de estudio prioritaria.

*d) Casco antiqolpes.*

Existen diversos modelos en servicio actualmente en VA. Se reportan problemas en algunos casos por rotura de los mismos. En la mayoría, se sufre la oxidación de remaches y sujeciones. En otros, se va la pátina y quedan una superficie pegajosa que los hace inservibles. En todo caso, sería preciso establecer el modelo adecuado uniforme para todo V.A., y establecer los accesorios que debe portar: luz frontal, visera, auriculares, luz estroboscópica, etc. Se reportan muchos casos de casco que no disponen ni siquiera de porta accesorios.

Proponemos que se estudie serigrafiar el NUMA y grupo sanguíneo del funcionario, si bien este último aspecto debe valorarse atendiendo a los más modernos criterios seguidos en la definición de los equipos y actuaciones en Primeros Auxilios. En cualquier caso, estas serigrafías deberían acometerse en alguna parte del equipo de uso intrínsecamente individual, y el casco (o el chaleco) podrían ser el lugar idóneo.

*e) Guantes operativos.*

El suministro de estos elementos debe resolver el problema del uso específicamente operativo (sensibilidad de los dedos en relación con el uso arma) con cuestiones de seguridad (características anticorte, diseño ignífugo). No tenemos hoy en día ese modelo.

## **2.- MATERIAL TÁCTICO-DE SEGURIDAD**

Como elementos básicos, todo funcionario debe de disponer de forma inmediata de:

*a) Chaleco autoinflable y radiobaliza satelitaria. (Personal Marítimo).*

En relación con el chaleco, debe buscarse una solución definitiva al uso conjunto de chaleco antibalas y salvavidas. Hasta la fecha, los asaltos de buques en la mar deben realizarse con ambos elementos, y resulta poco ergonómico e inseguro el uso conjunto de los modelos hasta ahora suministrados. Ya existen modelos de chalecos antibalas con flotabilidad incluida:

<https://www.marsarmor.com/es/productos/chalecos-balisticos/flotantes/modelo-61/>

<https://www.tchspain.com/chalecos-antibalas-cascos-cpe/chaleco-antibalas-flotacion-salvavidas-cpe/120>

Por otro lado, debe sustituirse el modelo actual de radiobalizas de localización personal (PLB) de los chalecos salvavidas, -la EASY RESCUE PRO (A040)-, que es un modelo que sólo opera sus transmisiones en VHF (AIS y DSC), por otro de mayor alcance y mejores prestaciones, de tipo SATELITARIO. Es decir, un modelo que combine la transmisión de la señal AIS en VHF con la emisión de señal vía satélite en 406 MHz con frecuencia accesoria de búsqueda SAR en 121, 5 MHz. Es una vieja exigencia de todos los expertos en la materia del SVA, pues la seguridad en el caso de hombre al agua depende de una alerta efectiva de los dispositivos SAR. La experiencia acumulada de muchos años en la mar nos enseña que la búsqueda y rescate de un naufrago puede complicarse mucho, según condiciones climatológicas, de visibilidad, estado de la mar, tiempo desde la caída, etc. La confianza exclusiva en la detección de

señales VHF emitidas desde el nivel del mar, con potencias de salida limitadas (2W en AIS, 0,5 W en DSC), no es lo más recomendable. La señal de 406 MHz es de 5W, y normalmente se dispone de un sistema LRS (Return Link Service) que confirma al usuario que la alerta ha sido escuchada por Salvamento.

Además, en estos momentos el precio en el mercado de estas radiobalizas es perfectamente asequible, INCLUSO MENOR DEL QUE TIENEN LAS QUE ACTUALMENTE SE MONTAN.

b) Biberones de aire comprimido (Personal Marítimo y Aéreo).

Elementos que ofrezcan el suministro de la reserva de aire suficiente para poder salir de una inmersión forzada, un vuelco súbito de la embarcación auxiliar, etc. Este elemento debe estar perfectamente integrado en el equipo básico, de forma que se fácilmente utilizable en las emergencias referidas. Uno de los objetos de estudio sería el lugar correcto para su ubicación en el equipo.

c) Luces estroboscópicas o de emergencia.

Deben estar, preferentemente, adheridas al casco (la parte más alta y visible en una caída al mar, o en una persecución por tierra).

Actualmente, la práctica generalizada es que las luces estroboscópicas son de dotación del patrullero. El modelo más utilizado está relativamente obsoleto: funciona con pilas, no con baterías de seguridad estancas, y se porta con una cincha de velcro en el brazo. Tanto el lugar como la sujeción no resultan las más seguras.

d) Cinturón táctico para todo el personal de Vigilancia Aduanera.

Actualmente existen multitud de problemas con los cinturones tácticos. En muchas Unidades no se suministran. En otras, son muy antiguos, o de modelos que no se ajustan a los requerimientos mínimos de seguridad (por ejemplo, algunas hebillas de plástico carecen de sistema de seguridad anti-apertura, con lo que se abren con facilidad).

En general, los expertos en seguridad recomiendan un cinturón de velcro por encima del cual se coloque el ceñidor. Todos los inconvenientes podrían reducirse si se consigue establecer un modelo básico igual para todos, y suministrado individualmente a todos los funcionarios. A estudiar una hebilla metálica inoxidable que sirva para poder alzar a una persona inconsciente desde el cinturón, además de servir de anclaje a una línea de vida.

e) Funda de pistola para todo el personal de Vigilancia Aduanera.

Se reportan problemas de suministro, algunos compañeros no tienen. En general, y salvo ciertas bases, la práctica normal es que no se suministren como equipo individual.

Respecto al modelo, en muchos casos los instructores de defensa personal y tácticas policiales refieren problemas de tiempo de reacción en la extracción del arma: se trata de fundas obsoletas. A estudiar, entre otras cosas, la elección entre fundas musleras o de cintura, en función de la colocación del resto de equipo y ropa de seguridad.

En el ámbito de Investigación se debería estudiar el suministro de funda de porte oculto del arma.



f) Navaja y funda porta navajas para todo el personal de Vigilancia Aduanera.

Tampoco forma parte del equipo individualmente suministrado. Al no ser suministrada de forma oficial, da lugar al uso de diversidad de modelos, en función de lo que cada funcionario adquiere por su cuenta.

g) Grilletes y funda porta grilletes para todo el personal de Vigilancia Aduanera.

Con carácter general, no se entrega individualmente.

En muchos casos se refieren casos de fundas porta grilletes en las que no caben los mismos. La impresión generalizada es que “no hay dos fundas porta grilletes iguales” (diversos modelos, material no unificado).

h) Linterna y funda porta linternas para todo el personal de Vigilancia Aduanera.

Otro elemento básico, que, con carácter general, no se entrega individualmente. Cabe decir lo mismo que lo expuesto en el punto 2.f en relación con la navaja.

La linterna debe ser de luz LED; existen diversos modelos de porta linternas recomendadas por los expertos en tácticas policiales y defensa personal, que son adaptables al caso o al cinturón, de modo que pueda ser utilizada incluso con las manos libres.

i) Porta cargadores de reserva para todo el personal de Vigilancia Aduanera.

Se trata de un elemento del que carecen la mayoría de los compañeros.

j) Equipo de comunicación individual.

Personal de Investigación: Debe dotarse al personal operativo de investigación de un sistema de comunicación individual, ya sea a través de móviles u otro sistema; en la actualidad este personal está trabajando con sus medios particulares siendo esto a todas luces inaceptable, por tener que emplear medios propios y por la propia seguridad en las comunicaciones que se deben tener al estar en un operativo de carácter policial.

Personal Marítimo: Debe establecerse de manera inmediata un sistema homogéneo de equipos de comunicación VHF personales, de uso individual. Cada funcionario que participe en operativos de asalto debe disponer de su equipo de comunicación; y debe estudiarse y dar una solución definitiva y homogénea al uso de auriculares con sistema de “manos libres”, preferentemente asociados al casco (Vid. punto 1, letra d).

k) Cámara de video personal.

No disponemos de ningún medio moderno de captación de video de nuestras intervenciones. Ya sea opción de acople al casco o acople al chaleco, debemos tener cámaras personales para darle garantías a nuestras intervenciones.

l) Botiquín de Primeros Auxilios Tácticos.

Esto debería llevarse siempre de forma individual, tanto en marítimo como en investigación. Ya que en situaciones con armas de fuego o de alta intensidad se pueden dar casos que un torniquete u otro material de este botiquín puede salvar una vida. Su reparto debe ir acompañado de la formación sanitaria acorde a su empleo.

### **3.- ROPA Y CALZADO DE SEGURIDAD**

*a) Botas de asalto-de seguridad para todo el personal de Vigilancia Aduanera.*

Se han detectado innumerables problemas de suministro. Por no hablar de modelos caducados con la suela de caucho que se deshace. Hay que encontrar un modelo unitario (no todas las suministradas son iguales).

*b) Buzo ignífugo.*

Se comenzó por suministrar sólo al personal de Propulsión. Debe extenderse a todo el personal marítimo, y suministrar al menos dos por funcionario. Son elementos clave en la equipación de asalto.

*c) Traje de neopreno y escarpines.*

El suministro de este equipo debe generalizarse para todo el personal marítimo.

*d) Traje de aguas.*

Adaptado en su diseño al uso combinado con todos los elementos anteriormente citados para todo el personal marítimo. Es de destacar este punto, porque resulta tan ineficiente e insegura la carencia de elementos de seguridad, como su incompatibilidad con el resto de estos.

*e) Chaleco reflectante con rotulación ADUANAS, para todos las Especialidades.*

*f) Faja o cinturón de protección lumbar.*

Adaptado a tallas y sexo para todo el personal marítimo. Elemento básico para navegar en embarcaciones de alta velocidad, y en lo que respecta al asalto y abordajes, para las navegaciones en embarcaciones auxiliares o en el transporte de embarcaciones aprehendidas de estas características.

Todo este material de ropa y calzado debe estar adaptado en su diseño al resto del equipo táctico-operativo y de seguridad. No es el caso en la actualidad.

**A modo de conclusión, desde SIAT proponemos que de una vez por todas se aborde la delimitación de un equipo operativo básico individual obligatorio, ATENDIENDO A CRITERIOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD, DESDE UNA PERSPECTIVA AMBICIOSA DE LA PREVENCIÓN. Para ello proponemos un grupo de trabajo conformado por Vigilancia Aduanera, el Servicio de Prevención de la AEAT y la parte social para que realicen un estudio sobre el tipo, modelo, características, prestaciones, homologaciones, etc. que deban reunir los distintos elementos que se consideren imprescindibles, y que sean exigibles por la normativa; dicho estudio se plasmará en un documento de mínimos de obligado cumplimiento. De esta forma se conseguirá una homogeneidad en todas las Jefaturas y Bases de Vigilancia Aduanera, lo que redundará en una mejor organización y funcionalidad operativa.**



También queremos denunciar en este mismo punto 4 del orden del día, de nuevo, una situación que entendemos generalizada ya que acontece en diferentes Unidades Operativas Regionales a la hora de reponer el equipamiento de seguridad en las diferentes bases. La reposición de los equipos se demora mucho en el tiempo, meses, y además, en muchos casos, se está indicando al personal que siga empleando un equipo que podría no cumplir los requisitos mínimos exigibles de seguridad haciendo mención a una Resolución del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de 10 de septiembre de 2014 que consideramos que podría no cumplir con la normativa vigente tal y como hemos expuesto en escrito remitido por SIAT a la Directora del Departamento de RRHH de la AEAT, de fecha 19/12/2023. Los equipos de protección individual han de cumplir unas especificaciones técnicas dadas por el fabricante, no debiendo ser manipulados por terceros y desde la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera se está indicando al personal de Vigilancia Aduanera que “arreglen” equipos a través de terceros.

**En relación con el punto 2 del orden del día, sobre las embarcaciones tipo Fénix**, desde SIAT llevamos mucho tiempo denunciando el uso que se les está dando a estas embarcaciones, basta recordar las intervenciones de SIAT en el Acta de la reunión del CSSI de 30 de junio de 2022, es decir, hace más de dos años:

“En relación con la evaluación específica de exposición a vibraciones y choques realizada en patrulleras rápidas de la base de Algeciras, pregunta cómo se va a realizar el control del tiempo de exposición y cuál es el tiempo máximo considerado por el Servicio de Prevención teniendo en cuenta que las horas de servicio están determinadas. Considera que la única forma de controlar ese tiempo de exposición es reduciendo el tiempo de navegación, puesto que se entiende que cualquier otra solución no tendría incidencia en relación con la prevención del riesgo frente a vibraciones y choques.”

También en las reuniones del CSSI de fechas 28/06/2023 y 26/10/2023 volvimos a reiterar el incumplimiento de las recomendaciones establecidas en el informe de la exposición a vibraciones de las embarcaciones tipo Fénix, tal y como recogen las actas de dichas reuniones.

Como vemos, desde SIAT llevamos tiempo denunciando este tema sin que se hayan tomado, a nuestro entender, las medidas oportunas para disminuir el riesgo al que se le está sometiendo al personal embarcado en estas embarcaciones auxiliares; porque eso es lo que son, unas embarcaciones auxiliares, y la AEAT o la DAVA debe hacer las gestiones necesarias para que las embarcaciones semirrígidas denominadas Fénix (II, III, IV y V) dejen de ser consideradas como patrulleras para pasar a tener la consideración de embarcaciones auxiliares. No tiene sentido que se patrulle en estas embarcaciones semirrígidas, solamente una Administración tercermundista puede someter a sus funcionarios a patrullar hasta 6 horas en esas embarcaciones

Somos conocedores de que la Lista Oficial de Buques de la Armada publicada por el Ministerio de Defensa en enero del año 2023 incluye como patrulleros de “Clase Fénix” las 6 embarcaciones siguientes: Fénix, Fénix II, Fénix III, Fénix IV, Fénix V y Alcaudón II. La denominada Fénix y la denominada Alcaudón II sí podrían tener la consideración de patrulleros pero las denominadas Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V no deberían tener esa misma consideración fundamentalmente debido a sus condiciones estructurales. Estas embarcaciones de menos de 12 metros de eslora, con un casco

muy plano, con poca “V”, golpean mucho, produciéndose pantocazos con relativa facilidad.

Desde SIAT entendemos que estas embarcaciones deben tener un uso limitado en el tiempo y con condiciones favorables de la mar para tratar de reducir al mínimo los riesgos laborales del uso de las mismas. Ya llevamos demasiados accidentes a bordo de estas embarcaciones y no podemos permitir que ningún compañero o compañera más sufra las consecuencias de una mala gestión de los medios navales con que cuenta la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera.

Reiteramos una vez más, que el problema básico de las embarcaciones Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V reside en una cuestión conceptual: NO SON, NI DEBEN SER CONSIDERADOS NI CLASIFICADOS COMO PATRULLEROS.

Cuando dichas embarcaciones fueron adquiridas, la idea fundamental fue clasificarlas como EMBARCACIONES AUXILIARES. Es decir, lanchas de intervención y operación LIMITADA, dirigidas y apoyadas siempre por patrulleros ordinarios, y por lo tanto ceñidas por normativa a una operación ordinaria de 1 hora.

Las embarcaciones Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V son neumáticas semirrígidas, no son construcciones rígidas de fibra, de aluminio ni de otro material de construcción naval convencional. Ni siquiera están dotadas de torpedos de poliuretano expandido, que suministrarían solidez al casco. No están adaptadas ni por fábrica, ni por porte, ni por dotación de elementos operativos, ni, sobre todo, POR SEGURIDAD, para efectuar ni desarrollar una tarea de patrullero. El tráfico de embarcaciones rápidas dedicadas al narcotráfico debe ser reprimido con unidades que garanticen la SEGURIDAD Y LA EFECTIVIDAD de las operaciones. Una neumática semirrígida cargada de droga puede llegar a tener un desplazamiento de 2-3 toneladas. Un abordaje con cualquiera de ellas puede resultar de consecuencias catastróficas. Las embarcaciones Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V NO GARANTIZAN, POR SU PROPIA ESENCIA, LA SEGURIDAD EN ESTOS SERVICIOS.

Paralelamente a esta premisa principal, tenemos la cuestión de los malos resultados obtenidos en las diversas evaluaciones de riesgos de “Vibraciones de Cuerpo Entero”, efectuadas en las embarcaciones denominadas Fénix IV (Algeciras, mayo 2022) y Fénix V (Huelva, junio de 2023). En ambos casos se ha evidenciado que los servicios ordenados a realizar con estas embarcaciones sobrepasan con holgura los límites tolerables en relación con los riesgos medidos. Y eso que, en el caso de Huelva, se realizaron en unas condiciones ideales de viento y mar que difícilmente podrían reproducirse ni el 10% del tiempo de servicio en esta área geográfica.

Se propusieron en los informes medidas de prevención, y analizando las mismas en función de las condiciones en que se hicieron las pruebas, debemos señalar lo siguiente:

- a) Alguna de las medidas propuestas resulta, -siendo generoso en la crítica-, voluntaristas e ingenuas. “Calentamiento de la musculatura de la espalda y del cuello...”. Otras, causan estupor, como la recomendación del uso de collarín, o la de “Formar e informar a los funcionarios de los posibles efectos nocivos que las vibraciones pueden provocar...”.

b) Respecto a las medidas de cierta enjundia, tenemos las de difícil o casi imposible cumplimiento: la sustitución de los asientos por otros con la amortiguación adecuada, o la de dotar al suelo de elementos o revestimientos de caucho, o intercalar dispositivos de suspensión entre la embarcación y la cabina. Es decir, alterar la disposición constructiva y de diseño en un espacio reducido, probablemente con un alto coste si al final alguna de estas medidas fuese realmente viable. Recordemos algo que no se ha tenido en cuenta: las embarcaciones Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V, por su diseño, rompen la ola sobre la medianía del casco. Salvo que de forma artificial se consiga desplazar el centro de carena hacia la proa (aumento de peso en proa, con reducción sensible de velocidad, y alteración de elementos constructivos), seguirá produciéndose el golpe violento debajo de la ubicación de los asientos en la Cabina.

Esto no lo arregla un cambio (improbable) de asientos, o una interposición de dispositivos de suspensión (más improbable todavía).

c) Y, por fin, en lo que toca a medidas realistas y efectivas, llegamos a las que precisamente NO SE ESTÁN ADOPTANDO, Y NO SE ESTÁ FISCALIZANDO SU CUMPLIMIENTO. Nos referimos a la rotación de tripulaciones, y a la reducción de horas de exposición al riesgo.

Y esto entronca con el problema principal: si seguimos considerando y tratando a las embarcaciones Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V como patrulleros, no habrá posibilidad real de reducir la exposición a los riesgos concretos evaluados.

Desde SIAT hemos pedido incansablemente nuevos y mejores medios para la realización de las tareas de vigilancia marítima y represión del narcotráfico. Es una evidencia la falta de embarcaciones adecuadas a la operatividad del servicio en todo Vigilancia Aduanera, tanto en número, como en porte y en edad.

**Reafirmamos, por lo tanto, nuestra propuesta: desclasificar las embarcaciones neumáticas Fénix II, Fénix III, Fénix IV y Fénix V como patrulleros y dedicarlas al uso que racionalmente se les puede dar, atendiendo a sus características y al tiempo de servicio máximo recomendado para proteger la salud de su tripulación.**

Atentamente,



Manuel Porrás Calva  
Secretario General de SIAT

## Recibo de presentación

### Datos del asiento registral

Número de asiento registral:

Fecha: 04-07-2024

Hora:

Vía de entrada: Internet con certificado electrónico

### Datos del trámite

Trámite: B5023 - Presentar recurso o reclamación

Procedimiento: B502 - Recursos y reclamaciones en materia de Recursos Humanos

Asunto: 2024-07-04 CSSI Propuestas SIAT CSSI VA

### Datos del interesado

NIF:

Nombre / Razón social: SINDICATO INDEPENDIENTE DE LA AGENCIA TRIBUTARIA (S.I.A.T.)

### Datos de contacto

Teléfono:

Correo electrónico:

### Relación de ficheros anexados

-	Nombre del archivo	Descripción	Tamaño	Algoritmo Huella	Huella electrónica	Código seguro de verificación (CSV)
1	2024-07-04 CSSI Propuestas SIAT CSSI VA.pdf	2024 07 04 CSSI PROPUESTAS SIAT CSSI VA	289,22 KB	SHA-1		

Documento firmado electrónicamente (Ley 40/2015). Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación en <https://sede.agenciatributaria.gob.es>.

La emisión de este recibo de presentación no prejuzga la admisión definitiva del escrito si no se ajusta a los requisitos contenidos en el artículo 39 del Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo.