

LAS MISIONES DE VIGILANCIA DE COSTA Y PESCA

Gregorio BUENO MURGA

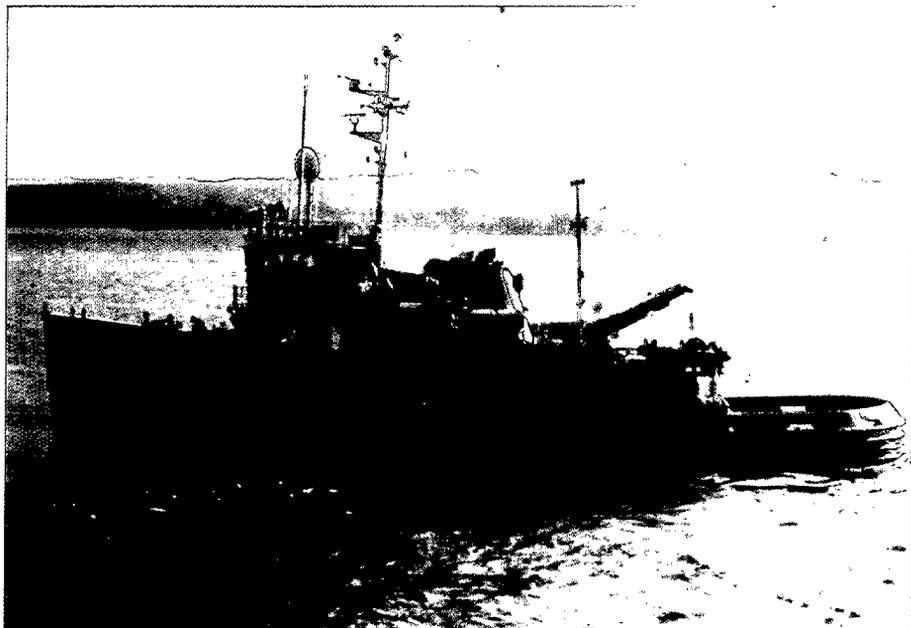


ON este título genérico se designan las misiones que realizan los buques que componen las fuerzas de las zonas marítimas y que, específicamente, no se hacen a la mar para cumplimentar otro tipo de misiones. Así, sin tener los datos exactos de los días de mar navegados por todos los buques de nuestra Armada, se puede asegurar que esta misión es la que más esfuerzo supone para la Armada, por lo menos en días de mar de actividad de los buques, no en vano a ella se dedican un total de cuatro patrulleros de altura clase *Serviola*, dos patrulleros clase *Chilreu*, dos remolcadores de altura clase *Mahón*, un remolcador de altura clase *Ferrol*, diez patrulleros clase *Anaga*, seis patrulleros clase *Barceló*, cuatro patrulleros clase *Conejera*, dos patrulleros clase *Toralla*, así como otros cuatro patrulleros de vigilancia costera e interior.

Pero, ¿en qué consiste exactamente esta misión redactada en términos tan generales?, ¿qué aspectos abarca?, ¿cuál es la mejor forma de cumplimentarla? Éstas y otras preguntas que con relación a ello pudiesen surgir pretenden ser aclaradas o, al menos, esbozadas en el presente artículo. Adelantando un poco el resumen del mismo, veremos que no es precisamente una misión de relleno ni que exige poca actividad, si no más bien al contrario, se trata de una misión con mucho contenido y que se diversifica en variadas actividades en la mar.

Por tanto, no consiste en vigilar la costa para determinar que ésta no se ha desplazado por causas extrañas o movimientos tectónicos, como alguien bromeó en alguna ocasión comparando las distintas misiones de carácter operativo que desempeñaban dos buques distintos.

Por otra parte, es necesario recalcar el aspecto y la incidencia económica de estas actividades; su buena ejecución contribuye al incremento del bienestar nacional, generando las condiciones necesarias para contribuir al mantenimiento de la actividad pesquera, que proporciona un elevado número de puestos de trabajo en distintas industrias relacionadas de forma directa o indirecta con la pesca; también colabora a preservar las riquezas naturales que se mantienen en el lecho submarino y en las aguas de nuestra zona económica



Remolcador de altura *Mahón*, uno de nuestros buques dedicados a labores de vigilancia de costa y pesca. (Foto: G. Bueno Murga).

exclusiva. Y también son misiones de ejecución permanente, ya sea en tiempo de paz, situación de sitio o estado de guerra, pues la actividad económica que en estas aguas tiene lugar no debería interrumpirse en cualquiera de las situaciones nombradas.

Ejercicio de soberanía

Éste es, fundamentalmente, el objeto de las misiones de vigilancia de costa y pesca. Según la Ley Orgánica 6/1980 de Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, la Armada es la responsable principal de alcanzar los objetivos marítimos de la defensa nacional. Dentro de estos objetivos permanentes, se pueden citar el ejercicio de la soberanía, entendiendo por tal el conocimiento de todo cuanto acontece en los espacios marítimos de jurisdicción nacional. Como quiera que existen diferentes espacios que disponen de distinta consideración y en los que el país ribereño tiene distintas competencias, en cada uno de ellos se deberá actuar de forma distinta acorde con las competencias asignadas. Todo esto se verá de forma más clara en los siguientes párrafos.

Análisis de la misión

Los objetivos físicos que se pueden identificar en esta misión son de distintos caracteres; así algunos serán de tipo geográfico, otros son objetivos dinámicos, como los buques, otros son personas y otros serán objetos.

Entre los de tipo geográfico, están los espacios marítimos: las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y, por fin, las aguas internacionales, pues aunque en éstas no se puede ejercer el derecho soberano, la presencia de otros objetivos físicos en las mismas puede obligar a actuar o puede condicionar una actuación.

Dentro de las unidades están los buques de pesca, mercantes, de recreo o unidades militares, cada uno de ellos afectado por la carga que pueda llevar, la actividad que esté realizando, las aguas en las que se encuentre o la bandera que arbore.

Por último, dentro del apartado de otros, están las personas y objetos; como ejemplo se pueden citar a naufragos, objetos a la deriva, peligros a la navegación procedentes de naufragios o de buques en navegación.

De esta manera, todas las actuaciones en este tipo de misiones vendrán condicionadas por las posibles combinaciones de objetivos físicos citados anteriormente y, de forma general y fácilmente interpretable, se puede decir que la actuación ante un buque de bandera extranjera fondeado en aguas interiores no será la misma que ante un pesquero nacional faenando en aguas del mar territorial, pues la actividad de uno y de otro es totalmente diferente y supone un distinto tipo de posibles delitos o quebrantos a la normativa vigente. Por supuesto existen otros condicionantes que van a determinar el tipo de actuación, como pueden ser las condiciones meteorológicas o la existencia de zonas con algún tipo de restricción pesquera o de navegación.



Embarque del equipo de inspección en la embarcación que le llevará al pesquero. (Foto: G. Bueno Murga).

Regulación de los espacios marítimos

Parece menester ofrecer un rápido recordatorio de la consideración jurídica de los espacios marítimos definidos en el Convenio de Jamaica para así entender mejor las competencias en cada uno de ellos.

Las aguas interiores, comprendidas hacia el interior de la línea base, tienen la consideración de territorio, en ellas la soberanía del Estado ribereño se ejerce en todos sus términos.

El mar territorial se extiende desde la línea base o línea de bajamar escorada hasta las doce millas; en él, el Estado tiene la plena soberanía, pero debe respetar el derecho de paso inocente, que en resumen consiste en navegar por éste, siempre que el buque que se sujete a él se someta a las leyes promulgadas por el Estado ribereño.

La zona contigua se extiende desde el mar territorial hasta las veinticuatro millas de la línea base. El Estado ribereño ejerce algunos derechos restringidos relativos a la vigilancia fiscal, aduanera, de pesca, inmigración y sanidad.

La zona económica exclusiva se extiende hasta las doscientas millas de las líneas base y en ellas el Estado ribereño tiene derechos soberanos en la explotación de los recursos del lecho marino, subsuelo y aguas suprayacentes.

Salvamento marítimo

La ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante definió la creación de un servicio público destinado al salvamento de la vida humana en la mar y para luchar contra la contaminación. La creación de este servicio y la posterior promulgación del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación liberó a la Armada de la responsabilidad del rescate y salvamento que hasta entonces compartía con el Servicio Aéreo de Rescate (SAR) del Ejército del Aire.

Hoy en día han proliferado los medios de salvamento que están a disposición de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, las comunidades autónomas y la Cruz Roja del Mar. A ellos se pueden agregar, caso de ser requeridos, los medios de la Guardia Civil del Mar, del Servicio de Vigilancia Aduanera, del Ejército del Aire y, por supuesto, de la Armada. Todo esto ha propiciado que la Armada se haya desentendido de este tipo de misiones a no ser que sea requerida su presencia. No obstante, en muchos sectores de la población y de la opinión pública se reclama esta presencia al entender que ha sido una labor tradicional de nuestra Armada.

Por otra parte, no podemos olvidar que el salvamento y la asistencia en la mar cuando está en riesgo la vida humana es una obligación a la que debe darse la máxima prioridad. Por ello los buques de la Armada tienen la obligación de participar en estos salvamentos si dicha intervención no compromete su

misión; no es éste el caso, pues precisamente la misión del buque incluye esta actividad. Pero no es menos cierto que de cada rescate se deriva una compensación económica. Es por esto que la actividad de los buques de la Armada debe limitarse al salvamento de las vidas humanas comprometidas, dejando el rescate de los medios materiales para las unidades de superficie o aéreas de otras administraciones o entidades, si éstas están próximas a la zona del siniestro.

En todo caso, antes de efectuar un salvamento es necesario evaluar, además de la compatibilidad con la misión que se está cumplimentando, los posibles daños que se puedan producir al buque propio en la ejecución del rescate, la capacidad del buque para prestar el auxilio y la proximidad de otros buques especializados y ya citados.

Hallazgos y extracciones

Es habitual cuando se navega encontrarse objetos abandonados en la mar y a la deriva; en estos casos, los buques deben proceder a recoger aquellos que supongan un peligro para la navegación. Si la recogida fuese imposible por falta de medios para izarlo a bordo o por un tamaño excesivo para el porte o la capacidad de transporte del buque, se debe sopesar la posible recogida por medios civiles, o si supusiese un peligro para la navegación se debe proceder a su hundimiento. Especial precaución debe tenerse con objetos que pudiesen contener explosivos o materiales tóxicos; en este caso es recomendable el izado a bordo y no el hundimiento, por razones obvias, pero en cualquier caso debe primar la precaución en el manejo.

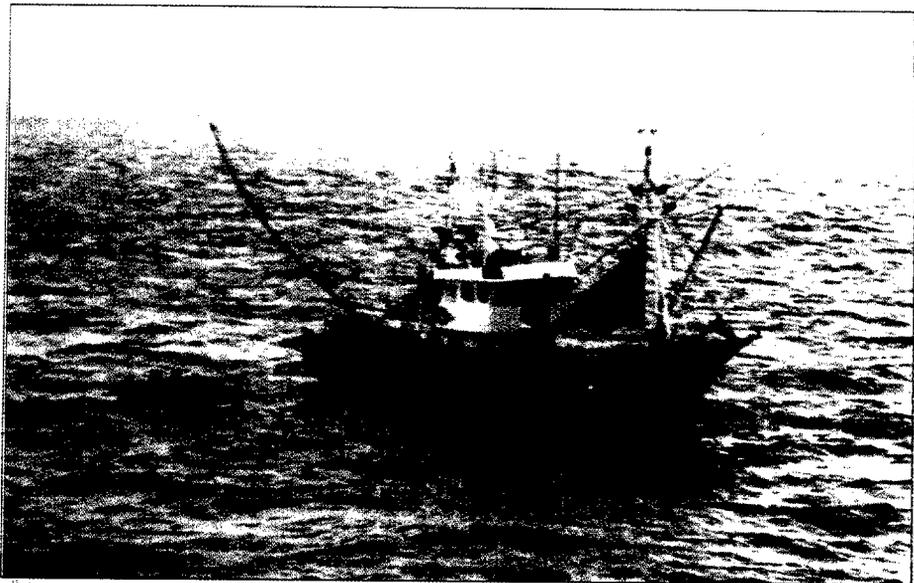
Cualquier actividad de exploración o extractiva dentro del mar territorial debe contar con el permiso de la autoridad de marina o de la correspondiente autoridad portuaria; es por ello que la actividad de los buques dedicados a estas tareas debe ser concienzudamente supervisada para evitar extracciones no autorizadas. Normalmente, los buques autorizados suelen figurar en los mensajes *White*.

Lucha contra la contaminación

La presencia en la mar ejerce una doble misión: por un lado, disuade a posibles infractores de arrojar a la mar productos contaminantes, y por otro permite detectar la presencia de estos productos contaminantes y, en su caso, de los delincuentes. En este último caso, los buques de la Armada actuarían en una misión de policía marítima, elevando la correspondiente denuncia a las autoridades con competencia sancionadora a través de la autoridad naval.

Es necesario tener presente el ábaco donde figuran las restricciones de arrojar al mar residuos, en función del tipo de residuo, su distancia a tierra y

las aguas por las que se navegue. La correcta interpretación de este ábaco que está a bordo de todos los buques de la Armada permite determinar el tipo de residuo que puede ser arrojado al mar sin que suponga un delito contra el medio ambiente.



El equipo de asistencia del *Serviola* dirigiéndose a prestar una asistencia mecánica a un pesquero durante la campaña del bonito 1999. (Foto: G. Bueno Murga).

Pesca

Es ésta la actividad que más tiempo ocupa a este tipo de buques durante su permanencia en la mar. Y esta actividad incluye tres acciones, que pueden ser llevadas a cabo de forma simultánea:

- Efectuar inspecciones a los pesqueros nacionales y extranjeros en aguas nacionales de jurisdicción pesquera nacional: mar territorial y zona económica exclusiva; para comprobar el cumplimiento de la legislación de aplicación.
- Efectuar presencia en los caladeros, en las zonas de tránsito y en las proximidades de los puertos de descarga para disuadir a los posibles infractores e incitarles al cumplimiento normativo.
- Prestar apoyo a las embarcaciones nacionales dedicadas a esta importante actividad. Este apoyo, de diversos tipos, puede abarcar desde la reparación de averías mecánicas, eléctricas o de otro tipo, la asistencia médica

a las dotaciones, la evacuación de marineros que puedan presentar cuadros médicos que así lo requieran, el apoyo de buceadores ante la posible necesidad que pueda surgir y el apoyo logístico de pequeños enseres.

La inspección, que quizá es el aspecto más visible de esta actividad, incluye la comprobación de la documentación de tipo administrativo que preceptivamente debe llevar el pesquero: rol de despacho del buque, libretas de inscripción marítima de la tripulación, titulación del patrón, certificados de reconocimiento del buque, licencia de pesca, diario de navegación y diario de a bordo; otra cuestión a comprobar es la referida a las artes que se llevan a bordo, que deben coincidir con aquéllas para las que está autorizado el buque y deben respetar la normativa legal en tamaño, mallas, número de anzuelos o nasas autorizadas; las capturas son comprobadas para asegurar que se respetan las tallas mínimas autorizadas; esto se hace en el caso de arrastres, que por las características de este arte son más proclives a capturar inmaduros; y, por último, se comprueba la zona de pesca, que no está afectada por ninguna restricción total o temporal y que coincide con la zona para la que está despachado el buque.

Para evitar la detección por parte de los pesqueros o de sus colaboradores, hay algunas normas que deben ser observadas para conseguir una mayor



La preservación y la racional extracción de nuestros recursos pesqueros, una obligación de nuestros buques de vigilancia de pesca. (Foto: G. Bueno Murga).

eficiencia en las inspecciones: ante la sospecha de un infractor, maniobrar para interponerse entre él y la derrota de evasión, que suele ser hacia puerto o aguas someras; levar antes del orto para que no sean vigilados los movimientos del buque inspector, acercarse a los pesqueros con la embarcación en la que va el equipo de inspección ya en el agua y otras.

Antes se citó la labor de apoyo, es algo que no se debe descuidar para mantener el prestigio que, en el ambiente pesquero, tiene la Armada. Del buen hacer en este aspecto se deriva una actitud favorable a la presencia de los buques de la Armada en los caladeros; las tripulaciones de los pesqueros ven así no solo a una representación de la autoridad que les obliga a cumplir con el ordenamiento legal en beneficio de la preservación de los recursos naturales, sino también a unos profesionales de la mar dispuestos a auxiliarles en las necesidades que tengan y que convenientemente solucionadas en la mar pueden salvarles la vida o hacerles que no pierdan una marea, con la grave repercusión económica que esto conllevaría.

Como consecuencia de las inspecciones citadas, pueden derivarse distintas acciones según se haya detectado o no una infracción. En caso de que no se haya detectado, la embarcación continuará con su actividad. En caso de que se haya detectado infracción, si ésta es menos grave, el pesquero podrá continuar con su actividad; en caso de mayor gravedad habrá que dirigirlo a puerto para solventar lo que haya sido detectado, en otros casos se pueden precintar artes para evitar que vuelvan a ser usadas y, por último, el pesquero puede ser conducido a puerto para ponerlo a disposición de las autoridades de la delegación de pesca. En caso de que un buque intentase huir, puede ser perseguido fuera de las aguas de la zona económica exclusiva nacional.

Denuncia de infracciones

Es relativamente común que un buque de la Armada en navegación detecte la comisión de un delito en el ámbito marítimo; en este caso, el comandante está obligado a elevar un parte a la autoridad periférica de la Armada del puerto de llegada notificando los hechos y los presuntos delinquentes, en caso de ser conocidos. En caso de que el delito sea de gran entidad, el comandante denunciará los hechos a su superior autoridad, mientras retiene al buque que ha cometido el delito hasta recibir instrucciones, que podrían incluir el acompañamiento a puerto para su entrega a la autoridad judicial competente.

Estos delitos pueden tener relación con el libre desarrollo de actividades, el aseguramiento de la libertad de la navegación, el respeto al libre ejercicio de la navegación sometida a las normas del reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar y otros.

Vigilancia marítima

Se puede definir de esta forma aquella que se efectúa en beneficio de la consecución de los objetivos de la defensa nacional. Obtención de inteligencia y control del tráfico marítimo puede incluirse en ella.

En lo que a inteligencia se refiere, la vigilancia marítima tiene como objeto obtener información sobre la situación, despliegue, movimientos e intenciones de unidades submarinas, de superficie y aéreas potencialmente hostiles, así como de sus centros de mando y control y otras instalaciones de interés en tierra para proporcionar indicadores de alerta y el establecimiento de las oportunas alarmas. El Plan Permanente de Inteligencia Naval establece las áreas de interés y las necesidades de información, que por obvias razones de reserva no van a ser indicadas en estas líneas. Sí hay que destacar que dentro de las unidades no sólo se contemplan los buques de combate, sino también los mercantes con bandera de alguno de los países incluidos en las zonas de interés citadas.

En el caso del control del tráfico marítimo, se pretende ejercer la soberanía comprobando que los buques fondeados en aguas interiores disponen de la obligatoria autorización de la autoridad marítima correspondiente. Se colaborará en la identificación de mercantes que navegan por nuestras aguas y se verificará que se respetan las normas de aplicación a la navegación marítima.

Otros organismos con competencias

Pretendo aquí citar estos organismos y las competencias que son de su ámbito para poder diferenciarlas de las propias.

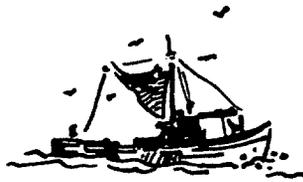
Ministerio del Interior.—Debe velar por el cumplimiento de la legislación general y de conservación de recursos, debe garantizar el resguardo fiscal del Estado y perseguir el contrabando y tiene la obligación de custodiar las costas, puertos y fronteras o límites marítimos. Para atender a estas obligaciones en el año 1991 se crea el Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Ministerio de Fomento.—La Ley 27/92 reordena la legislación marítima, asignando funciones a las capitanías marítimas de las que antes estaban asignadas a la Armada, sobre todo en relación con el tráfico marítimo en general.

Ministerio de Economía y Hacienda.—La Ley de represión del contrabando modificó de forma sustancial la regulación marítima existente hasta esa fecha, asignando cometidos de control del contrabando al Servicio de Vigilancia Aduanera dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda.

Resumen

En estas páginas he intentado exponer y desarrollar de forma muy breve todos los cometidos que llevan implícitas las misiones de vigilancia de costa y pesca. Espero haber conseguido el objetivo de exponer que se trata de misiones que exigen una dedicación plena y en las que la Armada se juega su prestigio ante diversos sectores relacionados profesionalmente con la mar: cofradías de pescadores, pescadores, centros de control de tráfico marítimo, autoridades portuarias, secretaría general de pesca y otros. Es por todo ello y por la trascendencia económica y las repercusiones sociales que se derivan de estas actuaciones, que la Armada debe continuar con el esfuerzo que en la actualidad dedica al desempeño de estas misiones.



BIBLIOGRAFÍA

- Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Plan Nacional de Salvamento Marítimo y de Lucha contra la Contaminación.
- Ley 60/62 por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.
- Derecho del Mar.
- Ley Orgánica 12/95 de represión del contrabando.