



SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

Ref. 1512/2025

SALUD LABORAL

PROPUESTAS DE SIAT PARA EL ORDEN DEL DÍA DEL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD INTERCENTROS ESPECÍFICO DE VIGILANCIA ADUANERA

En virtud de lo establecido en el artículo 7.2.1 del Reglamento de Funcionamiento del Comité de Seguridad y Salud Intercentros (CSSI) aprobado el 25 de enero de 2024, desde SIAT proponemos los siguientes temas para el orden del día de la reunión ordinaria del CSSI específico de Vigilancia Aduanera del segundo semestre del año 2025:

- Situación de las embarcaciones de la serie "Peregrino" en relación con los problemas de seguridad y salud a los que están expuestos los trabajadores y trabajadoras que realizan sus labores en dichas embarcaciones.

- Estado de las Unidades-Bases de Vigilancia Aduanera y de la flota aeronaval.

Adjuntamos escrito dirigido al Presidente del CSSI explicando los motivos que nos llevan a realizar estas propuestas.

VA, PROFESIÓN DE RIESGO, ¡¡¡YA!!!

**¡¡¡MOVILICÉMONOS POR NUESTROS DERECHOS
PORQUE ES DE JUSTICIA!!!**

Información disponible en www.sindicatosiat.com; Canal de SIAT en Telegram; Twitter y en el BLOG de SIAT en la AEAT

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

¡Un sindicalismo diferente es posible!



Síguenos en [Telegram](https://www.telegram.com)
C/ Lérída, 32-34 - 28020 - Madrid
info@sindicatosiat.com



Síguenos en X (Twitter)
Tel.: 91 583 1245/ 7989
www.sindicatosiat.com





SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

Sebastián Herrera Corchero
Subdirector de RRL y
Presidente del CSSI
C/ Lérida 32/34, 28020
Madrid
15 de diciembre de 2025

Apreciado Presidente:

En virtud de lo establecido en el artículo 7.2.1 del Reglamento de Funcionamiento del Comité de Seguridad y Salud Intercentros (CSSI) aprobado el 25 de enero de 2024, desde SIAT proponemos los siguientes temas para el orden del día de la reunión ordinaria del CSSI específico de Vigilancia Aduanera del segundo semestre del año 2025:

- **Situación de las embarcaciones de la serie “Peregrino” en relación con los problemas de seguridad y salud a los que están expuestos los trabajadores y trabajadoras que realizan sus labores en dichas embarcaciones.**
- **Estado de las Unidades-Bases de Vigilancia Aduanera y de la flota aeronaval.**

Motivación de los temas propuestos:

- **Situación de las embarcaciones de la serie “Peregrino” en relación con los problemas de seguridad y salud a los que están expuestos los trabajadores y trabajadoras que realizan sus labores en dichas embarcaciones.**

La Agencia Tributaria, a través de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), ha recepcionado durante los años 2024 y 2025 tres unidades de la patrullera de altura serie “Peregrino” (construcción de astilleros Rodman de Vigo, nº exp. 22710028500). La primera de estas embarcaciones se destinó a la Base Marítima de V.A. de Cádiz, la segunda a la Base Marítima de V.A. de Málaga y la tercera a la Base Marítima de V.A. de Alicante.

Desde su misma entrega se han constatado serias deficiencias que suponen la pérdida de operatividad mínima requerible, como el caso de la insuficiente velocidad punta real suministrada, la carencia de cámara de visión nocturna, el ruido generado que hace conspicua la embarcación en varias millas a su alrededor, o la escasa calidad de algunos materiales que presentan alarmantes signos de corrosión prematura, entre otras.

Muchas de las deficiencias observadas comprometen gravemente los estándares ordinarios de seguridad a bordo, y por lo tanto representan amenazas preocupantes en relación con la seguridad y salud de los trabajadores y trabajadoras que realizan sus labores en estas embarcaciones. A continuación, enumeramos una serie de cuestiones que a entender de SIAT deberían ser resueltas a la mayor brevedad posible:

1.-Por el momento, solo se ha realizado la **EVALUACIÓN DE RIESGOS INICIAL** en el patrullero “Peregrino I”, con base en Cádiz, el día 22 de abril de 2025. Sin embargo, pasados más de 7 meses, aún no se han comunicado los resultados de dicha evaluación. En relación con las otras dos unidades, aún no se ha realizado esta evaluación de riesgos inicial, a pesar de que el “Peregrino II”, con base en Málaga, lleva en su destino, navegando ordinariamente, desde la primavera pasada, y el Peregrino III está en Alicante desde agosto.

En este punto, cabe recordar que el artículo 16.2.a) de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, establece que *el empresario deberá realizar una evaluación inicial de los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores, teniendo en cuenta, con carácter general, la naturaleza de la actividad,*



SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

las características de los puestos de trabajo existentes y de los trabajadores que deban desempeñarlos. Igual evaluación deberá hacerse con ocasión de la elección de los equipos de trabajo, de las sustancias o preparados químicos y del acondicionamiento de los lugares de trabajo. La evaluación inicial tendrá en cuenta aquellas otras actuaciones que deban desarrollarse de conformidad con lo dispuesto en la normativa sobre protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad. La evaluación será actualizada cuando cambien las condiciones de trabajo y, en todo caso, se someterá a consideración y se revisará, si fuera necesario, con ocasión de los daños para la salud que se hayan producido.

SIAT considera que es urgente que se realicen estas evaluaciones de riesgo iniciales pendientes, y que se analicen en el seno del Comité de Seguridad y Salud correspondiente los resultados obtenidos. No entendemos, ni compartimos, que las embarcaciones estén operativas sin conocerse los riesgos laborales para tratar de eliminarlos o minimizarlos, según el caso.

2.-La serie "Peregrino" ha salido de astillero con un defecto grave en relación con las **altas temperaturas que se alcanzan en las líneas de escape de gases** de ambos motores principales, justo en la zona de salida del casco a la mar. Como consecuencia de ello, sobre todo a bajo régimen de revoluciones, se provoca un calentamiento de la fibra en la zona del espejo de popa que ha originado serias deformaciones de la misma. Es decir, en menos de un año de operación, nos encontramos con un defecto estructural de tal magnitud que amenaza riesgo de incendio en sala de máquinas por altas temperaturas en la refrigeración, y riesgo de inundación por deformación de la fibra y entrada de agua por la popa.

Desde SIAT exigimos que se haga cumplir el Pliego de Prescripciones Técnicas en base al cual se realizó la construcción, y que se dé una solución definitiva, efectiva y sostenible a esta amenaza a la seguridad y menoscabo operativo inaceptable, que obliga a sostener un régimen de revoluciones en los motores incompatible con las funciones de maniobra en puerto, arriado de auxiliar, acercamiento y abarloamiento a otras embarcaciones, vigilancia, y acecho, etc., habituales en un patrullero de Vigilancia Aduanera.

SIAT exige que se articulen soluciones reales y no "inventos", reparaciones de fortuna o ensayos y tanteos que supongan un riesgo añadido, como las modificaciones de la salida de los gases de escape sobre la plataforma de popa, lugar de trabajo que debe ser preservado al máximo de las peligrosas emisiones de humos diésel.

3.-La ventilación forzada de los espacios de Máquinas se realiza a través de cuatro grandes tomas/exhaustaciones en la cubierta de popa del patrullero. Una sencilla medición de ruidos en la zona constata **niveles de más de 90 dB con el barco atracado**, sin subir régimen de R.P.M. en los MM.PP. Este ruido amenaza la operación de la maniobra a bordo, pues resulta casi imposible la comunicación entre tripulantes, no digamos con el Puente Alto. Pero, sobre todo, es un riesgo grave de la salud para los funcionarios. Además, sorprende constatar que en el Pliego de Prescripciones Técnicas que regula básicamente la construcción, en la página 11, punto 10.6. Vibraciones y Ruidos, se exige que:

"...Los límites sonoros establecidos son: 75 dB en cubierta principal y bajo cubierta..."[..]. "En el caso de que, en determinadas condiciones de navegación... no pudiera conseguirse disminuir el ruido por debajo de estos límites, SE DEBERÁN SUMINISTRAR LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN AUDITIVA CORRESPONDIENTES..." [..]

"Dichos equipos de protección auditiva deberán incorporar medios de comunicación entre todos los miembros de la tripulación..."

Ni se han tomado las medidas exigibles para reducir este ruido, ni se han suministrado los equipos de protección exigibles.

¿Se soluciona este grave problema con reconocimientos médicos obligatorios? Cuando se constate la pérdida de audición de un tripulante, ¿la AEAT lo querrá solucionar con pruebas de aptitud?

4.- El **arriado de la embarcación auxiliar** es un problema grave de seguridad en toda la serie: se constata, entre otros problemas, un escasísimo margen de altura de la grúa para pasar por encima de las estructuras de los

extractores de la Sala de Máquinas. La visibilidad para el operador de la grúa es claramente insuficiente. Además, en el patrullero “Peregrino II” se perdió en tiempo récord la estructura del cintón de goma de protección de la banda de estribor, en el viaje de Vigo a Málaga. En el “Peregrino I” la escala de acceso por la banda de estribor no coincide con la vertical de ubicación de la embarcación auxiliar en el costado, etc.

5.- En el “Peregrino III” se está sufriendo un serio problema con **el sistema de alarmas de detección CI** (constante activación de las mismas en modo fallo) y sistema de extinción fijo por rociado de gas NOVEC. Ya se dio un incidente en la recogida del Peregrino II en Vigo, con el disparo de dicho agente extintor durante la manipulación final de las cabezas de las botellas por el personal del astillero. Es absolutamente prioritario comprobar el correcto funcionamiento de ambos sistemas; hay que recordar que el Peregrino III en Alicante ha podido estar muy poco tiempo en servicio por este motivo.

Por todo lo expuesto, desde SIAT entendemos que la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera debe dar explicaciones sobre todos estos problemas que presentan las embarcaciones de la serie “Peregrino”, así como establecer un plan de actuación que resuelva todos las cuestiones planteadas a la mayor urgencia posible. La AEAT no puede permitir este nivel de riesgos y amenazas contra la seguridad y salud de la tripulación de estas embarcaciones.

- **Estado de las Unidades-Bases de Vigilancia Aduanera y de la flota aeronaval.**

Este tema fue tratado, a petición de SIAT, en la reunión específica de Vigilancia Aduanera del CSSI correspondiente al primer semestre del año 2025. Desde SIAT explicamos pormenorizadamente el estado de dejadez y abandono que tienen muchas unidades y bases de V.A. en materias relacionadas con la seguridad y salud. Además, ante la falta de un documento de trabajo por parte de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, desde SIAT remitimos con fecha 14 de julio de 2025, un estudio con nuestra valoración sobre este tema, que adjuntamos a este escrito.

En la reunión del CSSI del día 26 de junio de 2025, parecía que los representantes de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera tenían un total desconocimiento de esta materia y se comprometieron a realizar su trabajo que plasmarían en un documento. Desde SIAT entendemos que el tiempo transcurrido debió ser suficiente para la elaboración de dicho documento, por lo que solicitamos que se incluya de nuevo este tema en el orden del día de la próxima reunión del CSSI para poder debatir y establecer un plan de actuación para que se pongan los medios para solventar todos los problemas detectados.

Atentamente,



Manuel Porras Calva
Secretario General de SIAT

Recibo de presentación

Datos del asiento registral

Número de asiento registral: RGE656074412025

Fecha: 15-12-2025

Hora: 13:06:37

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: Propuesta CSSI VA ordinaria semestre 2 2025

Datos del interesado

NIF:

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

Datos de contacto

Teléfono: 915831245

Correo electrónico: info@sindicatosiat.com

Relación de ficheros anexados

-	Nombre del archivo	Descripción	Tamaño	Algoritmo Huella	Huella electrónica	Código seguro de verificación (CSV)
1	2025-12-15 Propuestas SIAT CSSI VA ordinaria semestre 2 2025--- Copiar.pdf	2025 12 15 PROPUESTAS SIAT CSSI VA ORDINARIA SEMESTRE 2 2025 COPIAR	417,8 KB	SHA-1	1A881CBA49AF80B46E987D044 AA53146DE4E5D20	SJGFQX4MW52JNRKU

Documento firmado electrónicamente (Ley 40/2015). Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación **BY3CHN5E25TDBQK2** 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.

María Isabel Ríos Cid
Subdirectora de RRL y Presidenta del CSSI
C/ Lérida 32/34, 28020, Madrid
14 de julio de 2025

Apreciada Presidenta,

En la reunión del Comité de Seguridad Intercentros (CSSI) del pasado jueves 26 de junio, a petición de SIAT, se trató un tema tan importante como es el estado de las Unidades y Bases de Vigilancia Aduanera en relación con la seguridad y la salud. Tal y como indicábamos en el escrito en que solicitamos incluir este tema en el orden del día, el estado de las Unidades y Bases de Vigilancia Aduanera en relación con la seguridad y salud es, en la mayoría de los casos, a nuestro entender, de total abandono. La Agencia Tributaria lleva años desoyendo las necesidades de su personal y no ha puesto todos los medios a su alcance para dotar estos centros de trabajo de unas instalaciones y un equipamiento básico para que el personal que realiza sus tareas en ellos las puedan realizar en condiciones de seguridad e higiene.

A la mencionada reunión del CSSI asistieron vía zoom, por parte de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, el Subdirector General de Logística y un Jefe de Área de esta misma Subdirección General de Logística. El Subdirector Adjunto de Relaciones Laborales, que modera las reuniones del CSSI, inicia el punto del orden del día dando la palabra a los representantes de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera para que den las explicaciones pertinentes sobre el asunto a tratar. Estos, en un alarde de soberbia, finiquitan su intervención en menos de dos minutos; con un menosprecio sin parangón a todo el colectivo de Vigilancia Aduanera. Ni nos presentaron un documento de trabajo, ni se dignaron a realizar una mínima preparación de la reunión, sus actuaciones las resumieron en un “estamos en una continua actualización”, eso sí, sin aportar ningún dato que avale dicha afirmación; pero es más, es que ni se habían leído nuestro escrito de petición de inclusión del orden del día, ya que no sabían cual era el motivo por el cual nosotros solicitábamos conocer el estado de las Unidades y Bases de Vigilancia Aduanera. El personal de Vigilancia Aduanera no se merece esta dirección, un personal que se juega la vida en aras de realizar un buen servicio público dirigido por mediocres que no les respetan, ni tienen tiempo para asistir presencialmente a una reunión semestral ni mucho menos para prepararla mínimamente.

Desde SIAT, sí que habíamos preparado la reunión e hicimos una exposición pormenorizada en nuestro turno de palabra de cómo están estos centros de trabajo y las deficiencias y carencias que a nuestro entender deberían ser subsanadas en el menor plazo de tiempo posible.

Para ello, previamente habíamos realizado un estudio de los centros de trabajo a través de diferentes ítems que trataban de conocer la existencia y el estado de vestuarios, taquillas, duchas, lavabos, armeros, zonas frías, zonas seguras para aprehensiones y productos peligrosos, pantalanes, instalaciones de guardia y custodia, desfibriladores, aparcamientos, etc.

A continuación, queremos exponer la situación real actual de las Unidades Operativas y Bases Marítimas de Vigilancia Aduanera; desde SIAT entendemos que se debería concretar en el seno del CSSI un documento de instalaciones y servicios mínimos que tendrían que tener todas las Unidades Operativas y Bases Marítimas, para que el personal que realiza sus tareas en ellas, las pueda llevar a cabo en las mejores condiciones de seguridad y salud posibles.



SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

En primer lugar vamos a detenernos en la existencia o no de vestuarios, así como, en el caso de existir, las condiciones en las que se encuentran y las instalaciones y/o servicios de las que disponen:

Más de la mitad de las Bases Marítimas no disponen de un simple vestuario, en las Unidades Operativas la situación aún es peor. Además, en las Bases Marítimas que disponen de vestuarios en la mayoría de los casos (salvo honrosas excepciones) las instalaciones son deficientes, tanto en tamaño como en condiciones higiénicas y/o de climatización. A nuestro entender, es imprescindible que todas las Bases Marítimas cuenten con unas instalaciones, dotadas de unos mínimos servicios higiénicos (como vestuarios, taquillas, duchas, baños, etc. diferenciados por sexo) en las inmediaciones de la embarcación. Por otra parte, la mayoría de Bases Marítimas y Unidades Operativas no disponen de ducha y el lavabo ni siquiera tiene agua caliente. Es conveniente indicar que en las Unidades Operativas, aunque el personal no va uniformado, sí que hay funcionarios y funcionarias que por las tareas que realiza sí sería conveniente disponer de un vestuario con al menos unas taquillas, puesto que no disponen de ningún espacio en donde depositar los chalecos antibalas o las botas de seguridad, por ejemplo. También es de destacar que, a día de hoy, existan Bases Marítimas como las de Vilagarcía o Gijón que no disponen ni siquiera de un baño químico.

Sobre este tema, cabe recordar lo que dispone el Anexo V del Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo: "Los lugares de trabajo dispondrán de vestuarios cuando los trabajadores deban llevar ropa especial de trabajo y no se les pueda pedir, por razones de salud o decoro, que se cambien en otras dependencias". Además, añade *"los vestuarios estarán provistos de asientos y de armarios o taquillas individuales con llave, que tendrán la capacidad suficiente para guardar la ropa y el calzado. Los armarios o taquillas para la ropa de trabajo y para la de calle estarán separados cuando ello sea necesario por el estado de contaminación, suciedad o humedad de la ropa de trabajo"*.

A colación de lo dispuesto en la norma referida, indicamos lo que sucede con la existencia de taquillas:

La casi totalidad de las Unidades Operativas y la mayoría de Bases Marítimas carecen de taquillas. Además, en algunas Bases Marítimas que sí disponen de ellas, su tamaño es totalmente insuficiente, ni las mochilas con la ropa entran dentro de la propia taquilla. Esta cuestión, que es de mínimos y muy básica, nos parece suficientemente clarificadora de como trata la Dirección a su personal. Es más, en la propia reunión del día 26 de junio el Subdirector General de Logística se extrañaba de nuestra petición de dotar de taquillas y vestuarios los espacios de trabajo de Vigilancia Aduanera alegando que, en el caso de las Bases Marítimas, era innecesario puesto que el personal ya dispone de la embarcación para este menester; desde SIAT queremos invitarles a que al menos se conozcan el interior de su flota y se dignen a explicarnos donde deben cambiarse y guardar la ropa el personal destinado en, por ejemplo, los "patrulleros" de la serie "Fénix" o las embarcaciones de la serie "Águila". Para SIAT estas actitudes demuestran una vez más que la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera está anclada en el pasado y no tiene ningún respeto por su personal. Por poner algún ejemplo clarificador, ni siquiera las bases dentro de las instalaciones de la Armada en Cartagena o en Las Palmas de Gran Canaria disponen de taquillas, por reseñar dos sitios en los cuales su instalación sería más sencilla.

En relación con la existencia de oficina y/o sala descanso:

La mayoría de Bases Marítimas carecen de una simple oficina, en algunos casos en los que sí se dispone de la misma, se comparte el espacio con la custodia o es una mera mesa. Solo en 4 Bases Marítimas se



SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

dispone de una sala de descanso, de forma que cuando no hay patrullero, el personal no dispone de un simple espacio donde resguardarse de las inclemencias meteorológicas; ni que decir tiene que en prácticamente ninguna Base Marítima existe una sala de reuniones, de formación o para preparar las operaciones. Así, por ejemplo, en Bases como Ribadeo la jefatura de la base está en “algo” que ni oficina puede denominarse o en la Base de Muros el estado de la misma es simplemente de abandono por dejadez.

También existen problemas provocados por la inexistencia de salas de interrogatorios en muchas Unidades Operativas en las que, al carecer de estos espacios, deben usar las instalaciones de la Guardia Civil o de la Policía Nacional o realizar dicha tarea en espacios no adecuados dentro de las propias instalaciones de la Agencia Tributaria.

En relación con la existencia de armeros y zonas frías:

En este importante punto, nos encontramos con la sorpresa de que más de la mitad de las Bases Marítimas no disponen de armero, ni de zona fría, fuera de las embarcaciones. Se dan casos paradójicos donde la zona fría se encuentra en tierra, pero las armas están en el patrullero. En las custodias de los armeros (las menos de ellas custodiadas por funcionarios), la mayor parte es realizada por vigilantes externos (solo se realiza custodia 24h cuando es a bordo de los patrulleros o Base Marítima), pero algunas se hacen a distancia, a través de sistemas de videovigilancia controlando el patrullero o complementando con alarmas en edificios de Aduanas/Delegaciones. Cuando el patrullero no está, por motivos varios, ya volvemos a la situación de no tener “base”, ni armero, ni zona fría, normalmente tampoco armas. En este tema tenemos Regionales como Canarias que es el barco o nada y otras como Andalucía y Cataluña donde en unas bases sí disponen de armeros fuera del patrullero y otras no.

Como cuestión a reseñar positiva, sí encontramos armeros con zonas frías en la mayoría de las Unidades Operativas, aunque con deficiencias de espacio o estado en algunos casos. En algunas instalaciones se ubican en zonas no seguras, sin videovigilancia, con custodias solo en horario de oficina y desarmadas. La dirección sigue sin entender lo que implica la labor policial de Vigilancia Aduanera y las condiciones de seguridad que ello conlleva necesariamente. Esto sucede en ciertas Unidades Operativas con menor personal en donde los armeros se ubican en un espacio reservado a oficina común.

Otra cuestión que nos parece importante del estado de seguridad tanto de las Bases Marítimas, como de las Unidades Operativas y Unidades Combinadas, está relacionada con la existencia o no de espacios físicos asignados a almacenaje y/o taller, siendo esta otra de las deficiencias más extendida puesto que son pocas las bases marítimas o terrestres que disponen de unas instalaciones que puedan definirse como un taller, en muchas no hay ni un mero contenedor/baúl para almacenar materiales, en otras muchas son pequeños espacios que no permiten poseer herramientas ni materiales de respeto. Podemos señalar casos como el de la base de Vigo, en donde deben recurrir al espacio debajo de la escala fija para guardar aceites y otros materiales.

Además, en relación a materiales peligrosos/inflamables, como pueden ser aceites y combustible, es una minoría (identificados 5-6) los que poseen capacidad para su almacenaje seguro. Se dan situaciones donde la gasolina se almacena en furgonetas o embarcaciones intervenidas incumpliendo todas las medidas de seguridad en relación a líquidos altamente inflamables. Para los casos de la droga aprehendida la situación aún es peor, en la mayoría de las Unidades Operativas y Bases Marítimas no se dispone de ningún lugar acondicionado. Solo en algunas Aduanas se dispone de locales parcial o totalmente adecuados y

aconicionados para su custodia. Hay Unidades en las que la mercancía incautada se custodia en los espacios de oficina al no tener un espacio seguro reservado para tal efecto.

Un punto importante para la seguridad, en este caso de las embarcaciones de Vigilancia Aduanera, es cómo se realiza el atraque, por ello otro de los ítems estudiados por SIAT se refería a esta cuestión:

Aunque una gran mayoría disponen de pantalanes abrigados para el atraque, aún tenemos (al menos 6) que atracan a muelle fijo, en varios casos las embarcaciones están parcial o totalmente expuestas a mar de fondo o vientos fuertes. Por citar dos casos, en Ribadeo hay pantalán, pero esta expuesto al oleaje debido a las últimas modificaciones del puerto; pero el caso más lamentable es el de Las Palmas de Gran Canaria en donde llevan dos años con la autorización de la Armada para instalar el pantalán, pero en la Dirección Adjunta debe estar esperando a que lo regale el Ministerio de Defensa; este tema ya ha sido denunciado en diferentes ocasiones por SIAT, tanto a nivel provincial como en el seno del CSSI, pero sigue sin solución. Otro acceso complicado es en la Base de Motril en la que, cuando entra temporal de levante, bate de forma directa el atraque, de forma que hay que pasar ese tiempo en otro atraque del muelle comercial, trasladando la guardia o reforzando la misma con la propia tripulación. También se dan situaciones en que se debe saltar con todo el equipamiento para acceder a la embarcación, lo cual hace el acceso peligroso sobre todo en situaciones en las que el personal accede con mochilas o bolsas, al no disponer de vestuarios, ni taquillas, en puerto.

En los casos que hay embarcaciones aprehendidas, volvemos a tener una situación lamentable, apenas 4 Bases Marítimas disponen de lugares adecuados para su custodia. Tenemos situaciones tan extremas como en la base de Las Palmas de Gran Canaria que directamente no se les permite tener embarcaciones aprehendidas, deben derivarlas a la base Tenerife u otro puerto que les autoricen.

En relación con las custodias hemos llegado a las siguientes conclusiones:

Casi la mitad de las Bases Marítimas no disponen de un puesto de custodia, carecen de videovigilancia o teléfono propio del puesto de custodia. Solo en contados casos se dispone de internet en dicho puesto. Llama la atención el caso de Gijón en donde la custodia se tiene que realizar en un vehículo y el tiempo de la custodia por vigilante privado es con personal desarmado, o en Coruña y Santurce donde se ha optado por una videocustodia exclusiva, no hay vigilante privado ni personal de Vigilancia Aduanera. Otro caso es la base de Palamós, donde la custodia se hace en el barco, alcanzando los 40 °C en verano en su interior porque la climatización de la embarcación es insuficiente.

En su momento, desde SIAT hicimos una reivindicación en diversos foros para que todas los centros de trabajo de la Agencia Tributaria, incluidas las embarcaciones de Vigilancia Aduanera, dispusieran un desfibrilador así como se diese la correspondiente formación a toda la tripulación. Pues bien, podemos reseñar que todas las Bases Marítimas disponen de DESA, siempre y cuando esté la embarcación, porque un 50 % de las Bases disponen de este equipo solo a bordo. Un problema que ya hemos denunciado en multitud de ocasiones es que los cursos formativos no se les facilitó a todo el personal, con lo que hay embarcaciones que, por jubilación o rotación del personal, una gran parte del personal embarcado no dispone de la necesaria formación para el correcto uso del desfibrilador, de manera que es habitual que sigan saliendo embarcaciones de patrulla sin ningún miembro específicamente instruido en su manejo. Se recuerda que el uso del DEA/DESA está sujeto en la mayoría de las CCAA a una normativa que exige una formación específica, y, alternativamente, al permiso otorgado por el equipo médico del 112 si se diera una emergencia real. Dado que los patrulleros en muchas de sus circunstancias de operación

carecen de cobertura para acceder al servicio telefónico de emergencias, la situación debe solucionarse solo de una manera: curso para toda la tripulación.

En relación con la disponibilidad de desfibrilador en las Unidades Operativas, se sigue la pauta general que en el resto de la Agencia Tributaria, es inexistente en muchos centros de trabajo.

Otro de los apartados que hemos estudiado radica en la existencia o no de aparcamientos reservados para vehículos oficiales. Este tema es muy importante sobre todo para el caso del transporte de detenidos y/o urgencias. Hemos llegado a la conclusión de que es un tema que se ha solucionado de una forma muy desigual en las diferentes Unidades y Bases, pero lo que está claro es que existe una deficiencia importante en la existencia de espacios reservados para vehículos oficiales, lo que conlleva que en muchos casos estos vehículos oficiales estén en la calle o en aparcamientos públicos, ocasionando sucesos como el reciente de Guadalajara en donde un coche oficial estacionado en un parking público fue víctima de un robo con la rotura de una de las ventanillas. Hay que tener en cuenta que los coches oficiales tienen un equipamiento muy importante en su interior y deberían poder dejarse estacionados con seguridad.

Como se ve, muchas de las necesidades higiénicas son globales a todo el territorio nacional, desde SIAT solicitamos una vez más que la Dirección de la Agencia Tributaria debe dotar de unas instalaciones mínimas, acordes al siglo XXI, todas las Unidades de Vigilancia Aduanera, tanto de tierra como marítimas; a nuestro entender estas deben contar con vestuarios que incluyan instalación de duchas con agua caliente y aseos ambos separados por sexo, taquillas, sala de descanso y sala multiusos para reuniones o formación.

La desidia de la Dirección de la Agencia Tributaria y de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera nos conduce al punto de que en Bases Marítimas como la de Tenerife no se haya gestionado un atraque con punto de luz y agua, y que se tenga al personal de las embarcaciones de Vigilancia Aduanera sin unas instalaciones con unos mínimos servicios higiénicos en las proximidades del atraque.

Además de las medidas de salud higiénicas mencionadas, son muchas las cuestiones de seguridad y salud que la AEAT debe mejorar en las Unidades y Bases de Vigilancia Aduanera para que los compañeros y compañeras realicen su trabajo con seguridad, tal y como ha quedado reflejado en nuestro estudio y que a modo de resumen referimos a continuación:

- Atraque de las embarcaciones en muchos casos muy deficientes y que han llegado a producir accidentes.
- Zonas de almacenamiento de productos peligrosos no adecuadas.
- Zonas de taller en oficinas, no adecuadas.
- Inexistencia de zonas seguras para depositar incautaciones, etc.
- Comunicaciones deficientes con la base marítima de guardia.
- Falta de armeros y zonas frías.
- Inexistencia de instalaciones externas para custodias.
- Vehículos oficiales sin aparcamiento reservado y vigilado.
- Zona de aparcamiento o garaje insuficientes.

Entendemos que no podemos seguir sin disponer de espacios acondicionados adecuadamente para la custodia, almacén, taller, etc. Además, en el caso de las Bases Marítimas, una de las máximas prioridades ha de ser dotar de un acceso seguro a las embarcaciones que todavía no lo tienen.



SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

Desde SIAT entendemos que, para las bases que se encuentran en un espacio perteneciente a Puertos del Estado, la Agencia Tributaria debería llegar a un Acuerdo con este organismo público que debería recoger los requisitos mínimos de instalaciones y servicios de las Unidades de Vigilancia Aduanera alojadas en los recintos portuarios. Para la elaboración de este Acuerdo se tiene que contar con la necesaria participación del Servicio de Prevención Propio y con la parte social.

Además, reclamamos la revisión del contenido y la maximización del rendimiento del acuerdo plasmado en la Resolución de 9 de diciembre de 2020, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal de Administración Tributaria, para la colaboración en el ámbito marítimo entre la Armada y Vigilancia Aduanera. En el mismo, se especifica que:

“Por otro lado, todo estacionamiento desde una instalación militar u operación desde ella, conlleva también el uso y aprovechamiento de la propia instalación (línea de muelle, amarres, espacio para vehículos aparcados, seguridad del recinto, mantenimiento de la propia instalación, etc.), así como de los suministros que el buque o aeronave necesite; y puede suponer también el uso de otra serie de servicios con que aquella instalación militar cuente (almacenes, alojamientos, comedores, remolcadores, recogida de basuras y residuos, servicios y personal contra incendios, telecomunicaciones, seguridad perimetral, etc.). En este sentido, el uso y aprovechamiento de las diferentes instalaciones, medios, servicios y suministros por aquellas unidades que se ubican en las instalaciones militares, devengan en costes. Estos costes se originan tanto por el necesario mantenimiento de las instalaciones, como por los suministros que éstas requieren y el empleo de medios que facilitan la operación de estas unidades”.

Estimamos que no se ha aprovechado adecuadamente el margen de actuación que permite este convenio para negociar con las autoridades militares de los arsenales donde los patrulleros de Vigilancia Aduanera se encuentran (Las Palmas de Gran Canaria, Cartagena) o recintos militares como los de la Escuela de Marín (Pontevedra).

Queda claro que hay mucho margen de mejora en este campo. La AEAT representa un servicio público de la máxima importancia como órgano recaudador del Estado, y Vigilancia Aduanera forma parte del mismo con una misión crucial como es la represión de los delitos e infracciones de contrabando, la lucha contra el tráfico de drogas y otros delitos relacionados como el blanqueo de capitales, el fraude de Impuestos Especiales y otros fraudes fiscales y la economía sumergida. Por ello, Vigilancia Aduanera no puede ser un Departamento estanco fuera de la Agencia Tributaria, sino que tiene que estar incorporada totalmente en este ente público, mediante la creación de un Departamento de Investigación Fiscal tal y como indicamos en nuestra *“Propuesta de Reorganización de la Agencia Tributaria”*; el embrión de ese Departamento sería la actual Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (VA) y la Oficina Nacional de Investigación del Fraude (ONIF) y mantendría una estrecha colaboración con el resto de los Departamentos operativos de la Agencia Tributaria y con los órganos correspondientes de la Administración de Justicia, cuando sea necesario.

Por todo lo expuesto, exigimos que se pongan los medios necesarios para que el personal de V.A. tenga unos estándares mínimos de seguridad, salud y dignidad, acordes al siglo XXI, en sus centros de trabajo.

Manuel Porras Calva
Secretario General de SIAT

Recibo de presentación

Datos del asiento registral

Número de asiento registral:

Fecha: 14-07-2025

Hora: 12:35:09

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: 2025-07-14 Escrito Presidenta CSSI estado bases VA

Datos del interesado

NIF:

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

Datos de contacto

Teléfono: 915831245

Correo electrónico: info@sindicatosiat.com

Relación de ficheros anexados

-	Nombre del archivo	Descripción	Tamaño	Algoritmo Huella	Huella electrónica	Código seguro de verificación (CSV)
1	2025-07-14 Escrito Presidenta CSSI estado bases VA.pdf	2025 07 14 ESCRITO PRESIDENTA CSSI ESTADO BASES VA	229,71 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.