



Universidad de Oviedo

**Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón**

*Trabajo Fin de Máster*

COMPARATIVA ENTRE LOS SERVICIOS NACIONALES DE  
GUARDACOSTAS EN LA UNIÓN EUROPEA (UE) Y SU  
COOPERACIÓN DENTRO DE LA NUEVA AGENCIA EUROPEA DE  
LA GUARDIA DE FRONTERAS Y COSTAS (EBCGA).

*Para acceder al Título de Máster Universitario en*

**INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

*Autor: Marco Sernaglia*

*Tutora: PhD y Capt. Marlene Bartolomé Sáez*

*Junio - 2017*

# Índice

<b>1. Introducción</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Las agencias de guardacostas de los países europeos</b> .....	<b>7</b>
2.1 Alemania.....	7
Centro de Seguridad Marítima (MSZ).....	7
Guardacostas.....	8
Comando Central para Emergencias Marítimas.....	8
Departamento de Seguridad Marítima de la Policía Federal.....	9
Administración Federal de Aduanas.....	9
Asociación Marítima Alemana de Búsqueda y Rescate (DGzRS).....	10
Armada.....	10
BSH Agencia Federal Marítima e Hidrográfica.....	11
Servicio de Seguridad de Buques de la BG Verkehr.....	11
2.2 Bélgica.....	12
Guardacostas.....	12
Agencia de Servicios Marítimos y Costeros.....	13
Servicio Público Federal del Ministerio de Finanzas - Aduanas e Impuestos.....	14
Servicio Público Federal del Ministerio de Interior - Policía de la Navegación.....	14
Ministerio de Defensa.....	15
Voluntarios del Salvamento Marítimo del canal de Blankenbergse (VBZR).....	15
Ship Support.....	15
2.3 Bulgaria.....	16
Policía de Fronteras.....	16
Autoridad Marítima.....	16
Compañía Nacional de Infraestructuras Portuarias.....	17
2.4 Chipre.....	18
Policía Marítima y Portuaria.....	18
Centro Conjunto de Coordinación de Rescate.....	18
2.5 Croacia.....	19
Capitanía de Puerto.....	19
MRCC Rijeka.....	19
Servicio de Control y Gestión del Tráfico Marítimo.....	20
2.6 Dinamarca.....	21
Autoridad Marítima.....	21
Ministerio de Defensa.....	21
Asociación Danesa de Salvamento.....	22

2.7	Eslovenia .....	23
	Estación de Policía Marítima de Koper .....	23
	Administración Marítima.....	23
2.8	España.....	25
	Dirección General de Marina Mercante (DGMM).....	25
	Capitanías Marítimas.....	27
	Salvamento Marítimo (SASEMAR).....	29
	Cruz Roja del Mar (C.R.E.).....	30
	Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR).....	30
	Servicio de Guardacostas de Galicia .....	32
	Autoridad Portuaria.....	32
	Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA).....	33
2.9	Estonia .....	34
	Administración Marítima.....	34
	Policía y Guardias de Fronteras .....	34
	Organización de Rescate Marítimo .....	34
2.10	Finlandia.....	36
	Guardia Fronteriza .....	36
	Agencia Finlandesa de Transporte .....	37
	Agencia de Seguridad del Transporte.....	37
	Institución Finlandesa de Salvamento .....	37
	Instituto Finandés de Medio Ambiente.....	38
2.11	Francia .....	39
	Prefecturas Marítimas.....	39
	La Secretaría General del Mar (SGMer) .....	40
	Comité Interministerial de la Mar (CIMer).....	41
	Dirección de Asuntos Marítimos (DAM).....	41
	Centros Regionales Operativos de vigilancia y rescate (CROSS).....	43
	Centro Operativo de la Función de Guardacostas (COFGC).....	44
	Gendarmería Marítima .....	44
	Servicio de Guardacostas de la Aduana .....	45
	Sociedad Nacional de Salvamento en la Mar (SNSM).....	45
2.12	Grecia.....	46
	Guardia Costera .....	46
2.13	Italia .....	47
	Cuerpo de las Capitanías de Puerto.....	47
	Servicio Naval de la Guardia de Aduanas .....	49

Carabinieri .....	49
Medios Navales de la Policía de Estado.....	50
2.14 Letonia .....	51
Administración Marítima.....	51
Guardia Costera .....	51
Guardia de Frontera.....	52
2.15 Lituania.....	53
Administración de Seguridad Marítima.....	53
Servicio de Vigilancia Marítima y Costera .....	53
Guardia de Frontera.....	54
2.16 Malta .....	55
Autoridad de Transporte .....	55
Escuadrón Marítimo .....	55
2.17 Países Bajos.....	56
Guardia Costera .....	56
Policía Militar Real.....	57
Armada Real .....	57
Asuntos aduaneros .....	57
Policía Marítima.....	57
Real Institución de Salvamento Marítimo (KNRM).....	58
2.18 Polonia .....	59
Autoridad de Administración Marítima.....	59
Departamento Marítimo de la Guardia Fronteriza.....	59
Servicio de Salvamento Marítimo.....	60
2.19 Portugal.....	61
Autoridad Marítima Nacional (AMN).....	61
Dirección General de la Autoridad Marítima (DGAM) .....	67
Instituto Marítimo de Socorro a Náufragos (ISN).....	67
Servicio de Lucha contra la Contaminación Marina (SCPM).....	67
Dirección de Faros (DF).....	67
Policía Marítima (PM) .....	68
2.20 Rumania .....	69
Guardia Costera .....	69
Autoridad Naval.....	69
2.21 Suecia.....	71
Consejo de Seguridad Marítima .....	71
Guardia Costera .....	71

Administración Marítima.....	71
Policía Marítima.....	73
Sociedad Sueca de Salvamento Marítimo.....	73
2.22 NO-UE Islandia.....	74
Guardia Costera .....	74
Autoridad de Transporte .....	75
Asociación de Búsqueda y Rescate .....	75
2.23 NO-UE Noruega .....	76
Guardia Costera .....	76
Administración Costera.....	77
Autoridad Marítima.....	77
Policía.....	77
Sociedad de Salvamento Marítimo.....	78
<b>3. Comparación de los servicios de guardacostas de los Países Europeos.....</b>	<b>79</b>
3.1 Un único servicio de guardacostas.....	79
Ventajas.....	79
Desventajas.....	79
3.2 ¿Un servicio de guardacostas militar o civil?.....	80
Ventajas.....	80
Desventajas.....	81
3.3 Un servicio de guardacostas armado .....	81
Ventajas.....	81
Desventajas.....	82
3.4 Una Academia de formación en común.....	82
Ventajas.....	82
Desventajas.....	82
3.5 Cooperación a nivel europeo .....	83
Ventajas.....	83
Desventajas.....	83
<b>4. Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (EBCGA) .....</b>	<b>84</b>
4.1 Evolución histórica .....	84
4.2 Bases de derecho .....	85
4.3 El Reglamento .....	87
<b>5. Conclusiones .....</b>	<b>89</b>
<b>6. Bibliografía.....</b>	<b>91</b>

## Índice de las imágenes

ILUSTRACIÓN 1: ORGANIGRAMA DEL COMANDO CENTRAL PARA EMERGENCIAS MARÍTIMAS.....	9
ILUSTRACIÓN 2: ZONA SAR ALEMANA.....	10
ILUSTRACIÓN 3: ZONA SAR BELGA.....	13
ILUSTRACIÓN 4: ZONA SAR BÚLGARA.....	17
ILUSTRACIÓN 5: ZONA SAR CIPRIOTA.....	18
ILUSTRACIÓN 6: ZONA SAR CROATA.....	19
ILUSTRACIÓN 7: ZONA SAR DANESA.....	22
ILUSTRACIÓN 8: ZONA SAR ESLOVENA.....	24
ILUSTRACIÓN 9: ESTRUCTURA DE LA DGMM.....	27
ILUSTRACIÓN 10: ZONA SAR ESPAÑOLA.....	29
ILUSTRACIÓN 11: ZONA SAR ESTONIA.....	35
ILUSTRACIÓN 12: ZONA SAR FINLANDESA.....	36
ILUSTRACIÓN 13: ORGANIGRAMA DE LAS PREFECTURAS MARÍTIMAS.....	40
ILUSTRACIÓN 14: ZONA SAR FRANCESA.....	43
ILUSTRACIÓN 15: ZONA SAR GRIEGA.....	46
ILUSTRACIÓN 16: DEPENDENCIA DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DE LOS MINISTERIOS ITALIANOS.....	48
ILUSTRACIÓN 17: ZONA SAR ITALIANA.....	48
ILUSTRACIÓN 18: ZONA SAR LETONA.....	51
ILUSTRACIÓN 19: ZONA SAR LITUANA.....	53
ILUSTRACIÓN 20: ZONA SAR MALTESA.....	55
ILUSTRACIÓN 21: ZONA SAR POLACA.....	60
ILUSTRACIÓN 22: ORGANIGRAMA DE LA DGAM.....	65
ILUSTRACIÓN 23: ZONA SAR PORTUGUESA.....	66
ILUSTRACIÓN 24: ZONA SAR RUMANA.....	70
ILUSTRACIÓN 25: ZONA SAR SUECA.....	72
ILUSTRACIÓN 26: ZONA SAR ISLANDESA.....	75
ILUSTRACIÓN 27: ZONA SAR NORUEGA.....	76

## **1. Introducción**

Por servicio de guardacostas se entiende, en general, una autoridad marítima con tareas de seguridad, control y administración, pero las tareas de cada servicio de guardacostas varían ampliamente de país a país. De acuerdo con el país, la naturaleza de su guardia costera puede pasar de una fuerza militar fuertemente armada con amplios poderes de la autoridad policial, a una organización de voluntarios simple con funciones limitadas de búsqueda y rescate en el mar sin ningún tipo de autoridad de carácter policial. Hay varios tipos de agencias que desempeñan tareas similares a las de un servicio de guardia costera en los países europeos, puede que estas agencias sean una dirección central con la tarea principal de coordinación de diversos organismos marítimos, una entidad administrativa, un órgano policial o un ramo de las fuerzas armadas. Por lo general, entre las funciones que se pueden asignar a un servicio de guardacostas están las siguientes:

- a) Búsqueda y rescate en el mar.
- b) Vigilancia costera y patrullaje
- c) Autoridad Marítima y Policía Portuaria.
- d) Seguridad portuaria.
- e) Seguridad de la navegación.
- f) Ayudas a la navegación.
- g) La inspección de las aguas territoriales y zonas económicas exclusivas.
- h) Control de fronteras y aduanas.
- i) La lucha contra la contaminación marina.
- j) Inspección de buques.

En tiempo de guerra, algunos servicios de guardacostas militares también son propensos a tener funciones de defensa de los puertos y de la infraestructura costera.

Al ser la comparación de los servicios nacionales de guardacostas que se quiere hacer enfocada sobre su cooperación en la nueva Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (EBCGA), se tratarán solo los países que participan en ésta con medios marinos y que son, en orden alfabético: Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia, de los que forman parte de la UE e Islandia y Noruega, que forman parte del Área Schengen.

Por cada servicio de guardacostas nacional se analizan sus competencias y su estructura en primer lugar, y luego se hace una comparativa entre las tareas desarrolladas, sus diferencias, aportando ejemplos reales en que se demuestre los puntos fuertes y los puntos débiles de

cada guardia costera nacional, y finalmente se plantean los posibles éxitos y problemas que puede que tengan a la hora de cooperar juntos.

## **2. Las agencias de guardacostas de los países europeos**

A continuación, se introducen las agencias y los cuerpos que forman los servicios de guardacostas de los países europeos que ratificaron el reglamento de constitución de la nueva Agencia de Guardias de Fronteras y Costas (EBCGA).

### **2.1 Alemania**

En Alemania, el Servicio de Guardacostas está fragmentado entre las muchas autoridades policiales del gobierno federal y el Centro de Seguridad Marítima es el que se encarga de coordinar las mismas.

#### ***Centro de Seguridad Marítima (MSZ)***



El Centro de Seguridad Marítima es una red de comunicación y cooperación de las fuerzas operativas del gobierno federal alemán que garantiza la seguridad marítima. Se interesa por el transporte marítimo nacional e internacional, así como por la seguridad de la costa alemana [1]. Los representantes de los diversos cuerpos especializados se agrupan en el Centro Conjunto de Informes y Evaluación de Emergencias Marítimas (GLZ-See), que está operativo 24 horas al día durante todo el año. Los organismos que participan son [2]:

- a) El Centro de Control de la Policía Federal.
- b) Aduanas.
- c) El Centro de Control del Departamento de Protección de la Pesca del Instituto Federal de Agricultura y Alimentación.
- d) La administración de las vías navegables y marítimas del Gobierno Federal.
- e) Una unidad de conexión de la Armada.
- f) El centro de control policial de protección de agua de los cinco países costeros.
- g) El Comando Central para Emergencias Marítimas.

El Centro Conjunto de Informes y Evaluación de Emergencias Marítimas (GLZ-See) tiene las siguientes tareas principales:

- a) Suministro de datos e información pertinentes para los socios de la red.
- b) Creación de imágenes de situación común.

- c) Primera evaluación común de la situación general.
- d) Consulta mutua.
- e) Apoyo mutuo para situaciones especiales.
- f) Apoyo logístico para el personal de ejecución y de emergencia.
- g) Cooperación con los centros de localización de otras autoridades e instituciones.
- h) Participación en la preparación, ejecución y evaluación de ejercicios conjuntos.

De hecho, corresponde a las respectivas autoridades locales dirigir las intervenciones operativas tanto en las operaciones cotidianas como en situaciones especiales; los organismos federales solo aseguran su apoyo dentro del marco de las disposiciones legales. El intercambio de informaciones entre los distintos organismos se hace sobre la base de la plataforma de datos MSZ.

### **Guardacostas**



El componente marítimo de la policía federal es parte de los "guardacostas", una red de coordinación de las fuerzas del orden federales en el mar, que incluye Aduanas, la Administración de las vías navegables y marítimas del Gobierno Federal y el Departamento de Protección de la Pesca [3].

### **Comando Central para Emergencias Marítimas**



El Comando Central de Emergencias Marítimas es el organismo alemán para hacer frente a las emergencias marítimas; es responsable de la planificación, preparación y realización de todas las mis-iones de [4]:

- a) Rescate de náufragos.
- b) Respuesta a la contaminación.
- c) Lucha contra incendios.
- d) Asistencia técnica a buques en dificultad.
- e) Salvamento.

El Comando Central de Emergencias Marítimas está dirigido por un funcionario federal y está formado por cinco secciones diferentes [5]:

- a) Centro de Notificación y Evaluación de Emergencias Marítimas (MERAC).
- b) Centro de Control de la Contaminación Marina en Alta Mar y Sección de Salvamento.
- c) Centro de Control de la Contaminación Costera.
- d) Sección de Lucha contra Incendios, Rescate y Respuesta Médica.

e) Sección de Relaciones Públicas.

El Comando Central de Emergencias Marítimas utiliza personal, equipo y *know-how* de todas las autoridades e instituciones del gobierno federal, los estados costeros y las organizaciones privadas responsables del mar y la zona costera.

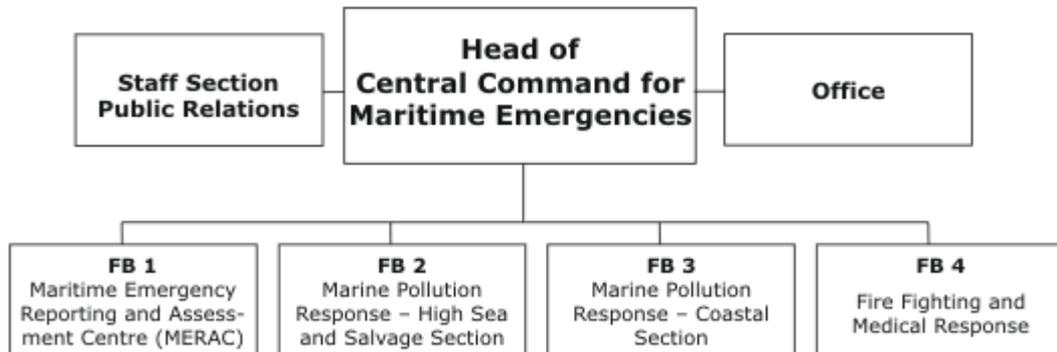


Ilustración 1: Organigrama del Comando Central para Emergencias Marítimas

### **Departamento de Seguridad Marítima de la Policía Federal**



El Departamento de Seguridad Marítima se ocupa de las tareas marítimas asignadas a la Policía Federal y es responsable de la vigilancia de policía fronteriza a lo largo de la frontera marítima alemana en el Mar del Norte y el Mar Báltico. Más allá de los límites marítimos de las aguas territoriales alemanas, la Policía Federal realiza tareas de policía general y de policía naval, así como tareas relacionadas con el derecho de pesca. Dentro de la Zona Económica Exclusiva, la Policía Federal protege los intereses alemanes de acuerdo con la Convención sobre el Derecho del Mar. El Centro de Prevención de Piratería es el punto de contacto central de las empresas alemanas en todos los temas relacionados con la lucha contra la piratería en el mundo; ofrece consejos a las navieras alemanas y ofrece recomendaciones sobre la protección contra ataques piratas [6].

### **Administración Federal de Aduanas**



La Administración Federal de Aduanas como la policía está formada por personal civil especializado y se ocupa de supervisar el movimiento de las mercancías a través de las fronteras exteriores de la UE. Los cometidos principales de la organización son [7]:

- a) La imposición y recogida de derechos de aduana e impuestos especiales.
- b) La protección del Estado asegurándose de que se respeten las prohibiciones y restricciones vigentes.

- c) La lucha contra el trabajo irregular y otras formas de empleo ilícito.

En cooperación con la Policía Federal, la Administración Federal de Aduanas proporciona vigilancia policial fronteriza de las fronteras marítimas. También lleva a cabo controles de pesca en cooperación con la Oficina Federal de Agricultura y Alimentación. Además, por cuenta de la Administración de Vías Fluviales y Canales, garantiza un transporte de aguas interiores seguro, supervisando la observancia de las normas de tránsito marítimo.

### **Asociación Marítima Alemana de Búsqueda y Rescate (DGzRS)**



La Asociación Marítima Alemana de Búsqueda y Rescate es una sociedad de voluntarios financiados gracias a donaciones privadas que se ocupa básicamente de [8]:

- a) Recuperar a los naufragos.
- b) Salvar a la gente del peligro.
- c) Cuidar a los heridos y enfermos en la mar.
- d) Operar el Centro de Coordinación de Rescate Marítimo (MRCC).

El Centro de Coordinación de Rescate Marítimo coordina todas las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo en las aguas alemanas del Mar del Norte y del Mar Báltico, de las cuales la DGzRS es responsable.



*Ilustración 2: Zona SAR alemana*

### **Armada**



La Armada alemana participa en el servicio nacional de SAR en el mar dirigida y coordinada por el Centro Marítimo de Coordinación de Rescate (MRCC) con sus medios aéreos. Sobre la base de numerosos acuerdos administrativos bilaterales, la Armada también apoya las diferentes

administraciones públicas en actividades de vigilancia medioambiental y control de derrames de hidrocarburos.

### ***BSH Agencia Federal Marítima e Hidrográfica***



BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

La Agencia Federal Marítima e Hidrográfica (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BSH) es una delegación del Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano que realiza una amplia gama de servicios marítimos en Alemania; los principales son [9]:

- a) Lucha contra la contaminación marina.
- b) Seguridad del transporte marítimo.
- c) Control de tráfico VTS.
- d) Levantamientos hidrográficos.
- e) Certificados de competencia para la gente de mar y promoción del sector marítimo.
- f) Servicios meteorológicos de alerta del nivel del mar, predicción de marea y servicio de vigilancia del hielo.
- g) Regulación del espacio marítimo en la Zona Económica Exclusiva Alemana (ZEE).
- h) Procedimientos de aprobación para parques eólicos marinos y oleoductos.

### ***Servicio de Seguridad de Buques de la BG Verkehr***



La BG Verkehr es una compañía estatal de seguros de accidentes obligatorios con sede en Hamburgo. Su Servicio de Seguridad de Buques es responsable, entre otras cosas, de la seguridad de los buques, la protección del medio marino, la legislación laboral marítima y la medicina marítima. La Oficina de Seguridad de Buques no es responsable de asuntos relacionados con asociaciones profesionales, pero realiza tareas estatales en nombre del gobierno federal. Supervisa el cumplimiento de los convenios internacionales sobre seguridad y protección ambiental en los océanos del mundo haciendo inspecciones PSC a buques extranjeros y es responsable de todos los buques que enarbolan la bandera alemana sean mercantes, pesqueros o de recreo [10].

## 2.2 Bélgica

Bélgica tiene un litoral más pequeño con respecto a otros países europeos, aunque sus puertos sean de los más transitados internacionalmente. Su servicio a la navegación está organizado por El servicio de los Guardacostas que dirige las intervenciones de los casi veinte organismos públicos titulados de diferentes competencias a nivel regional y federal.

### **Guardacostas**



El servicio de los Guardacostas en Bélgica es, como he dicho antes, puramente administrativo y sus tres principios básicos son [11]:

- a) Garantizar la igualdad de condiciones entre las diferentes instituciones públicas.
- b) Respetar las competencias respectivas de las mismas.
- c) Desplegar los recursos de manera que se eviten despilfarros.

Es una institución que tiene menos de quince años [12], depende del Ministerio de Interior Belga y está compuesta de dos componentes: una rama administrativa y una rama operativa. La rama administrativa del Servicio de Guardacostas está formada por tres unidades administrativas que se complementan [13]:

- a) El órgano estratégico.
- b) El órgano de consulta.
- c) La secretaría.

El órgano estratégico coordina la cooperación entre los diferentes servicios, presenta propuestas a los ministros pertinentes y los gobiernos federal y de Flandes. El órgano consultivo examina los documentos y recopila la información para el órgano estratégico. Finalmente, la secretaría se considera el motor del Servicio de Guardacostas y coordina tanto las actividades administrativas como las actividades operacionales. También organiza reuniones y prepara planes de emergencia en cooperación con los socios de la Guardia Costera y es responsable de mantener los contactos con las organizaciones de otros países. Junto a los recursos de los socios, la Central de Guardacostas representa la componente operativa del servicio y supervisa dos centros que trabajan en estrecha colaboración [14]:

- a) El Centro de Coordinación del Rescate Marítimo (MRCC).
- b) El Centro de Intercambio de la Información Marítima (MIK).

El MRCC se ocupa de la seguridad de la vida humana en la mar y coordina las operaciones de rescate (SAR) mientras que el MIK, se encarga de la seguridad de la navegación y de posibles violaciones de la legislación marítima.

### Agencia de Servicios Marítimos y Costeros



La Agencia de Servicios Marítimos y Costeros (MDK) del gobierno de Flandes asegura la seguridad de las aguas y de los puertos flamencos, además es responsable de la protección de la costa contra las inundaciones. Se divide en dos departamentos uno costero y otro de asistencia a la navegación [15]. Sus principales tareas son [16]:

- a) Encargarse en todo momento de la operatividad del Centro de Coordinación del Rescate Marítimo (MRCC).
- b) Proteger a las poblaciones costeras contra la violencia del mar y el seguimiento del estado del mar a fin de hacer previsiones.
- c) Desplegar los medios contratados por el estado que presten un servicio público.
- d) Encargarse del pilotaje seguro y eficiente a un precio adecuado.

Al mando del departamento costero se encuentran el Instituto Hidrográfico y la Red de Bajos Flamencos que se ocupa del balizamiento de estos arenales en el Mar del Norte [68].

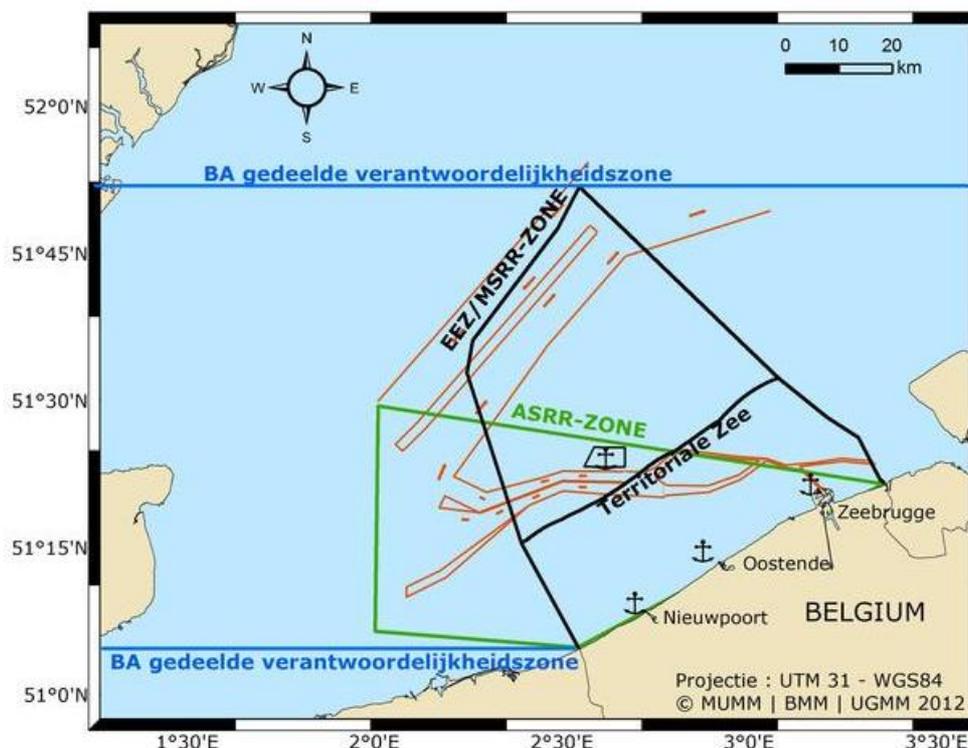


Ilustración 3: Zona SAR belga

El MRCC así como el servicio de VTS, la Red de Radars en el área Scheldt (SRK) y la Gestión Náutica en Común (CNM) con Holanda que en aquella zona están dirigidos por el departamento de ayuda a la navegación de la Agencia [17].

### **Servicio Público Federal del Ministerio de Finanzas - Aduanas e Impuestos**



Service Public  
Fédéral  
FINANCES

Aduanas es responsable de proteger a la sociedad, promover el comercio internacional, la gestión de las fronteras exteriores y garantizar la seguridad de la cadena logística de los bienes transportados por vía marítima. En el mar y en la costa, la brigada marítima protege los intereses nacionales, supervisa las instalaciones portuarias y la infraestructura estratégica en el mar. Puede inspeccionar los buques en busca de bienes de contrabando o drogas; el control de los barcos de recreo también cae dentro de su misión [18]. Hay una unidad de la Aduana de forma permanente en el Centro de Intercambio de la Información Marítima (MIK).

### **Servicio Público Federal del Ministerio de Interior - Policía de la Navegación**



**Politie Police**

Esta sección de la Policía Federal vela por que se cumplan con todas las leyes y reglamentos marítimos y se ocupa del control fronterizo, sobre todo luchando contra la migración ilegal hacia Reino Unido. Además una unidad de policía de la navegación está permanentemente presente en el Centro de Intercambio de Información Marítima (MIK) [19]. Entre sus tareas principales se encuentran [20]:

- a) La vigilancia del cumplimiento de las leyes y reglamentos tanto en las aguas como a bordo de los buques.
- b) El control de las fronteras.
- c) La función de policía judicial a bordo de los buques.
- d) Embargo de buques.
- e) La función de policía administrativa.
- f) Apoyo especializado a terceros.

Regularmente la Policía de la Navegación está involucrada en la inspección a bordo de buques sospechosos de derrame en el mar, siempre trabajando con uno o más socios. La Dirección de Policía de la navegación consta de cinco secciones, un Equipo de Soporte Técnico (TST) y un Centro de Intercambio de Información Marítima (MIK); estos servicios están dirigidos por un mando federal.

## **Ministerio de Defensa**



Cuando se produce una situación de emergencia en el Mar del Norte, el ministerio de Defensa ofrece ayuda y pone helicópteros, barcos de intervención rápida y buzos a disposición. La Armada lleva a cabo inspecciones en todos los buques de pesca belgas y extranjeros en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) belga; también ofrece su ayuda en caso de contaminación. Una unidad del Ministerio de Defensa está presente en el Centro de Intercambio de Información Marítima (MIK) [21].

## **Voluntarios del Salvamento Marítimo del canal de Blankenbergse (VBZR)**



El de los Voluntarios de Salvamento Marítimo del canal de Blankenbergse (VBZR) es un servicio de búsqueda y rescate en la mar aprobado por el gobierno. Los voluntarios conceden su ayuda por convicción y sin ningún tipo de compensación económica [22].

## **Ship Support**



Ship Support es un consorcio privado dirigido por cuatro socios cada uno de ellos con su una especialidad. Los Guardacostas suelen pedir su soporte para una amplia gama de tareas: salvamento, extinción de incendios, remolque y operaciones SAR [23].

## 2.3 Bulgaria

Bulgaria tiene una Administración Marítima que se ocupa de la mayoría de las tareas administrativas del mar auxiliada por la Policía de Fronteras.

### ***Policía de Fronteras***



La Policía de Fronteras es una fuerza policial especializada para proteger los límites nacionales tanto en tierra como en la costa, por esto utiliza medios acuáticos. De hecho, las fuerzas navales de la Policía de Fronteras ejercen el control sobre el cumplimiento de la normativa en materia de navegación y tránsito en el mar territorial, aguas interiores y la parte búlgara del Danubio, de buques y embarcaciones extranjeras. Junto con la Agencia Ejecutiva de Administración Marítima están cooperando para la construcción de un sistema de seguimiento de tráfico VTS que de momento está siendo desarrollado por la Compañía Nacional de Infraestructuras Portuarias. La componente naval de la Policía de Fronteras es también la encargada de velar al respecto de la ley en materia medioambiental, de la pesca, de la seguridad de la navegación y de los controles fiscales a los buques por cuenta de la Agencia Ejecutiva de la Administración Marítima y de Aduanas, con las cuales coopera ampliamente [24].

### ***Autoridad Marítima***

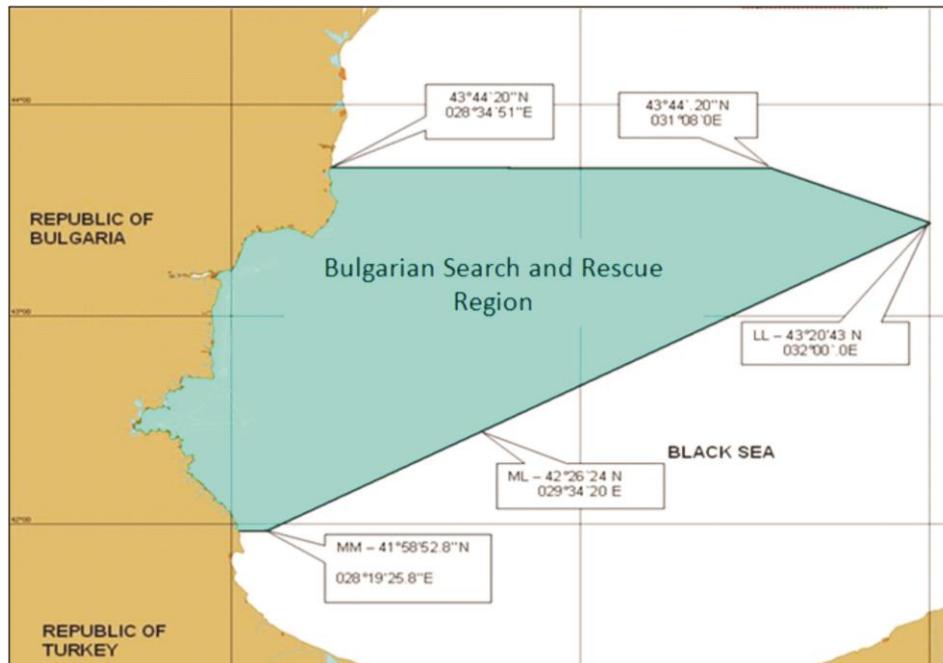


La Agencia Ejecutiva de Administración Marítima (EAMA) es una entidad legal de apoyo al Ministerio de Transporte, Tecnologías de la Información y Comunicaciones cuyas tareas son [25]:

- a) Coordinación de las actividades relacionadas con la seguridad del transporte marítimo.
- b) Ejercer el control sobre:
  - la observación de los requisitos de seguridad marítima por buques búlgaros y extranjeros;
  - la observación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar;
  - prestación de servicios para la gestión del tráfico y la información de los espacios marítimos de navegación, vías navegables interiores, canales, puertos de Bulgaria y otras regiones debidamente definidas;
  - el cumplimiento de los requisitos de calidad de los combustibles para uso marítimo.

- c) Coordinación de la búsqueda y rescate SAR.
- d) Protección del medio marino y del Danubio contra la contaminación por los buques.
- e) Titulación y exámenes de competencias de la gente de mar.
- f) Registros de buques.
- g) Inspección de buques PSC.

Además, es responsable del centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimos.



*Ilustración 4: Zona SAR búlgara*

### **Compañía Nacional de Infraestructuras Portuarias**



La Compañía Nacional de Infraestructuras Portuarias a través de la Dirección de Tráfico Marítimo - Mar Negro, realiza funciones de aumento de la seguridad y eficiencia de la navegación, de protección de la vida humana en el mar y de protección del medio ambiente ofreciendo los siguientes servicios [26]:

- a) Emisión de informes meteorológicos.
- b) Emisión de avisos a los navegantes.
- c) Control de tráfico costero.

## 2.4 Chipre

En Chipre las tareas de guardacostas las lleva a cabo la unidad marítima de la Policía.

### ***Policía Marítima y Portuaria***



La misión de la Policía Portuaria y Marítima es la vigilancia de la costa y las aguas territoriales de Chipre, con el objetivo de prevenir y combatir la delincuencia (especialmente el tráfico de drogas, la inmigración ilegal, el contrabando y el terrorismo). También tiene como objetivo rescatar a las personas cuyas vidas estén en peligro en el mar bajo la coordinación del JRCC [27]. La Unidad se subdivide en cuatro departamentos: departamento de Puertos, Marítimo, de Soporte Técnico y de Vigilancia Radar. El Departamento de Puertos es responsable de llevar a cabo los controles en los puertos y realizar inspecciones administrativas de buques PSC. El Departamento Marítimo se ocupa de tareas de policía náutica, patrulla y operaciones en el mar. El Departamento de Apoyo Técnico presta principalmente apoyo mecánico y realiza los trabajos de mantenimiento de los buques de la Policía. Finalmente, el Departamento de Vigilancia Radar es responsable de la vigilancia del tráfico en las aguas territoriales y la zona contigua de Chipre VTS [28].

### ***Centro Conjunto de Coordinación de Rescate***



La principal misión del Centro Conjunto de Coordinación de Rescate es organizar el sistema SAR de la República de Chipre para poder encontrar y rescatar en el menor tiempo posible a las personas cuya vida está siendo amenazada como resultado de un accidente aéreo o naval en su área de competencia. El JRCC es un organismo aparte, que solo depende del Ministerio de Defensa con el apoyo logístico y técnico del Ministerio de Comunicaciones [29].



*Ilustración 5: Zona SAR cipriota*

## 2.5 Croacia

El servicio de guardacostas croata depende del Ministerio del Mar, Infraestructura y del Transporte.

### Capitanía de Puerto



La Capitanía de Puerto es una institución dependiente del Ministerio del Mar, Infraestructura y del Transporte, que lleva a cabo actividades de vigilancia de la navegación en las aguas interiores y el mar territorial del País, así como operaciones de búsqueda y rescate, actividades de inspección en materia de seguridad de la navegación, inspección de buques, certificación y registro de buques, emisión de libretas marítimas, titulación de la gente de mar y otros servicios administrativos marítimos [30].

### MRCC Rijeka

El servicio de búsqueda y rescate marítimo en Croacia consta de una Sede del Servicio de Búsqueda y Rescate, del Centro Nacional de Búsqueda y Rescate Marítimo de Rijeka y de los Centros de Búsqueda y Rescate locales que coinciden con las Capitanías de Puerto destacadas a lo largo de la costa; todos dependientes del Ministerio del Mar, Infraestructura y del Transporte [31].

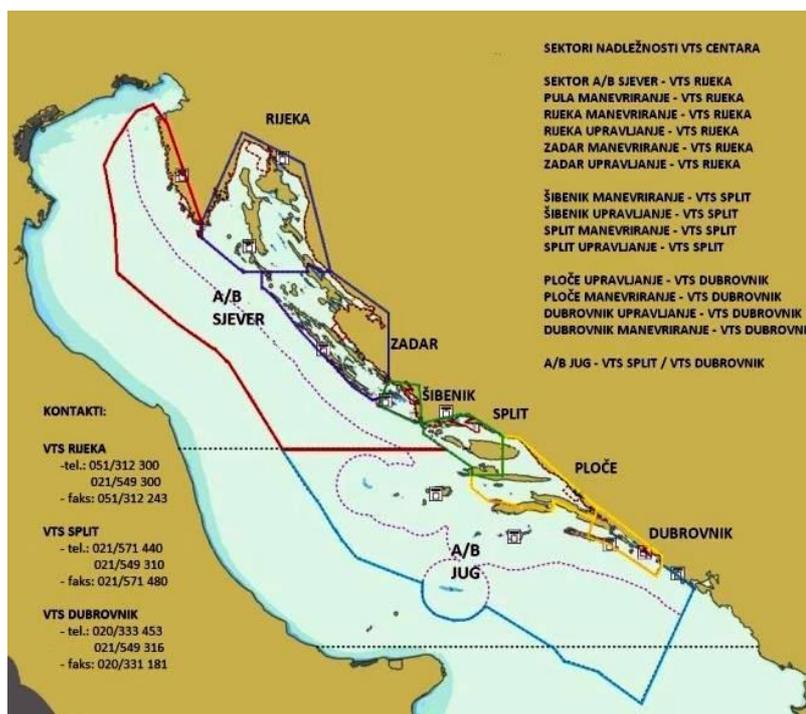


Ilustración 6: Zona SAR croata

### ***Servicio de Control y Gestión del Tráfico Marítimo***

El servicio de control y gestión del tráfico marítimo es la estructura administrativa, organizativa e institucional del Ministerio del Mar, Infraestructura y del Transporte que, utilizando el sistema VTS, realiza las tareas de seguimiento y control del tráfico marítimo [32].

## 2.6 Dinamarca

En Dinamarca hay básicamente dos entidades que realizan el servicio de guardacostas del país: la Autoridad Marítima Nacional que se ocupa enteramente de la administración del mundo marítimo y la Armada que lleva el SAR; mientras que con el servicio de aduanas y con la policía nacional hay una colaboración solo puntual cuando se tenga que invadir sus competencias. De hecho, el servicio de aduanas (SKAT) no tiene medios propios y es un servicio no policial mientras que la policía nacional tiene solo pequeñas lanchas para el control del tráfico de aguas interiores.

### **Autoridad Marítima**



La Autoridad Marítima Danesa es un servicio civil que se ocupa de la administración de todo el *cluster* marítimo danés llamado “Blue Denmark” que engloba la flota y las actividades de tierra que gravitan alrededor del transporte marítimo no solo en las aguas alrededor de la península de Jutlandia, sino que también en las islas del Báltico, las Faer Oer y Groenlandia. La Autoridad Marítima Danés heredó junto con la Armada parte de las competencias de Administración de Seguridad Marítima cerrada en 2011 y al día de hoy son [33]:

- a) Inspecciones PSC
- b) Registro de Buques
- c) Tripulación Mínima de Seguridad
- d) Certificados de la bandera
- e) Libro Registro de Descargas
- f) Despacho de Buques
- g) Pilotaje
- h) Acceso a los datos AIS
- i) Señalización marítima
- j) Atención Médica
- k) Pesca y navegación de recreo

### **Ministerio de Defensa**



El Ministerio de Defensa tiene autoridad para controlar el sistema de Búsqueda y Rescate (SAR) en Dinamarca a través del Centro Común de Coordinación de Rescate del JRCC (JRCC). El JRCC tiene disponible 24 horas al día, siete días a la semana, un oficial superior de la fuerza aérea, un oficial no comandante de la fuerza

aérea, un oficial superior de la Armada y un oficial no comandante de la Armada [34]. Los servicios hidrográficos que antes de 2011 lo llevaba la Administración de Seguridad Marítima (Farvandsvæsenet) pasaron a la Agencia Cartográfica Danesa (Geodatastyrelsen) que no depende del Ministerio de Defensa, mientras que la Armada se encarga de emitir los informes meteorológicos para la navegación a través del Centro de Defensa de Oceanografía Operacional (FCOO Forsvarets Center for Operativ Oceanografi). Tras la disolución de dicha agencia, a la Armada también le tocó el servicio de seguimiento de buques VTS, antes realizado manualmente en estaciones y casetas tripuladas alrededor de la costa y que ahora ha sido suplantado por centros de seguimiento electrónicos dependientes del SOE (Søværnets Overvågningsenhed), la Unidad de Monitoreo de la Armada. La vigilancia de la superficie marina es útil entre otras cosas para el salvamento de la vida humana en mar y la lucha contra la contaminación [35]. De hecho, Las Fuerzas Armadas son responsables de prevenir la contaminación del mar, y para esta tarea, la Armada tiene una serie de buques especiales y equipos para combatir los derrames de petróleo [36]. Las Fuerzas Armadas también tienen derecho a emitir multas administrativas a los que sean detectados contaminando. Finalmente, la Armada tiene un servicio de alerta de hielo y la asistencia a la navegación en aguas danesas durante condiciones de hielo.



*Ilustración 7: Zona SAR danesa*

### **Asociación Danesa de Salvamento**



KYSTREDNINGSTJENESTEN

La Asociación Danesa de Salvamento coopera al rescate de personas en peligro en el mar. Para ello cuenta con 21 estaciones costeras con medios SAR de rápida intervención localizadas a lo largo de las costas del país. Más de la mitad de los equipos de rescate son voluntarios [37].

## 2.7 Eslovenia

Eslovenia es el país de la UE con menor longitud de costa (menos de 45 km), no obstante, tiene una Administración Marítima un centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate y una Estación de Policía Marítima.

### ***Estación de Policía Marítima de Koper***



La Estación de Policía Marítima de Eslovenia Koper depende de la Dirección de Policía de Koper, y lleva a cabo tareas de control fronterizo en el mar, además tiene una cooperación muy estrecha con los organismos nacionales que realizan tareas en el mar. Esta cooperación se rige en la Coordinación Operativa Marítima, una asociación de todas las organizaciones marítimas que contiene representantes de la Dirección de Policía Koper, de la Administración Marítima, de Aduanas, de la Inspección de Pesca, de las Fuerzas Armadas y de la Agencia para el Medio Ambiente y la Organización del Territorio [38].

### ***Administración Marítima***



La Administración Marítima dependiente del Ministerio de Planificación de Infraestructuras, es responsable del desarrollo económico de la infraestructura portuaria y de la seguridad en el mar y en las aguas interiores. La Administración Marítima lleva a cabo una amplia gama de tareas que abarcan todos los aspectos de la actividad marítima [39]:

- a) Seguridad de la navegación.
- b) Prevención de la contaminación.
- c) Control de tráfico marítimo.
- d) Inspección de buques PSC.
- e) Certificados y documentos que deben llevarse a bordo.
- f) Registro de embarcaciones de recreo.
- g) Expedición de las libretas de navegación y los Certificados de Competencia de la Marina Mercante.
- h) SAR.

De este organismo depende también el Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimos MRCC de Koper y la Dirección de Transporte Marítimo y Navegación Interior, que se ocupa de levantamientos hidrográficos y elaboración de publicaciones náuticas.



Ilustración 8: Zona SAR eslovena

## 2.8 España

España tiene un servicio de guardacostas más racional con una clara distinción entre cada instituto en base a su misión y casi no hay solapamiento entre sus competencias excepto en graves casos de emergencias, aunque recientemente están surgiendo nuevos organismos con duplicidades y no siempre muy efectivos debido a la voluntad de las Comunidades de remarcar siempre más su modelo autonómico. El servicio en sí es mayoritariamente civil y en el encuentran empleo marinos mercantes, con lo cual difiere bastante de los guardacostas de otros países.

### ***Dirección General de Marina Mercante (DGMM)***



La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, en los términos establecidos en la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la marina mercante [40], depende del Ministerio de

Fomento y, le corresponden las siguientes funciones [41]:

- a) ordenación y control del tráfico marítimo, incluido el establecimiento y aplicación del régimen tarifario y de prestación de servicios marítimos y la propuesta del establecimiento de obligaciones de servicio público.
- b) elaboración de estudios de transporte marítimo.
- c) despacho, registro y abanderamiento de buques civiles.
- d) auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas y la ejecución y control de la normativa de protección marítima, la seguridad de la navegación y el salvamento de la vida humana en la mar.
- e) fomento de la actividad náutica de recreo, la participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima, la coordinación de las emergencias marítimas y la activación de los equipos de evaluación de emergencias y el seguimiento y control de su actividad, así como de su formación y adiestramiento.
- f) registro y control del personal marítimo civil y de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles, así como la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las tripulaciones de los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

- g) prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de buques, embarcaciones y plataformas fijas, así como la limpieza de las aguas marinas.
- h) determinación del equipamiento mínimo de que deban ir provistos los buques y embarcaciones en función de los Convenios SOLAS, MARPOL y demás normas internacionales, supranacionales o nacionales derivadas de aquéllos.
- i) ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, estructurales y de equipamiento de los buques civiles españoles, de los que se encuentran en construcción en España o en el extranjero y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdo internacional, en cumplimiento de la normativa mencionada.
- j) inspecciones como Estado rector del puerto, y la supervisión de los sistemas de comunicaciones marítimas de acuerdo con los convenios internacionales, así como la realización de auditorías a las organizaciones reconocidas y autorizadas como entidades colaboradoras en materia de inspección marítima.
- k) elaboración y propuesta de la normativa sectorial, en especial la derivada de regulaciones comunitarias o de organizaciones internacionales, el asesoramiento jurídico interno y la tramitación de expedientes sancionadores.
- l) coordinación de la actividad internacional de la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en lo relacionado con la Comunidad Europea y la Organización Marítima Internacional.
- m) elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, así como la dirección, coordinación y control de las capitanías marítimas, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Ministerio de Fomento y en coordinación con ellos.
- n) implantación de las aplicaciones informáticas para la gestión de los servicios centrales y periféricos de la Dirección General.

La DGMM según el artículo nueve del R.D. 638/2010 [42] se compone de:

- a) la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.
- b) la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional.
- c) la Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa.

La composición actual de la DGMM es la siguiente [41]:

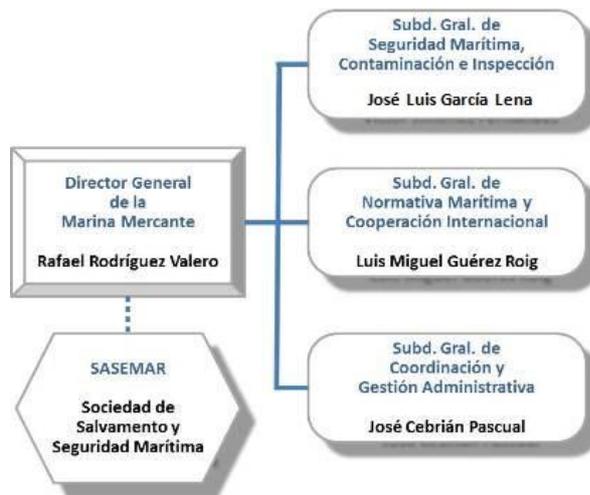


Ilustración 9: Estructura de la DGMM

## Capitanías Marítimas



Las Capitanías Marítimas son órganos periféricos especializados, con sede en cada uno de los puertos donde se desarrolla un determinado nivel de navegación o donde lo requieran las condiciones de tráfico y seguridad marítima para el ejercicio y cumplimiento de las funciones encomendadas a la DGMM. En los puertos españoles hay treinta Capitanías Marítimas que tienen ochenta distritos marítimos anexos como establecido por el R.D. 638/2007 por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos [43]. Las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos ejercen las funciones de [44]:

- a) despacho de los buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Administraciones.
- b) aplicación de las normas sobre enrolamiento y desenrolamiento de tripulaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
- c) gestión, organización y administración de los Registros de Buques y Empresas Marítimas en la periferia.
- d) tramitación de los títulos profesionales o de recreo.
- e) inspecciones técnicas y operativas de los buques que se hallen en construcción en España.
- f) inspecciones de las condiciones de navegación de los buques civiles nacionales y de sus tripulaciones.
- g) inspecciones de los buques extranjeros en puertos nacionales, de acuerdo con los convenios internacionales suscritos por España.

- h) inspección de las mercancías a bordo de los buques, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas.
- i) inspección de los medios de estiba y desestiba de los buques, en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- j) propuesta de autorización o prohibición de las operaciones de carga o descarga de los buques que atraquen en puertos españoles.
- k) seguimiento y control, en coordinación con los restantes representantes de las Administraciones públicas competentes en la materia, del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.
- l) supervisión de las investigaciones en caso de siniestros marítimos o episodios de contaminación.
- m) intervención en los procedimientos de determinación de los canales de entrada y salida de puertos, el balizamiento de los accesos a puerto y en las playas, y la propuesta de establecimiento de los Dispositivos de Separación de Tráfico.
- n) determinación y el control de las zonas de fondeo y de maniobra de los buques fuera de aguas portuarias.
- o) autorización o prohibición de entrada y salida de buques de las aguas españolas.
- p) cierre del puerto cuando circunstancias de seguridad marítima así lo aconsejen.
- q) supervisión de servicios como el practicaaje o el remolque.
- r) control y seguimiento de los vertidos contaminantes procedentes de buques, plataformas fijas y otras instalaciones marítimas.
- s) inspección de las instalaciones de recepción de residuos oleosos en los muelles o en sus cercanías.
- t) informe preceptivo y de carácter vinculante a las Autoridades Portuarias en los casos de hundimiento de buques, operaciones de reflotamiento o desguace de buques y obras de dragado, cuando tengan lugar en aguas portuarias.
- u) tramitación de expedientes de autorización de escuelas y centros de formación marítima de todo tipo.
- v) imposición de la legalidad y tramitación de sanciones por infracciones contra la seguridad marítima, la ordenación del tráfico o la contaminación.
- w) y de todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

## Salvamento Marítimo (SASEMAR)



Salvamento Marítimo es una entidad pública empresarial, dependiente del Ministerio de Fomento, que cuenta con un equipo integrado por más de 1.500 trabajadores, alerta las 24 horas para dar respuesta a todas las emergencias que puedan surgir en la mar [45], creada por la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el artículo 268, del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante R.D. 2/2011 se define el fin de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima [46] como:

- a) la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- b) la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques.
- c) y todos aquellos complementarios de los anteriores.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha asignado a España una zona de SAR de un millón y medio de kilómetros cuadrados [47] por esta razón SASEMAR además de los medios de intervención acuáticos, tiene contratados aviones y helicópteros para la vigilancia aérea y el rescate rápidos; estos medios son coadyuvados por el servicio SAR del Ejército del Aire con sus escuadrones 801, 802 y 803.

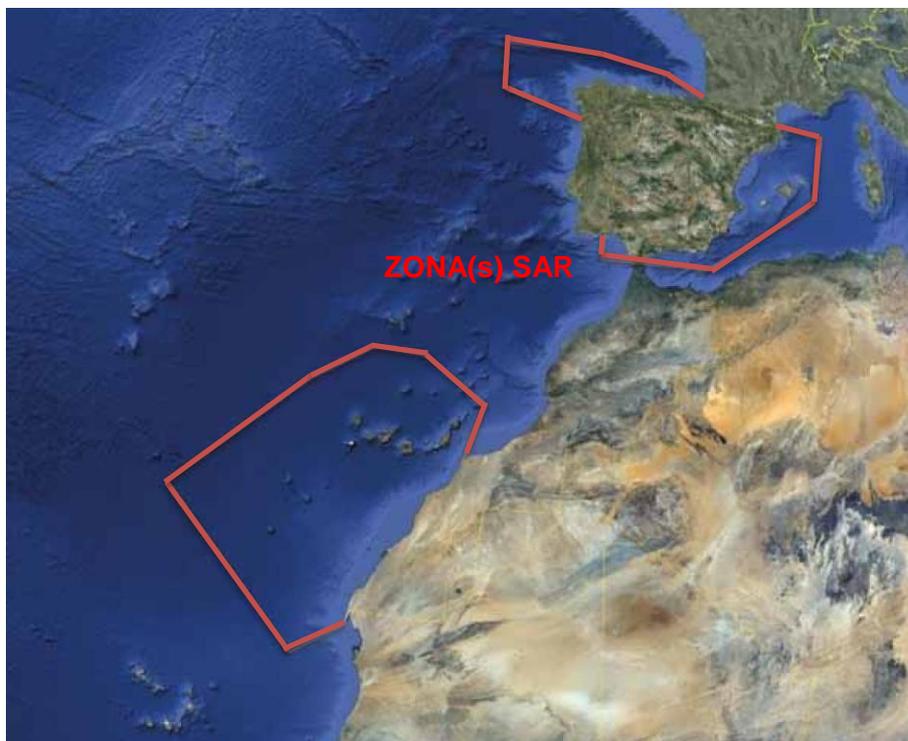


Ilustración 10: Zona SAR española

### ***Cruz Roja del Mar (C.R.E.)***



Tras la entrada en función del SASEMAR en 1992 la C.R.E., que antes era la mayor protagonista en casos de naufragios y accidentes marítimos, hoy en día despliega sus recursos destinados a la búsqueda y salvamento solo en el mar territorial, sin perjuicio de que con carácter transitorio y en supuestos de emergencia donde no exista cobertura por unidades de la D.G.M.M. puedan ser requeridas para intervenir más allá de las doce millas de la costa [48].

### ***Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR)***



La Guardia Civil, se lee en el artículo nueve de la Ley Orgánica 2/1986, es un Instituto Armado de naturaleza militar, dependiente del Ministro del Interior, en el desempeño de las funciones que la Ley le atribuye, y del Ministro de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que éste o el Gobierno le encomienden. En tiempo de guerra y durante el estado de sitio, dependerá exclusivamente del Ministro de Defensa. Corresponde a la Guardia Civil ejercer unas competencias específicas, determinadas por la predicha normativa, fuera de núcleos urbanos y en el mar territorial como establece el artículo once de la misma [49]. Dichas competencias, son:

- a) Velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciban de las Autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias.
- b) Auxiliar y proteger a las personas y asegurar la conservación y custodia de los bienes que se encuentren en situación de peligro por cualquier causa.
- c) Vigilar y proteger los edificios e instalaciones públicos que lo requieran.
- d) Velar por la protección y seguridad de altas personalidades.
- e) Mantener y restablecer, en su caso, el orden y la seguridad ciudadana.
- f) Prevenir la comisión de actos delictivos.
- g) Investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del Juez o Tribunal competente y elaborar los informes técnicos y periciales procedentes.
- h) Captar, recibir y analizar cuantos datos tengan interés para el orden y la seguridad pública, y estudiar, planificar y ejecutar los métodos y técnicas de prevención de la delincuencia.

- i) Colaborar con los servicios de protección civil en los casos de grave riesgo, catástrofe, o calamidad pública, en los términos que se establezcan en la legislación de protección civil.

Además, según el artículo siguiente tiene unas cuantas competencias exclusivas:

- a) Las derivadas de la legislación vigente sobre armas y explosivos.
- b) El resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando.
- c) La vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas.
- d) La custodia de vías de comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos, aeropuertos y centros e instalaciones que por su interés lo requieran.
- e) Velar por el cumplimiento de las disposiciones que tiendan a la conservación de la naturaleza y medio ambiente, de los recursos hidráulicos, así como de la riqueza cinegética, piscícola, forestal y de cualquier otra índole relacionada con la naturaleza.
- f) La conducción interurbana de presos y detenidos.
- g) Aquellas otras que le atribuye la legislación vigente.

Así que en 1992 empezó la fase operativa del Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR) dando cumplimiento al R.D. 246/1991 [50].

El SEMAR no solo puede ejercer sus funciones en aguas territoriales españolas, sino que, excepcionalmente, puede salir fuera del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los tratados internacionales como establece el artículo primero del R.D. 246/1991 [51].

Las funciones principales del SEMAR, pueden ser resumidas en:

- a) judicial: prevención y averiguación de delitos, primeras diligencias e informes.
- b) fiscal: resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encomendadas a evitar y perseguir el contrabando.
- c) administrativa: conservación de la naturaleza y el medio ambiente, control e inspección pesquera y de embarcaciones deportivas, protección del patrimonio histórico sumergido y el control de la inmigración irregular.
- d) participación a misiones en el extranjero: en aquellas misiones internacionales de cooperación policial, mantenimiento de la paz o humanitarias que se desarrollen en el ámbito marítimo.
- e) colaboración y cooperación nacional: relaciones de colaboración con otros organismos españoles con competencias en el mar, como Salvamento Marítimo, Marina Mercante, Aduanas, Medio Ambiente, Pesca y la Armada.

El SEMAR depende de la Jefatura Fiscal y de Fronteras [50] de la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil y se divide en:

- a) Jefatura del Servicio: órgano central ubicado en Madrid, de dirección técnica y asesoramiento al mando.
- b) Grupos Marítimos: unidades organizativas en las que se integran los buques oceánicos del SEMAR.
- c) Servicios Marítimos Provinciales: órganos territoriales del servicio que coinciden con cada provincia que cuenta con litoral, depende orgánica y funcionalmente de la comandancia de la Guardia Civil territorial y técnicamente de la Jefatura del Servicio Marítimo.
- d) U.A.S. (Unidad de Actividades Subacuáticas): órgano dependiente de la Jefatura del Servicio Marítimo, a la que le corresponde ejercer las funciones y actividades encomendadas a la Guardia Civil en el medio acuático y subacuático.
- e) G.E.A.S. (Grupos de Especialistas en Actividades Subacuáticas): órganos territoriales de la especialidad subacuática, depende orgánica y funcionalmente de la comandancia de la Guardia Civil territorial y técnicamente de la U.A.S.

### ***Servicio de Guardacostas de Galicia***



La comunidad autónoma de Galicia, al tener competencias exclusivas en materia de pesca en aguas interiores y de ejecución de la legislación nacional en materia de ordenación del sector pesquero, pudo crear su propio servicio público de guardacostas que tiene funciones no solo de salvamento de la vida humana en la mar sino también, inspectoras como indicado en el artículo tres de la Ley Orgánica 2/2004 por la que se crea el Servicio de Guardacostas de Galicia [52].

### ***Autoridad Portuaria***



Según la LPMM las Autoridades Portuarias son Organismos Públicos, con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines [53]. Las Autoridades Portuarias están adscritas al Ministerio de Fomento a través del Ente Público Puertos del Estado y se autofinancian, entre otras, a través de las Tasas y Tarifas. Sus funciones son:

- a) Gestión, administración y control de los servicios portuarios, señalización marítima y actividades que requieran su autorización o concesión.
- b) Coordinación de los órganos y entidades que ejercen sus actividades en el ámbito portuario.

- c) Ordenación de los usos de la zona de servicio del puerto y planificación y programación de su desarrollo.
- d) Redacción de planes especiales de ordenación de la zona de servicio.
- e) Proyección y construcción de las obras recogidas en los planes.
- f) Aprobación técnica de los proyectos de inversión incluidos en los planes.
- g) Elaboración del reglamento de policía del puerto.
- h) Control del cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas, de seguridad e higiene y contra incendios.
- i) Aprobación, aplicación y recaudación de las tarifas de los servicios prestados directamente por el puerto.
- j) Otorgamiento de autorizaciones y concesiones, y contratación de prestaciones de servicios portuarios.
- k) Recaudación de tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas.
- l) Desarrollo de estudios e investigación, formación de su personal, en materia portuaria y de medio ambiente.
- m) Inspección y funcionamiento de señales marítimas.

### ***Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA)***



El Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA) es un servicio de policía que le compete la lucha contra el contrabando, el blanqueo de capitales, el fraude fiscal y el narcotráfico que frecuentemente se desarrolla por mar [54].

## 2.9 Estonia

Estonia cuenta de una Administración Marítima y una Guardia de Fronteras con tareas especiales.

### **Administración Marítima**



La Administración Marítima es una agencia gubernamental que opera bajo el control del Ministerio de Asuntos Económicos y Comunicación, cuyo objetivo principal es garantizar una navegación segura en las aguas territoriales e interiores de Estonia y realizar Controles del Estado de Puerto PSC. La Administración también emite certificados de competencia para la gente de mar, investiga los accidentes marítimos, realiza la instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación, realiza levantamientos hidrográficos, compila cartas de navegación electrónicas y de papel y distribuye publicaciones sobre seguridad en la navegación. Además, la Administración supervisa el tráfico de buques VTS en aguas estonias a través de la red de radar y AIS y organiza el servicio de rompehielos en condiciones de hielo. La Administración también tiene medios para combatir la contaminación por hidrocarburos e incendios a bordo de los buques y en los puertos [55].

### **Policía y Guardias de Fronteras**

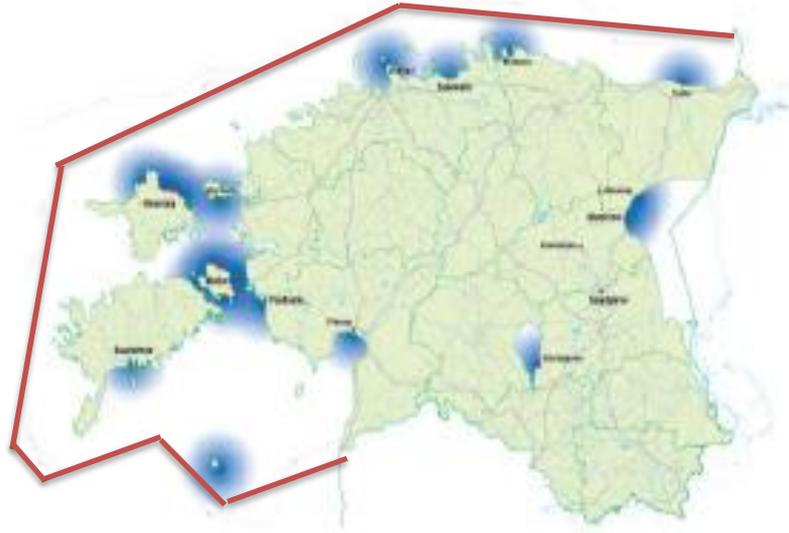


Esta institución es la que rige el Centro de Control de Búsqueda y Rescate Conjunto JRCC, que se ocupa de dirigir los medios SAR y controlar las aguas nacionales con el fin de evitar la contaminación marina [56].

### **Organización de Rescate Marítimo**



La Organización de Rescate Marítimo es una ONG que une los grupos voluntarios de rescate marítimo en Estonia. Las principales tareas de la organización son la coordinación de la colaboración con entidades gubernamentales, la implementación de un proceso estructurado de capacitación y certificación para el personal de salvamento marítimo, la coordinación de asociaciones y proyectos internacionales y la asistencia a grupos voluntarios locales [57].



*Ilustración 11: Zona SAR estonia*

## 2.10 Finlandia

En Finlandia el servicio de guardacostas es principalmente llevado a cabo por la Guardia Fronteriza que tiene una sección náutica, mientras que tareas de inspección y seguimiento del tráfico dependen de dos Agencias distintas de Tráfico.

### **Guardia Fronteriza**

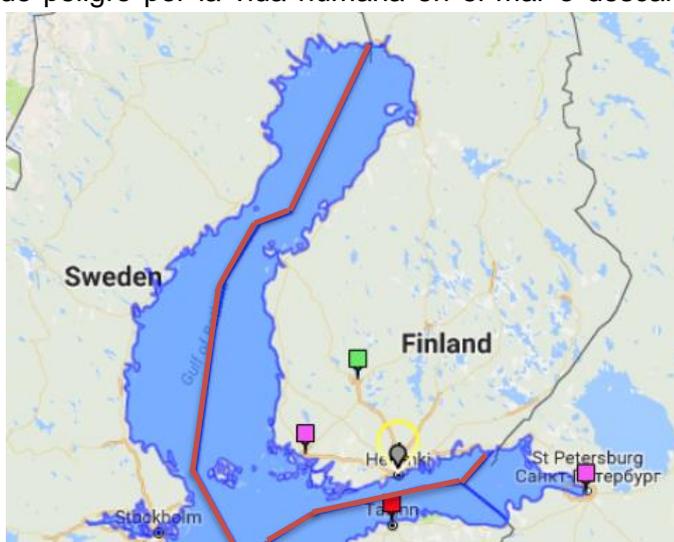


La Guardia Fronteriza de Finlandia es una agencia de seguridad interna que opera bajo el Ministerio del Interior y tiene las siguientes funciones fundamentales [58]:

### **Rajavartiolaitos**

- a) Vigilancia fronteriza
- b) Controles fronterizos.
- c) Prevención de delitos.
- d) Seguridad marítima.
- e) Cooperación internacional.
- f) Defensa nacional.

En el mar coopera con la Agencia Finlandesa de Transporte, la Agencia de Seguridad del Transporte, las Fuerzas Armadas y las autoridades ambientales y coordina la actividad de búsqueda y rescate marítimo. La Guardia Fronteriza tiene también un equipo de respuesta para incidentes de contaminación por petróleo y productos químicos dirigido por el Centro de Comando del Distrito de la Guardia Costera de Finlandia y MRCC de Turku. También está bajo responsabilidad del Centro de Comando la coordinación operativa de las aeronaves de la Guardia Fronteriza Finlandesa, así como la dirección de todas las actividades que requieran asistencia en caso de peligro por la vida humana en el mar o descarga de hidrocarburos.



*Ilustración 12: Zona SAR finlandesa*

Finalmente, es responsable de la supervisión de la situación marítima y de la vigilancia y control de la pesca [59].

### **Agencia Finlandesa de Transporte**



La Agencia Finlandesa de Transporte es responsable de la mayoría de las vías navegables y de los canales de Finlandia, proporciona un servicio de seguimiento del tráfico marítimo y es también responsable de la coordinación, el desarrollo y la asistencia a la navegación entre hielo [60]. Además de

ocuparse de:

- a) VTS
- b) cartas y publicaciones náuticas (oficina hidrográfica)
- c) navegación entre hielo
- d) avisos a los navegantes

### **Agencia de Seguridad del Transporte**



La Agencia de Seguridad del Transporte se ocupa de la seguridad del sistema de transporte, promueve soluciones de transporte respetuosas del medio ambiente y es responsable de los deberes

reguladores del sistema de transporte [61]. Además, se encarga de:

- a) Inspección PSC
- b) Certificados
- c) Registro de Buques
- d) Clase hielo de los buques

### **Institución Finlandesa de Salvamento**



La Institución Finlandesa de Salvamento es la organización que reúne todas las asociaciones voluntarias de rescate marítimo en Finlandia, su misión es salvar vidas

y ayudar a las personas en peligro en el mar y en las aguas interiores. La Institución también tiene como objetivo promover la seguridad en la navegación y la buena navegación marítima y el trabajo de rescate se basa exclusivamente en la contribución de voluntarios [62].

### ***Instituto Finlandés de Medio Ambiente***



S Y K E En Finlandia se producen alrededor de 2000 derrames de petróleo cada año en la mayoría de los casos una pequeña cantidad. Cada vez que ocurre esto el servicio del Instituto Finlandés del Medio Ambiente (SYKE) viene informado para coordinar los medios de respuesta a la emergencia [63].

## 2.11 Francia

Francia tiene distintos organismos con competencias diferentes para desarrollar lo que llaman la Acción del Estado en la Mar, con un límite geográfico de intervención distinto por cada uno y misiones diferentes. Por lo tanto no hay un servicio de guardacostas único y el esquema de la administración marítima sigue el típico modelo francés de centralización del poder según el cual se divide el litoral francés en áreas dependientes de Prefectos Marítimos jerárquicamente subordinados de manera directa al Primer Ministro del país.

### ***Prefecturas Marítimas***



El Prefecto Marítimo es el representante del estado en el mar, con jurisdicción tanto en la costa como en alta mar. Es el garante del respeto de la soberanía y de la defensa de los intereses de Francia y vela sobre una utilización legítima y armoniosa de los recursos marítimos [64], aplicando las directrices generales procedentes del Secretario General del Mar (SGMer). El Primer Ministro otorga al Prefecto Marítimo un poder reglamentario sobre todo tipo de actividades marítimas y él, al mismo tiempo, tiene que garantizar la ejecución de las leyes, los reglamentos y las decisiones del gobierno. Investido con el poder general de policía (artículo uno D 212/2004), tiene autoridad sobre todos los campos de la Acción del Estado en la Mar (AEM), especialmente en lo que se refiere a la defensa de los derechos e intereses soberanos, manteniendo el orden público y la protección de personas y bienes, protección del medio ambiente y la coordinación de la lucha contra las actividades ilegales [65]. El prefecto marítimo combina sus funciones con las de comandante de la zona marítima y de comandante de distrito marítimo, por lo tanto, ejerce dos tipos de misiones: civiles y militares; que corresponden con las dos caras de la AEM, de hecho, es responsable del uso de la coerción y la fuerza en el mar. Coordina la acción en el mar de las administraciones y, si es necesario, la aplicación de sus medidas. Sin embargo, las administraciones, en la gestión de sus actividades específicas, siguen teniendo la competencia exclusiva. El Prefecto Marítimo también puede requerir su intervención a los centros operativos de la administración: los Centros Regionales Operativos de vigilancia y de Salvamento (CROSS), el servicio de faros y señalación marítima de la Armada, los helicópteros de la Protección Civil, etc ...

En total hay tres Prefecturas Marítimas en la costa francesa: la de la Mancha y del Mar del Norte, con base en Cherbourg; la del Atlántico que ejerce sus funciones desde la ciudad de Brest; y la del Mediterráneo desde Toulon. A cargo de las Prefecturas Marítimas de los dominios de ultramar (DOM) están los Prefectos regionales, y de los territorios de ultramar (TOM), los altos comisarios locales. Las Prefecturas Marítimas no tienen medios navales o

aéreos, en cambio, para realizar sus misiones, pueden disponer de todos los medios de las diferentes administraciones y de los buques de salvamento de la Sociedad Nacional de Salvamento en el Mar (SNSM).

A continuación, el organigrama de las prefecturas marítimas:

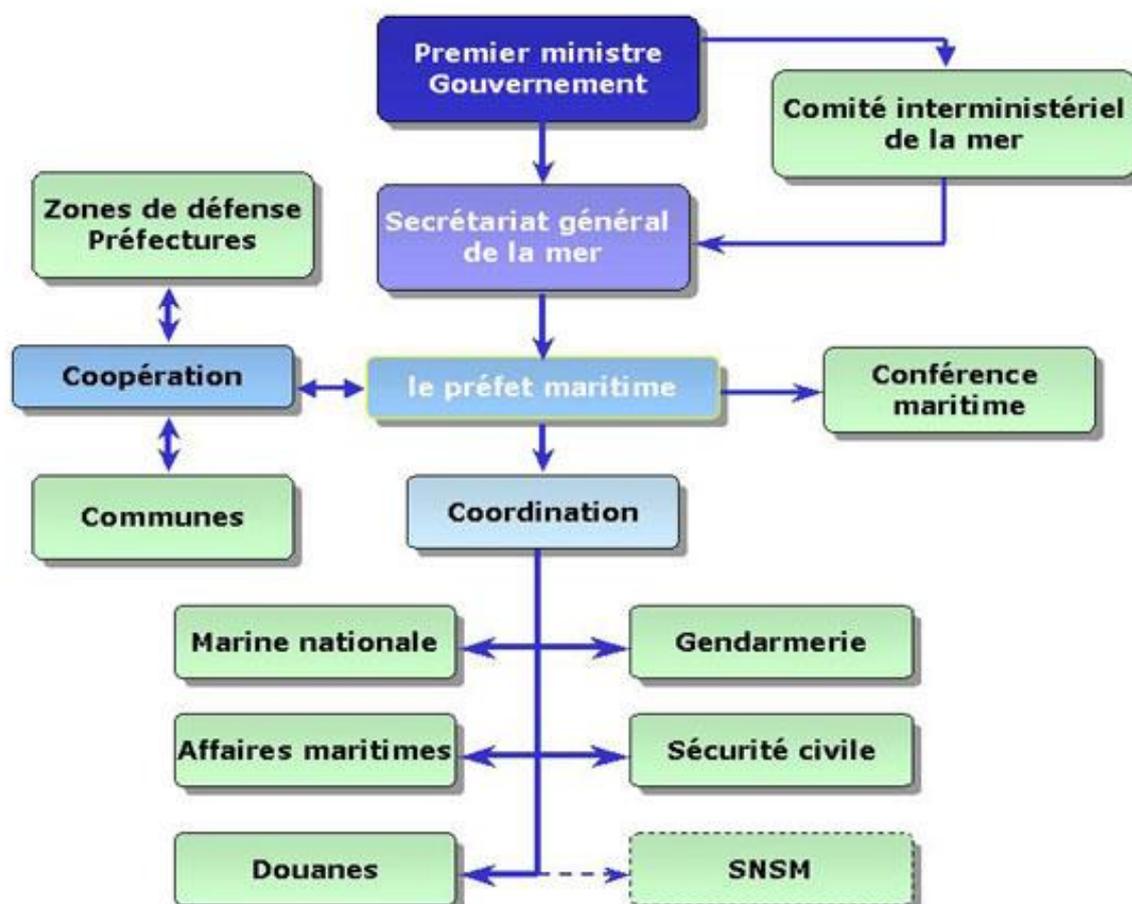


Ilustración 13: Organigrama de las Prefecturas Marítimas

### La Secretaría General del Mar (SGMer)



La Secretaría General del Mar es la autoridad permanente de coordinación de la AEM a nivel central, colocada bajo la autoridad del Primer Ministro, que le da competencia para dar instrucciones a las Prefecturas Marítimas [66]. El D.1232/1995 le confiere seis tareas [67]:

- a) Preparación y seguimiento de las deliberaciones del Comité Interministerial de la Mar (CIMer).
- b) Control y evaluación de las políticas marítima.

- c) Coordinación de las AEM a nivel central con el poder de proponer medidas destinadas a mejorarla.
- d) Dirección y coordinación del trabajo en el desarrollo de las políticas en el marco de la función de guardacostas.
- e) Coordinación del seguimiento del derecho marítimo aportando los cambios necesarios teniendo en cuenta la evolución del derecho internacional y comunitario en materia.
- f) Creación de un informe anual destinado al Primer Ministro sobre las políticas marítimas.

### **Comité Interministerial de la Mar (CIMer)**

Comité  
interministériel  
de la mer

Establecido por el D.1232/1995 el CIMer es encargado de deliberar sobre las políticas del Gobierno acerca del dominio marítimo y orientar las acciones del Gobierno en todos los ámbitos de la actividad marítima [67].

### **Dirección de Asuntos Marítimos (DAM)**



La Dirección de Asuntos Marítimos (DAM) depende de la Dirección General de Infraestructura y Transporte y del Mar (DGITM) y es responsable de desarrollar e implementar la política de seguridad marítima, incluida la prevención de la contaminación procedente de buques y de la protección del buque [68]. Participa en el desarrollo y ejecución de la Acción del Estado en el Mar (AEM), en conjunto con otros organismos interesados en las áreas de protección y el desarrollo sostenible del medio marino. Como se ha visto antes, pone sus medios a disposición de los Prefectos de Zona de la Defensa, los Prefectos Regionales, los Prefectos Marítimos y los Prefectos de Departamento. Gestiona los servicios en el ámbito marítimo requeridos por las cuatro Direcciones Interregionales Marítimas (DIRM) que se reparten el litoral del País, las cuatro Direcciones Marítimas (DM) de los dominios de ultramar y las veinticuatro Direcciones Departamentales de los Territorios Marítimos (DDTM). Estas entidades administrativas representan algo parecido a las comunidades en Francia y en sus dominios de ultramar. Por cada DDTM además le corresponde una Delegación Marítima y Litoral (DML) que sería la dirección local de Asuntos Marítimos en cada departamento. Las misiones principales de la DAM son [69]:

- a) Desarrollo y verificación de la normativa en tema de seguridad marítima y prevención de la contaminación procedente de buques.
- b) Búsqueda y rescate en el mar SAR y seguimiento de la navegación.
- c) Dirección de la señalización marítima.

- d) Definición de las directrices para la formación y la enseñanza marítima.
- e) Definición de las normas laborales, las condiciones de trabajo y de la seguridad social de los marinos.
- f) Seguimiento de la flota mercantil registrada en los diferentes registros franceses.
- g) Regulación de la normativa sobre embarcaciones de recreo y deportes acuáticos.
- h) Diseño e implementación de sistemas de datos informáticos nacionales e internacionales.
- i) Patrocinio del Establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina (ENIM) de la Escuela superior de la Marina y de los liceos profesionales marítimos.

La DAM tiene un organismo de Control y vigilancia (DCS) formado por agentes de Asuntos Marítimos y 60 embarcaciones, dividido en tres componentes [70]:

- a) Patrullas de Asuntos Marítimos (PMA).
- b) Patrullas Regionales de vigilancia (VRS).
- c) Y Unidades Litorales de Asuntos Marítimos (ULAM).

Estos serían como los cuerpos más operativos de la DAM y están especializados en tareas de policía de pesca, policía de protección del medio ambiente, policía del dominio marítimo, policía marítima de tráfico y policía marítima de pabellón. La DAM tiene también cuatro subdirecciones que se ocupan de cuatro materias particulares más específicamente [71]:

- a) La Subdirección de Sistemas de Información Marítima que es responsable de la elaboración del sistema informático de Asuntos Marítimos [72].
- b) La Subdirección de Seguridad Marítima (SM) que es responsable de desarrollar normas para la seguridad y la prevención de la contaminación de los buques y vigilar su aplicación [73].
- c) La Subdirección de las Actividades Litorales y Marítimas que es responsable de todo tipo de actividades de recreo en el mar [74].
- d) La Subdirección de la Gente de Mar y de la Educación Marítima que es responsable de los registros de los marinos y sus titulación [75].

Finalmente, la DAM tiene su propia escuela de formación la Escuela Nacional de la Seguridad y de la Administración de la Mar (ENSAM), que a su vez está dividida en dos instituciones [76]:

- a) Escuela de Administración de Asuntos Marítimos (EAAM), una escuela militar que proporciona la formación inicial de los administradores de Asuntos Marítimos.
- b) Escuela de Formación de Asuntos Marítimos (EFAM) que proporciona la formación inicial de los Inspectores de Asuntos Marítimos (IAM) y de los Técnicos Superiores

para el Desarrollo Sostenible (TSDD) así como la formación continua de todos los funcionarios públicos responsables del mar y de la costa.

### **Centros Regionales Operativos de vigilancia y rescate (CROSS)**



Los Centros Regionales Operativos de vigilancia y rescate (CROSS) están al servicio de los marinos, para intervenir en misiones de asistencia pública 24 horas sin interrupción. Estos centros, bajo la autoridad del ministerio encargado del mar, están administrados por la DAM y se compone de personal militar y civil. Sus misiones son [77]:

- a) Búsqueda y rescate en la mar (SAR).
- b) Vigilancia marítima.
- c) Control de la contaminación.
- d) Monitoreo de la pesca.
- e) Difusión de información sobre seguridad marítima.
- f) Seguridad marítima.

El CROSS no tiene medios propios, pero puede pedir la intervención de todas las lanchas, patrullas de helicópteros o aviones de organismos públicos, y si hace falta de buques privados. Las aguas francesas están repartidas en cuatro CROSS en el litoral del País, uno en sus dominios atlánticos, uno en los índicos y uno en los pacíficos, correspondientes a las diferentes zonas SAR asignadas a Francia.

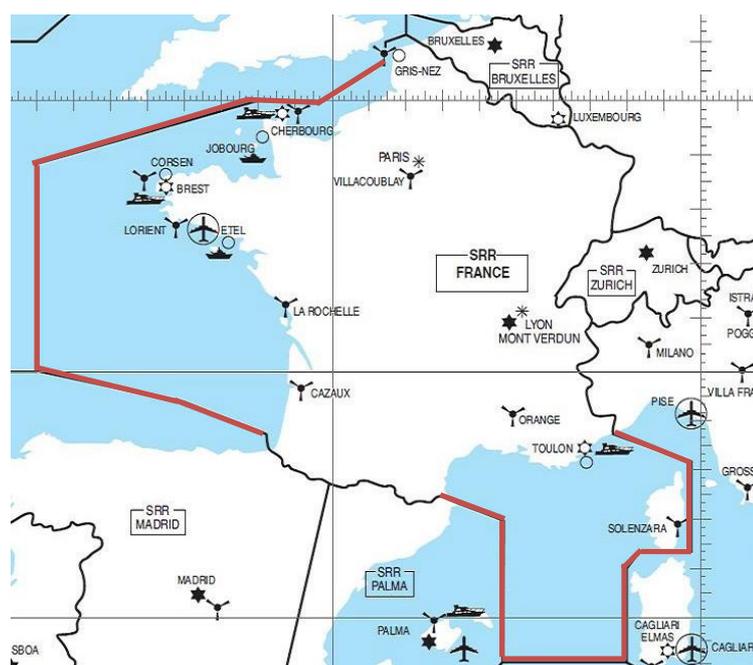


Ilustración 14: Zona SAR francesa

## **Centro Operativo de la Función de Guardacostas (COFGC)**



El Centro Operativo de la Función de Guardacostas (COFGC) garantiza la coherencia de las administraciones marítimas y proporciona una mejor visibilidad a nivel internacional. Se coloca bajo la autoridad del Primer Ministro y es operado por la SGMer. El personal del COFGC está reforzado por quince oficiales de siete organismos que operan en las aguas francesas (Armada, Gendarmería Nacional, Gendarmería Marítima, Aduanas, Policía Nacional, Protección Civil y Asuntos Marítimos) [78]. Sus misiones principales son:

- a) Establecer y mantener al día la situación marítima e informar al Primer Ministro y el Gobierno a través del Boletín cotidiano de la Situación Marítima (BQSM).
- b) Difundir la información marítima a los centros de gestión de crisis del Gobierno.
- c) Operar de centro de referencia para las relaciones internacionales y europeas con otros centros encargados de asuntos marítimos.
- d) Entregar un análisis de la función de guardacostas y contribuir al desarrollo de la política marítima.

## **Gendarmería Marítima**



La Gendarmería Marítima es una formación especializada de la Gendarmería Nacional al mando de Jefe de Estado Mayor de la Armada, cuyo cometido esencial es velar en las aguas donde Francia ejerce su soberana (11 millones de kilómetros cuadrados [79] de espacio marítimo entre el País y sus dominios de ultramar). Lleva a cabo misiones de policía administrativa, de policía judicial y militares. Sus funciones generales son:

- a) Ejercer hasta 200 millas náuticas de la costa sus tareas de policía administrativa bajo la autoridad de los Prefectos Marítimos y sus misiones de policía judicial bajo la autoridad de los Procuradores de la Republica.
- b) Participar en la seguridad marítima y portuaria.
- c) Contribuir a la aplicación de las leyes, decretos y órdenes en conformidad con el Código de Defensa en el mar, junto con otras formaciones de la policía.
- d) Contribuir a la defensa marítima del territorio conjuntamente con la Armada.
- e) Garantizar el funcionamiento de los dispositivos de separación de tráfico marítimos y costeros (VTS), siendo la autoridad responsable del control de tráfico.
- f) Participar en la recolección de informaciones militares.

- g) Velar por la seguridad marítima en coordinación con los Centros Operativos Regionales para la Vigilancia y Salvamento (CROSS), participando en operaciones de salvamento marítimo y garantizando el apoyo en investigaciones de naufragios.
- h) Proteger al medio ambiente detectando sucesos de contaminación dolosos.
- i) Vigilar la preservación de los recursos pesqueros.
- j) Participar en la lucha contra tráfico ilegales.

### **Servicio de Guardacostas de la Aduana**



El Servicio de Guardacostas de la Aduana participa en misiones fiscales y aduaneras, de lucha contra el tráfico y las descargas ilegales, seguimiento y control de la pesca, de lucha contra la inmigración ilegal, de seguridad marítima, salvamento y asistencia, dentro de la AEM. Su

cometidos principales son [80]:

- a) La seguridad del espacio nacional y comunitario.
- b) El control aduanero y fiscal a las fronteras marítimas del UE.
- c) La lucha contra el contrabando marítimo en todas las formas.
- d) La participación en tareas interministeriales coordinadas por las Prefecturas Marítimas.
- e) La seguridad de las actividades náuticas de recreo.

Además, tiene otros dos objetivos otorgados por dos CIMer: la vigilancia de las costas y el monitoreo y la detección de actos de contaminación voluntaria [81].

### **Sociedad Nacional de Salvamento en la Mar (SNSM)**



La Sociedad Nacional de Salvamento en la Mar (SNSM) acude al 60% de los rescates marítimos en Francia [81]. La SNSM es una asociación no lucrativa y opera en un área de intervención de 20 millas náuticas que coincide con el radio de acción de sus embarcaciones y tiene también equipos de rescate de

playa que pone a disposición de los alcaldes (competentes en la zona hasta 300 metros de la costa). Sus "estaciones" son unidades locales donde trabaja un equipo de 20-25 personas.

Los tres cometidos principales son [82]:

- a) Salvar vidas en el mar y en la costa.
- b) Formar para salvar vidas humanas.
- c) La prevención de riesgos y la sensibilización.

## 2.12 Grecia

El sistema de guardacostas griego está formado exclusivamente por la Guardia Costera griega.

### **Guardia Costera**



La Guardia Costera griega es un cuerpo de seguridad armado, organizado militarmente con personal uniformado que tiene el estatus de militar [83]. Abarca todos los poderes administrativos, policiales y de control en el mar que resumiendo son:

- a) Vigilancia general del tráfico VTS.
- b) Seguridad pública.
- c) Seguridad de la navegación.
- d) Búsqueda y Rescate SAR.
- e) La protección del medio marino.
- f) Control de frontera marítima.
- g) Protección de los buques y las instalaciones portuarias.
- h) Recreo y pesca.
- i) Inspección PSC.
- j) Prevención lucha contra cualquiera actividad ilegal o tráfico ilícito.



*Ilustración 15: Zona SAR griega*

## 2.13 Italia

El servicio de guardacostas en Italia está proporcionado principalmente por el Cuerpo militar de las Capitanías de Puerto y la de Guardia de Aduanas con la intervención ocasional de la Marina Militar.

### ***Cuerpo de las Capitanías de Puerto***



El Cuerpo de las Capitanías de Puerto de la Marina Militar italiana, tienen dependencia funcional de distintos ministerios y se ocupa sobre todo de [84]:

- a) Seguridad de la navegación y seguridad marítima.
- b) Búsqueda y rescate en mar (SAR).
- c) Medio ambiente: protección del mar y de la costa.
- d) Control de la industria pesquera: vigilancia de la pesca y del cumplimiento de las normas sobre la comercialización.
- e) Actividades administrativas en el territorio.
- f) Policía marítima: disciplina de la navegación, regulación de las aguas domésticas, control de tráfico, maniobra de buques, seguridad portuaria, investigación de accidentes marítimos, control del dominio estatal, pruebas e inspecciones de los depósitos costeros y otras instalaciones peligrosas.
- g) Monitoreo del Tráfico Marítimo (VTMIS).
- h) Navegación de recreo: seguridad de los navegantes y bañistas.

Este listado no es exhaustivo de sus competencias, de hecho, el Cuerpo de las Capitanías de Puerto, llamado también de la Guardia Costera, lleva a cabo unas tareas militares y otras relacionadas con los usos civiles del mar, dependiente principalmente del Ministerio de Infraestructura y Transporte, pero también del Ministerio del Medio Ambiente, del Ministerio de la Agricultura y la Alimentación y colabora con otros más en una serie de competencias determinadas como lo dispuesto por el art. 132 y sig. del Decreto Legislativo del 15 marzo 2010, con el cual se introduce el Código del Ordenamiento Militar [85].

Tiene una estructura piramidal que consiste en 15 Direcciones Marítimas, 55 Capitanías Marítimas, 51 Oficinas de Distrito Marítimo, 128 Oficinas Locales Marítimas y 61 Delegaciones de Playa [86].

Últimamente tiene un rol siempre mayor en operaciones de búsqueda y rescate en el mar en los casi 500.000 km<sup>2</sup> del área SAR italiana y está llevando a cabo numerosos esfuerzos extraordinarios para la ayuda a los inmigrados que cada vez más frecuentemente cruzan el

Mediterráneo, empleando medios aéreos y navales que a menudo operan a una distancia considerable de la costa, con condiciones climáticas extremas [87].

Italia tiene convenios con otros países ribereños para establecer la zona SAR de intervención de cada uno, excepto con Malta, de hecho a día de hoy ambas zonas se solapan parcialmente [88].

La actividad de Port State Control es otra de las tareas llevadas a cabo por el personal del Cuerpo debidamente capacitado y con licencia como inspector de PSC [89].

El Comando Central de las Capitanías de Puerto está en el Ministerio de las Infraestructuras y Transportes en Roma y se compone de un Comando General, un Comando General Adjunto y siete departamentos, más dos dependientes, uno en el ministerio del Medio Ambiente (Departamento del Medio Ambiente Marino) y el otro en el Ministerio de la Agricultura y la Alimentación (Departamento de Pesca Marítima) [90]. Los demás departamentos son [91]:

- a) 1º Departamento de Personal.
- b) 2º Departamento de Servicios Jurídicos.
- c) 3º Departamento de Planes y Operaciones.
- d) 4º Departamento de Medios y Materiales.
- e) 5º Departamento de Administración y Logística.
- f) 6º Departamento de Seguridad de la Navegación.
- g) 7º Departamento de Sistemas Informáticos y Supervisión del Tráfico Marítimo.

Igual que otros cuerpos de policía marítima en Italia, hay Núcleos de Buzos de la Guardia Costera con competencias específicas de control del patrimonio sumergido, inspecciones de infraestructuras submarinas, prevención de actividades ilícitas, etc. [92]. Finalmente, el uso de laboratorios móviles (LAM) permite la investigación de violaciones potenciales que pueden causar daño o peligro para el medio marino y costero [93].



Ilustración 17: Zona SAR italiana



Ilustración 16: Dependencia de las Capitanías de Puerto de los Ministerios italianos

## **Servicio Naval de la Guardia de Aduanas**



La Guardia de Aduanas juega en el mar su papel exclusivo de la policía económica-financiera mediante la integración del dispositivo costero con el de altura tanto para el control de las fronteras exteriores con las actividades de exploración aeromarítima llevado a cabo en aguas internacionales, como para defender los intereses económicos del país en el territorio nacional, desarrollando una compleja y organizada actividad sinérgica para combatir todos los tráficós ilícitos [94].

La componente costera depende de 14 mandos regionales y consiste en lanchas rápidas y muy rápidas, y también de embarcaciones y helicópteros menores; tiene asignadas las tareas de policía económica-financiera y la protección del orden y de la seguridad pública en las aguas territoriales e interiores y en los puertos, las actividades de vigilancia de los tráficós ilícitos y la protección del medio ambiente, de la propiedad estatal y del patrimonio artístico y cultural [95].

La componente de altura está bajo la dependencia exclusiva del Comando Aeronaval, está dividida en 5 Grupos Aeronavales con unidades navales y helicópteros de clase superior, más el Grupo de Exploración Aeromarítima con aviones de ala fija. Se ocupa principalmente del control de las fronteras exteriores de la Unión Europea en el Mediterráneo, de la seguridad del comercio y de la lucha contra el tráfico de personas, drogas, armas, residuos tóxicos y peligrosos [95].

La Guardia de Aduanas tiene también una componente de buzos dependientes de las Estaciones Navales ubicadas en todo el país. Realiza tareas de policía económica y financiera, policía judicial, control del orden público y de la seguridad, policía militar, asistencia a la defensa militar, cooperación con otros entes nacionales y cooperación en operaciones internacionales [96].

## **Carabinieri**



Los Carabinieri tenían unas embarcaciones en las principales ciudades costeras italianas para desarrollar tareas de orden público y seguridad y contribuir a la actividad de vigilancia para combatir la inmigración ilegal [97]. Prestaban un servicio que se extendía desde la recuperación de los hallazgos arqueológicos, hasta la lucha contra la contaminación y el control de las actividades turísticas, especialmente en la ciudad de Venecia. Hoy en día los medios de este cuerpo están en un proceso de transición junto a los de la Policía y del servicio naval

del ex Cuerpo Forestal para su unión con los de la Guardia de Aduanas como se dispone en el Decreto Legislativo 177/2016 [98].

### ***Medios Navales de la Policía de Estado***



La Policía de Estado tenía también medios navales para garantizar la vigilancia del mar territorial y de las aguas interiores, la supervisión de las costas y la prevención de la comisión de delitos [99], pero después de la aprobación del Decreto Legislativo 177/2016 [98], que prevé el redimensionamiento de las fuerzas de policía, dichos equipos se verán integrados en las filas de la Guardia de Aduanas. Solo le quedarán unas tareas marginales de vigilancia de las playas y de la laguna de Venecia y de seguridad pública en aguas interiores y en las islas menores donde ya haya desplegada una unidad naval. Estos medios dependen orgánicamente de la Dirección Central de la Policía de Tráfico, Ferroviaria y de Comunicaciones del Ministerio de Interior.

## 2.14 Letonia

Letonia tiene una Guardia Costera militar, una Administración Marítima y una Guardia Fronteriza con medios acuáticos por el control de la costa y las aguas territoriales.

### Administración Marítima



La Administración Marítima es una organización sin ánimo de lucro supervisada por el Ministerio de Transporte que se ocupa del Servicio Hidrográfico, el Registro de Buques, el Registro de Marinos y el Departamento de Seguridad Marítima, que se ocupa de la inspección de buques [100].

### Guardia Costera



La Guardia Costera está bajo el mando de las Fuerzas Navales Letonas y en particular del Almirante Jefe de la Armada, y se ocupa de la vigilancia del tráfico y gestiona el Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimos MRCC de Riga [101].

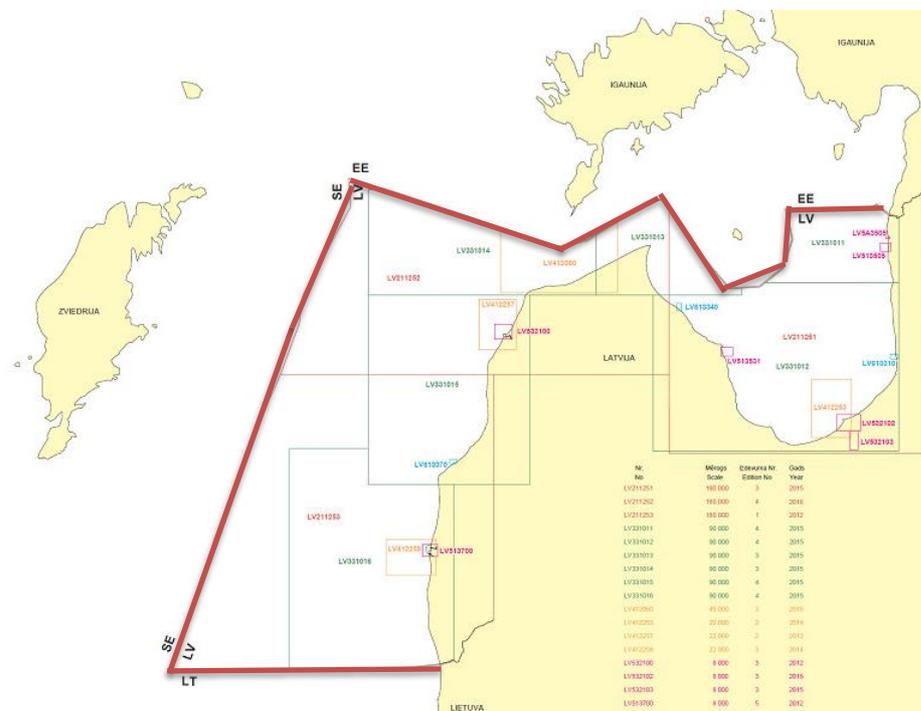


Ilustración 18: Zona SAR letona

## ***Guardia de Frontera***



La Guardia de Frontera es una institución estatal armada dependiente del Ministerio del Interior cuyas funciones son garantizar la inviolabilidad de la frontera estatal y la prevención de la inmigración ilegal [102].

## 2.15 Lituania

Lituania tiene una Administración de Seguridad Marítima, una Guardia de Frontera con tareas de control del mar territorial y un Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimos dependiente de las Fuerzas Armadas.

### **Administración de Seguridad Marítima**



La Administración de Seguridad Marítima participa en el desarrollo de las políticas de seguridad marítima, investiga accidentes marítimos, se ocupa de la homologación de cursos para la gente de mar en conformidad con los requisitos del convenio STCW y de la emisión de las libretas de navegación así y como todo tipo de titulación para marinos. La Administración de Seguridad Marítima también lleva el registro de buques, el servicio hidrográfico, el servicio de faros y ayudas a la navegación, el servicio de monitoreo del tráfico marítimo VTS y es la que se encarga de las inspecciones PSC [103].

### **Servicio de Vigilancia Marítima y Costera**



Las Fuerzas Armadas lituanas tienen un Servicio de Vigilancia Marítima y Costera responsable de la vigilancia y control de la frontera estatal en el mar y del Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimos [104].



Ilustración 19: Zona SAR lituana

## ***Guardia de Frontera***



La Guardia de Frontera se ocupa de proteger los confines estatales en tierra y en el mar, participa en la aplicación de la normativa aduanera y en actividades de búsqueda y salvamento en el mar [105].

## 2.16 Malta

En Malta hay una autoridad civil que se ocupa de la administración marítima soportada por las Fuerzas Armadas.

### ***Autoridad de Transporte***



Transport Malta

La Autoridad de Transporte de Malta es responsable de la seguridad marítima y portuaria y cuenta con el apoyo de las Fuerzas Armadas de Malta para el seguimiento de las actividades marítimas en otras zonas costeras y de actividades en alta mar, así como la participación de la Policía en la realización de las operaciones de protección portuaria. La Autoridad de Transporte se ocupa entonces de inspecciones PSC, control de tráfico VTS, trámites administrativos, avisos a los navegantes y mantenimiento de los faros [106].

### ***Escuadrón Marítimo***



El Escuadrón Marítimo de las Fuerzas Armadas tiene la responsabilidad general de la defensa, además se encarga de la vigilancia marítima, la aplicación de la ley marítima, y es también responsable de ejecutar las operaciones de búsqueda y rescate en el mar SAR, de hecho dirige el Centro de Coordinación de Rescate de Malta RCC [107].



*Ilustración 20: Zona SAR maltesa*

## 2.17 Países Bajos

En los Países Bajos el Servicio de Guardacostas lo llevan a cabo la Guardacostas nacional, la Policía Marítima y Aduanas; también la Armada y la Real Institución de Salvamento Marítimo.

### **Guardia Costera**

Nederlandse Kustwacht



La Guardia Costera de los Países Bajos es una organización civil independiente con tareas, competencias y responsabilidades propias y está controlada por el “Cuadrivirato” de la Guardia Costera (KW4) que desempeña tareas de administración rutinaria. El Presidente del KW4 es el Director del Mar del Norte del Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente y los otros miembros son el Presidente del Comité de Aplicación de la Ley del Mar del Norte, el Director de Planificación y Control de la Real Armada (que desempeña la función de director operativo de la Guardia Costera) y el Director de la Guardia Costera de los Países Bajos [108]. Además, hay un Consejo que aprueba el Plan Anual de Actividad, el presupuesto y el Informe Anual de la Guardia Costera. La Guardia Costera lleva a cabo 15 tareas para 5 Ministerios en el Mar Territorial holandés; 7 tareas de servicio más 8 de vigilancia del cumplimiento de la ley. Las principales son [109]:

Tareas de servicio:

- a) Atención y coordinación de situaciones de peligro a nivel nacional o internacional.
- b) Asistencia marítima y SAR.
- c) Control de tráfico y balizamiento.
- d) Desminado.

Tareas de vigilancia del cumplimiento de la ley:

- e) Mantenimiento de la ley y del orden.
- f) Control de las importaciones, exportaciones y tránsito de mercancías.
- g) Velar sobre el respecto de las leyes relativas al medio ambiente, la pesca marítima...
- h) Control de fronteras.

Todas estas funciones las lleva a cabo cooperando con muchos otros servicios públicos del País como Policía Marítima y Aduanas [110]. La Guardia Costera dirige sus misiones de intervención desde el Centro de Guardacostas dependiente del Ministerio de Defensa. Ese funciona como Centro de Comunicación y Coordinación de Rescate Marítimo (MRCC) [111].

## **Policía Militar Real**



La Policía Militar Real vela por la seguridad del Estado. Los buques mercantes y de recreo que entran en las aguas de los Países Bajos están sometidos al control de fronteras por la Policía Militar Real junto a la Policía portuaria, cuya misión principal es la verificación de la identidad de la tripulación y de los pasajeros [112].

## **Armada Real**



La Armada se encarga de asegurar la seguridad de las rutas de navegación defendiendo la libertad del comercio y combatiendo el tráfico de drogas, la piratería, la trata de personas, el contrabando de armas y el terrorismo. Los buques de la Armada desempeñan operaciones de patrulla y pueden imponer bloqueos y llevar a cabo operaciones de abordaje. En particular la Armada [113]:

- a) Apoya a la Guardia Costera y realiza misiones de búsqueda y rescate.
- b) Lucha contra el terrorismo.
- c) Desactiva minas sin explotar en el mar y en las zonas portuarias.
- d) Proporciona equipos de buceo y asistencia médica al buceo.
- e) Realiza levantamientos hidrográficos para crear cartas náuticas.
- f) Apoya a las autoridades civiles, en caso de desastres naturales o en la búsqueda de personas desaparecidas.

## **Asuntos aduaneros**



Aduanas ejerce en los Países Bajos la vigilancia permanente de la importación, exportación y tránsito de mercancías y de la producción nacional, el almacenamiento y la expulsión de los productos sujetos a regímenes especiales. La supervisión aduanera consta de dos partes: asuntos fiscales y tareas no tributarias [114].

## **Policía Marítima**



En los Países Bajos hay dos servicios marítimos ofrecidos por la Policía Nacional: el servicio de Policía Portuaria y el servicio de Policía Acuática. El primero se centra más en la vigilancia náutica, la protección del medio ambiente,

la lucha contra la delincuencia, la gestión de fronteras y en hacer frente a los accidentes marítimos; el segundo monitorea la navegación tanto profesional como recreativa, persigue los transgresores de las reglas de circulación en los canales y en aguas interiores y se ocupa de cualquier delito que se cometa en estos espacios; este servicio en el tiempo se combinó con el departamento de Policía de Tráfico, Aérea y Ferroviaria.

La Policía Portuaria tiene cuatro tareas principales [115]:

- g) Policía de distrito.
- h) Investigación de delitos relacionados con los puertos.
- i) Control de fronteras
- j) Servicio de admisión y asistencia.

La Policía Acuática, al revés, se ocupa de [116]:

- k) Control de velocidad, test de alcoholemia y cumplimiento de la legislación sobre la seguridad.
- l) Investigación de accidentes marítimos, fraudes y robos de carga.
- m) Chequeo de buques, verificación de la carga y de la documentación.
- n) Supervisión del transporte de sustancias peligrosas.
- o) Lucha contra la contaminación en el mar y persecución de delitos medioambientales.

La Policía holandesa tanto como las fuerzas de policía de otros países europeos participa en la AQUAPOL. La organización AQUAPOL es una plataforma para compartir buenas prácticas en la aplicación de la ley en el ámbito del transporte marítimo en Europa. Sus principales actividades son el intercambio de noticias sobre delitos e infracciones, el intercambio de información operacional y basada en la experiencia y la cooperación transfronteriza, y en el trabajo cotidiano de aplicación de la ley [117].

### ***Real Institución de Salvamento Marítimo (KNRM)***



El Real Instituto de Salvamento Marítimo es una organización de rescate profesional independiente, sin subsidio del gobierno. Los voluntarios están disponibles las 24 horas al día para el rescate de las personas que necesiten ayuda. El instituto garantiza su apoyo a las actividades de la Guardia Costera del país y previa deliberación favorable de su consejo Ejecutivo puede intervenir más allá de las aguas holandesas en situaciones de crisis internacional [118]. Realiza tareas de búsqueda y salvamento bajo el mando operativo del Centro de Guardacostas [119].

## 2.18 Polonia

Polonia separa significativamente las tareas administrativas de las tareas policiales gracias a una agencia administrativa y a un cuerpo de guardias fronterizos.

### ***Autoridad de Administración Marítima***



La Autoridad de Administración Marítima dependiente del ministerio de la Economía Marítima, es el órgano que se ocupa de los asuntos de administración marítima en Polonia, en particular (como especifica la ley de constitución de la agencia) de [120]:

- a) Seguridad de la navegación.
- b) Protección de los puertos.
- c) Protección del medio marino contra la contaminación.
- d) Operaciones y extracciones submarinas en la zona económica exclusiva.
- e) Permisos de construcción en las áreas portuarias, en las aguas interiores y en el mar territorial.
- f) Ayudas a la navegación y balizamiento de las vías navegables.
- g) Imposición de multas en casos de delitos menores.
- h) Registro de buques.
- i) Organización del practicaaje.
- j) Mantenimiento de la infraestructura portuaria.
- k) Planificación del desarrollo de los puertos.
- l) Control de tráfico marítimo VTS.
- m) Inspección marítima PSC.
- n) Control del combustible suministrado a los buques.

Hay tres departamentos de la Autoridad de Administración Marítima en Szczecin, Slupsk y Gdynia dependientes de tres capitanes marítimos. Cabe destacar que en Gdynia se encuentra el Centro de Control VTS de Seguridad Marítima [121] y el Servicio de Rompehielos.

### ***Departamento Marítimo de la Guardia Fronteriza***



En los trabajos de organización de la republica polaca después de la caída del régimen comunista en 1991 se estableció el Departamento Marítimo de la Guardia Fronteriza (MOSG) encargado de la protección de las fronteras marítimas del país. Su trabajo consiste en la vigilancia y control del tráfico en

las zonas marítimas y tiene el derecho de inspeccionar y detener buques en los casos previstos por la ley. El Departamento Marítimo de la Guardia Fronteriza es un cuerpo armado y sus tareas principales son [122]:

- a) Protección de la frontera en tierra y mar.
- b) Control de tráfico fronterizo y marítimo.
- c) Prevención y lucha contra la inmigración ilegal.
- d) Supervisión de las operaciones de explotación de las áreas marítimas polacas.
- e) Lucha contra la contaminación transfronteriza.
- f) Lucha contra el tráfico de estupefacientes y armas.

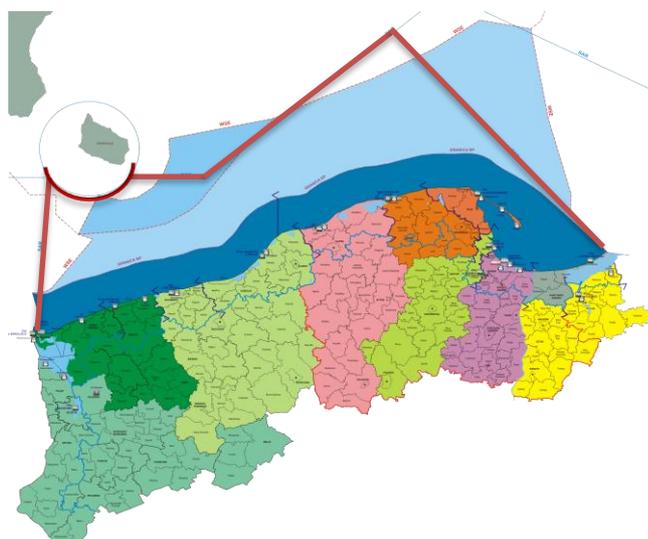
Este cuerpo está subordinado al Comando Marítimo de la Guardia Fronteriza, que es una oficina que proporciona apoyo legal y servicios de administración para la ejecución eficiente de sus competencias, y participa en el Foro de Cooperación entre las Guardias Fronterizas de los países de la región del Mar Báltico (BSRBCC).

### **Servicio de Salvamento Marítimo**



El Servicio de Salvamento Marítimo polaco es una unidad de presupuesto estatal subordinada al Ministro de Economía Marítima cuyas competencias son [123]:

- a) SAR.
- b) Lucha contra la contaminación del mar.
- c) Planificación y coordinación de las operaciones de búsqueda y rescate y de las acciones de lucha contra la contaminación.
- d) Cooperación SAR con los servicios de otros países.
- e) Estipulación de acuerdos SAR con los gobiernos de los países limítrofes.



*Ilustración 21: Zona SAR polaca*

## 2.19 Portugal

Portugal tiene un servicio de guardacostas prevalentemente militar, no homogéneo constituido por la mayoría de los organismos dependientes de la Autoridad Marítima Nacional, pero también por otros cuerpos independientes policiales y de salvamento con distintas tareas y áreas de intervención. La Armada tiene un rol principal en casos de intervención en emergencias marítimas en la zona SAR del país. La coordinación entre los diferentes institutos independientes que desarrollan las funciones de guardacostas se logra imponiendo una rígida jerarquía encabezada por el Almirante Cabo de Estado Mayor de la Armada (CEMA).

### ***Autoridad Marítima Nacional (AMN)***



La Autoridad Marítima Nacional (AMN) representa el vértice de la administración marítima portuguesa, depende directamente de la marina de guerra del país y actúa en el cuadro institucional del Sistema de Autoridad Marítima (SAM). El fin principal del SAM es garantizar el cumplimiento de la ley en las zonas marítimas bajo jurisdicción portuguesa y sus funciones son enumeradas en el artículo seis del DL 43/2002 [124] y son:

- a) La seguridad y el control de la navegación.
- b) La conservación y protección de los recursos naturales.
- c) La conservación y protección del patrimonio cultural subacuático.
- d) La conservación y protección del medio ambiente marino.
- e) La prevención y la lucha contra la contaminación.
- f) señalización marítima, ayudas y avisos a los navegantes.
- g) La fiscalización de las actividades de explotación económica de los recursos vivos y no vivos.
- h) La seguridad de la vida en el mar y rescate en el mar.
- i) La protección civil en el mar y en la franja costera.
- j) La protección de la salud pública.
- k) La prevención y represión de la delincuencia, en particular en lo que se refiere a la lucha contra el tráfico de drogas, el terrorismo y la piratería.
- l) La prevención y represión de la inmigración ilegal.
- m) La seguridad de la franja costera, del dominio público marítimo y de las fronteras marítimas y fluviales, en su caso.

Así que podríamos decir que el servicio público de guardacostas portugués es muy variado y abarca todos los aspectos típicos de los guardacostas, desde la seguridad de la navegación al SAR, desde la protección del medio marino a la prevención de la inmigración. Sin embargo, todas estas tareas no son llevadas a cabo por una única agencia, si no varias y el listado de todas estas se encuentra en otro artículo del DL 43/2002 [124], el séptimo artículo establece que la composición del sistema de autoridad marítima es el siguiente:

- a) la Autoridad Marítima Nacional AMN;
- b) la Policía Marítima PM;
- c) la Guardia Nacional Republicana GNR;
- d) la Policía de Seguridad Pública PSP;
- e) la Policía Judicial PJ;
- f) el Servicio de Extranjería y Fronteras SEF;
- g) el Inspectorado General de Pesca;
- h) el Instituto del Agua IA;
- i) el Instituto Marítimo-Portuario IPTM;
- j) las autoridades portuarias;
- k) la Dirección General de Salud DGS;
- l) la Autoridad Nacional de Control de Tráfico Marítimo (ANCTM).

La coordinación nacional de los órganos y entidades integradas en el SAM está garantizada por el Consejo de Coordinación Nacional (CCN).

El CCN es responsable de aprobar y emitir directrices para garantizar la coordinación efectiva entre entidades y órganos de ejecución en poder de la autoridad marítima y de definir los métodos y actividades de gestión, lo cual favorece una mejor coordinación y una acción más eficaz de las autoridades en los diferentes niveles jerárquicos.

La estructura, organización, funcionamiento y competencias de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) bajo el SAM está establecido por el DL 44/2002, en su artículo segundo [125] establece que: la AMN es responsable de coordinar las actividades de ámbito nacional, a cargo de la Marina, de la Dirección General de la Autoridad Marítima (DGAM) y del Comando General de la Policía Marítima (CGPM). La AMN comprende varios órganos, cada uno con su identidad, estructura y régimen propio:

- a) el Consejo Asesor de la AMN (CCAMN), para examinar las cuestiones técnicas;
- b) la Comisión de Dominio Público Marítimo (CDPM) presidida por un oficial general de la Armada al cual le compete emitir opiniones sobre los asuntos relacionados con la utilización, mantenimiento y defensa del dominio público marítimo y su estudio;

- c) la Dirección General de la Autoridad Marítima (DGAM), que es el servicio integrado de la Armada para la gestión de los recursos humanos y materiales;
- d) la Policía Marítima, que es la fuerza armada dotada de experiencia en las áreas y materias asignadas por ley al SAM y a la AMN, compuesta por personal militar de la Armada y agentes militarizados.

Observamos por tanto que la AMN es dependiente del Ministerio de Defensa, de hecho, en este cuadro institucional tan complicado, depende del Almirante Jefe de la Armada [126] definir las directrices y políticas que la DGAM tiene que ejecutar, garantizar la coordinación entre los órganos de la AMN y la Armada, proponer al Ministerio de Defensa el nombramiento del Director General y Director General Adjunto de la AMN, admitir las decisiones del Comandante General de la Policía Marítima en materias distintas de justicia y disciplina, sopesar las opiniones de la Comisión de Dominio Público Marítimo CDPM, participar en el Consejo Superior de Seguridad Nacional (CSSI) y presidir el Consejo Asesor de AMN.

La DGAM comprende los cinco departamentos en los que están divididas las aguas portuguesas, que son los departamentos del norte, del centro y del sur más los de las Azoras y Madeira, y las veintiocho capitanías de puerto bajo el mando de un capitán marítimo, quien depende jerárquicamente de los respectivos jefes de departamento marítimo. Integran la estructura de las capitanías las delegaciones marítimas guiadas por los capitanes de puertos adjuntos, nombrados por la AMN. Los capitanes marítimos son los comandantes locales de la PM a los cuales les corresponde el ejercicio de la autoridad del Estado, en cuanto a la supervisión, control y seguridad de la navegación, las personas y los bienes, en sus áreas de jurisdicción.

Conciérne al capitán del puerto, en el ejercicio de funciones de la autoridad marítima:

- a) coordinar y ejecutar las actividades de control y vigilancia dentro de su área de jurisdicción y en los términos establecidos por la ley;
- b) ejercer las facultades conferidas en virtud de la ley de seguridad interna;
- c) dirigir las operaciones de protección civil;
- d) llevar a cabo investigaciones en el caso de accidentes marítimos bajo la dirección de la autoridad judicial competente;
- e) recibir los informes y las protestas de mar proporcionados por los comandantes de buques nacionales, comunitarios y de terceros países y proceder con la respectiva investigación procesual;
- f) verificar, antes de la salida de los buques, la existencia y la conformidad de los documentos exigidos por la legislación en vigor emitida por las autoridades portuarias, sanitarias, aduaneras, fiscales y de policía;

- g) proceder a retener los buques, en los casos previstos por la ley;
- h) impedir la salida de los buques que habían cometido un ilícito penal o tengan faltas;
- i) ejercer la autoridad del Estado a bordo de buques comunitarios y extranjeros, en conformidad con el artículo veintisiete de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 (CNUDM) [127, p. 33] que establece los casos de intervención del estado ribereño en aguas territoriales;
- j) velar el cumplimiento de las normas legales en materia de pesca.

En el ámbito del rescate y socorro (SAR):

- k) proporcionar asistencia y socorro a náufragos y a embarcaciones utilizando los recursos materiales de la capitanía o requisándolos a los organismos públicos o privados, si fuese necesario;
- l) Supervisar las intervenciones de asistencia y salvamento de los bañistas en las playas de la zona de su capitanía.

En el ejercicio de las funciones de control de la navegación:

- m) establecer las formas de acceso al mar territorial o de su interdicción a buques comunitarios o extranjeros, en cooperación con la Autoridad de Control de Tráfico Marítimo;
- n) determinar el cierre de los puertos, por razones de alteración del orden público y, previa audiencia de las autoridades portuarias, por motivos relacionados con las condiciones meteorológicas y del mar;
- o) orientar sobre el dragado y vigilar el cumplimiento de las disposiciones en cuanto a su aplicación;
- p) publicar avisos a los navegantes sobre las actividades o eventos en las zonas marítimas bajo soberanía o jurisdicción nacional;
- q) garantizar la señalización marítima costera, en conjunto con la Dirección de Faros;
- r) coordinar acciones de lucha contra la contaminación, según el Plan Mar Limpio;

En el ejercicio de las funciones técnicas y administrativas:

- s) establecer la dotación de seguridad de los buques nacionales de tráfico local y los roles de la tripulación con arreglo al Reglamento del Registro Marítimo (RIM);
- t) expedir licencias para el ejercicio y la exploración de las actividades turísticas marítimas de los buques, de conformidad con la ley aplicable;
- u) realizar la visita y verificación de documentos de todo tipo de embarcaciones, comprobando el manifiesto de carga, lista de tripulantes, lista de pasajeros, los

documentos de certificación de la embarcación y los demás papeles de bordo en los casos legalmente establecidos;

En el ámbito del registro de buques:

- v) realizar la inscripción de buques al registro marítimo, determinar su suspensión, cancelación, emisión y renovar y conservar los documentos de registro marítimo manteniéndolos al día;
- w) promover la recaudación de los ingresos, cuyos poderes han sido asignados a la DGAM;

En el ámbito de las infracciones:

- x) instruir procesos en materia de ilícitos administrativos para los que la ley le confiere la facultad de establecer garantías y aplicar medidas de precaución, multas y sanciones adicionales;
- y) instruir procesos de infracción por delitos cometidos en dispositivos de separación del tráfico e imponer multas y sanciones.

En el ámbito de la protección y conservación del dominio público marítimo y la protección del patrimonio cultural subacuático:

- z) vigilar y promover las medidas de precaución para garantizar la conservación y protección del patrimonio cultural subacuático, sin perjuicio de las competencias legalmente atribuidas a otros órganos de control;

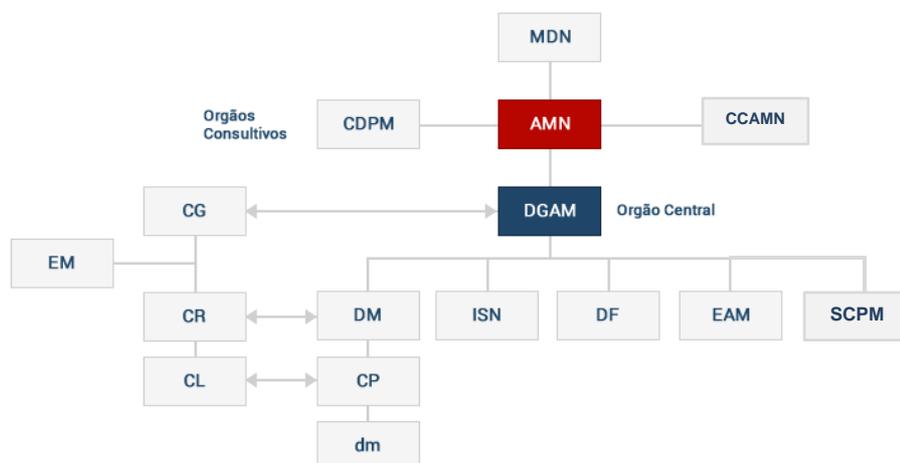


Ilustración 22: Organigrama de la DGAM

Leyenda:

MDN – Ministerio de Defensa Nacional

AMN- Autoridad Marítima Nacional

CDPM - Comisión de Dominio Público Marítimo

CCAMN - Consejo Asesor de la Autoridad Marítima Nacional

CG - Comando General

CR - Comando Regional

CL - Comandos locales

DGAM - Dirección General de la Autoridad Marítima

DM - Departamentos Marítimos

CP – Capitanías de Porto

dm - Delegaciones Marítimas

ISN - Instituto de Socorro de Náufragos

DF - Dirección Faros

SCPM - Servicio de Lucha contra la Contaminación Marina

EAM – Escuela de la Autoridad Marítima

La AMN no tiene medios navales propios así que los asuntos policiales los lleva a cabo la Policía Marítima y la Guardia Nacional Republicana con sus unidades de control costero pero los medios de estas dos fuerzas juntas no permitirían el desarrollo de operaciones SAR en los cerca seis millones de kilómetros cuadrados que cubre la zona SAR de Portugal. Así que es la propia marina de guerra la que emplea la flota para el rescate de náufragos en la costa y sobre todo en alta mar como establece el artículo 13 del D.L. 15/1994 [128] por el cual se constituye un sistema de búsqueda y salvamento en Portugal. La armada actúa junto con la flotilla aérea 751 (Pumas) de helicópteros y el escuadrón 601 (Lobos) de la aviación militar. La marina portuguesa opera en dos modalidades distintas, primero como Armada ocupándose de la defensa naval, y en segundo lugar como Guardia Costera asegurando la seguridad marítima, el respeto de la ley y el progreso de la investigación científica. La marina de guerra, gracias a sus buques puede intervenir fácilmente en alta mar y también cerca de la costa, y en los ríos porque tiene lanchas y patrulleras especializadas, teniendo un porcentaje de éxito superior a la “US Coast Guard” de EE.UU. [129].

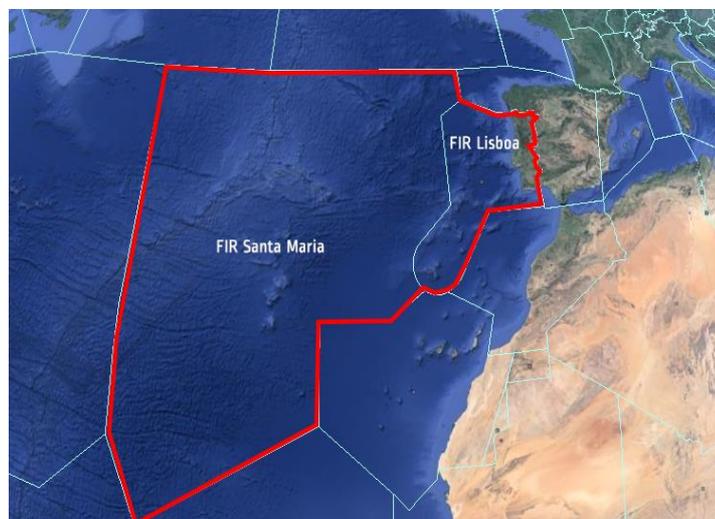


Ilustración 23: Zona SAR portuguesa

### ***Dirección General de la Autoridad Marítima (DGAM)***



La Dirección General de la Autoridad Marítima (DGAM) es un servicio con autonomía administrativa, dependiente del Ministerio de Defensa y de la marina de guerra, para la gestión de los recursos humanos y materiales, dirección, coordinación y control de las actividades realizadas por la AMN y sus órganos [125]. De la DGAM dependen directamente el Instituto de Socorro a los Náufragos, el Servicio de Lucha contra la Contaminación Marina, la Dirección de Faros, y la Escuela de Autoridad Marítima administrando sus recursos, servicios legales, financieros, de logística, de inspección e informáticos [130]. La DGAM tiene una estructura de servicio central y una estructura descentralizada formada por 5 Departamentos Marítimos, 28 Capitanías de Puerto y 18 Distritos Marítimos.

### ***Instituto Marítimo de Socorro a Náufragos (ISN)***



Portugal, además del servicio SAR de la Armada, tiene también un Instituto de Socorro a Náufragos el ISN que participa en la Federación Internacional de Salvamento (ILSF) y que asesora a las Capitanías de Puerto en las playas y en áreas cercanas a la costa. El ISN es un instituto humanitario compuesto por su mayoría de voluntarios, y ejerce sus funciones tanto en tiempo de paz como de guerra [131].

### ***Servicio de Lucha contra la Contaminación Marina (SCPM)***



El Servicio de Lucha contra la Contaminación Marina (SCPM) es el órgano de la DGAM al que le concierne, en los espacios bajo la jurisdicción de la AMN, la dirección técnica nacional en la lucha a la contaminación del mar. La misión principal de SCPM es establecer, a nivel nacional, los procedimientos de carácter técnico relativos a la vigilancia y la lucha contra la contaminación [132].

### ***Dirección de Faros (DF)***



La Dirección de Faros es el órgano de la DGAM cuya función principal es la dirección técnica de la señalización marítima nacional. Para el cumplimiento de su misión tiene una guarnición de 93 elementos, que pueden ser tanto militares, funcionarios militarizados, o civiles [133].

## **Policía Marítima (PM)**



La Policía Marítima es responsable, según los términos de la ley, de garantizar la seguridad y los derechos de los ciudadanos en colaboración con otras fuerzas de seguridad. Es también la fuerza policial especializada que ejerce funciones en espacios de jurisdicción de AMN [134], como la persecución, la vigilancia y la investigación, incluyendo:

- a) hacer visitas a los buques en virtud de la ley;
- b) realizar los actos que, en el ámbito de la policía, son necesarios para la emisión del permiso de salida de los buques;
- c) realizar investigaciones por protestas de mar y naufragios;
- d) ejecutar, en las ordenes determinadas por el capitán marítimo, los actos procesuales e instructivos en ilícitos contra el orden nacional;
- e) tomar las acciones y las medidas necesarias para dar cumplimiento a las determinaciones del capitán marítimo en el ámbito de la seguridad de la navegación, especialmente en las decisiones de acceso a las aguas territoriales, transporte de mercancías peligrosas, y el control de fondeaderos;
- f) llevar a cabo la vigilancia de las zonas portuarias;
- g) realizar detenciones de extranjeros que entren ilegalmente en territorio portugués;
- h) ejecutar las medidas para el embargo y la detención de buques;
- i) aplicar las medidas necesarias, en particular, de protección, relacionadas con el patrimonio cultural subacuático;
- j) vigilar el cumplimiento de los regímenes legales en materia de pesca, la aplicación de las medidas de precaución definidas por el capitán marítimo;
- k) vigilar el cumplimiento de las disposiciones como el dragado;
- l) supervisar las actividades de turismo marítimo y deportes náuticos;
- m) aplicar las medidas previstas por el capitán marítimo con respecto al Código PBIP y la seguridad de las personas y los bienes;
- n) intervenir para restablecer el orden en buques siempre que haya peligro para la seguridad del puerto, o cuando sea requerido por el capitán o el cónsul de la bandera del estado respectivo.

## 2.20 Rumania

Rumanía, a pesar de su pequeña línea de costa, tiene una Guardia Costera, aunque está enfocada más en controles fronterizos que en asuntos marítimos.

### **Guardia Costera**



La Guardia Costera es la estructura regional, subordinada a la Inspección General de Policía de Fronteras, con competencia entre las regiones de la costa rumana a la cual le compete la vigilancia fronteriza en la frontera con Ucrania y Bulgaria, la vigilancia de los canales del Danubio abiertos a la navegación internacional, y el control del mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva del Mar Negro. Sus tareas fundamentales son [135]:

- a) Actividad de investigación de los delitos graves relacionados con la migración ilegal y la delincuencia transfronteriza organizada.
- b) Control de visados y documentos.
- c) Vigilancia de frontera.

### **Autoridad Naval**



La Autoridad Naval Rumana es la autoridad central especializada del Ministerio de Transporte en el ámbito de la seguridad de la navegación y la seguridad de los buques; de esta dependen 5 capitanes regionales. En el ejercicio de sus funciones, la ANR tiene los siguientes cometidos [136]:

- a) Asegurar y desarrollar normas de seguridad para la navegación en puertos rumanos.
- b) Mejorar el sistema de examinación y certificación de la gente de mar.
- c) Proporcionar actividades de búsqueda y salvamento SAR.
- d) Realizar controles para prevenir la contaminación de los buques.
- e) Investigación de los incidentes de contaminación de los buques.
- f) La transposición a la legislación rumana de la normativa comunitaria y convenios internacionales en el ámbito marítimo.
- g) Monitoreo de la navegación VTS.
- h) Control por parte del estado de la bandera y PSC.
- i) Sancionar las infracciones e investigar los accidentes de la navegación.
- j) Registro de buques.
- k) Titulación de la gente de mar.

- l) Supervisión técnica, clasificación y certificación de buques.
- m) La certificación ISM y ISPS para buques y compañías de navegación.
- n) Representación del País en temas marítimos a nivel internacional.

La Autoridad Naval controla el centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimo MRCC de Constanta.

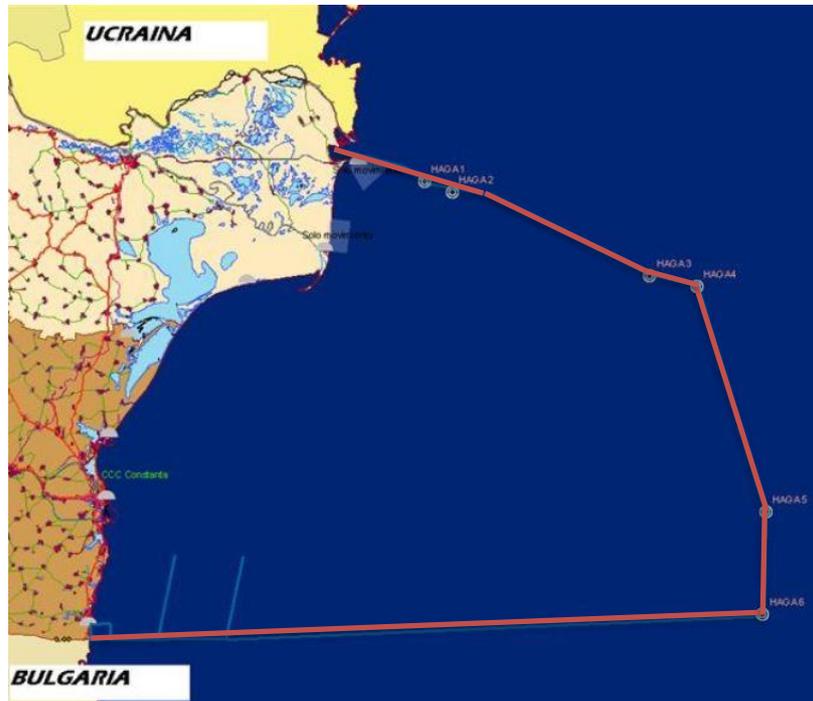


Ilustración 24: Zona SAR rumana

## 2.21 Suecia

En Suecia hay un servicio de guardacostas, pero aparte hay también un servicio de administración marítima, de policía marítima y de salvamento, todos ellos de carácter civil.

### **Consejo de Seguridad Marítima**



El Consejo de Seguridad Marítima es una cooperación entre autoridades y organizaciones relacionadas con el sector marítimo dependiente del Ministerio de Transporte cuyo fin es promover la navegación segura e investigar y analizar los accidentes marítimos [137].

### **Guardia Costera**



La Guardia Costera sueca (Kustbevakningen) es un organismo gubernamental civil bajo la autoridad del Ministerio de Justicia. Los objetivos generales de la Guardia Costera son decididos por el parlamento sueco, mientras que el gobierno toma decisiones sobre aspectos más técnicos [138]. La Guardia Costera presta un servicio de control y asistencia en el mar, y trabaja en estrecha colaboración con varios organismos, entre ellos la Policía y Aduanas. Su cometido principal es garantizar la seguridad en el mar, proteger a las personas de accidentes y prevenir o limitar los daños a las propiedades y el medio ambiente [139]. En este marco la Guardia Costera se ocupa de:

- a) Control fronterizo del tráfico marítimo
- b) Mercancías peligrosas y sujeción de la carga
- c) La seguridad de la navegación
- d) Control de tráfico (velocidad, test de alcohol y drogas, zonas interdichas..)
- e) Salvamento marítimo SAR
- f) Supervisión de buques PSC
- g) Controles aduaneros
- h) Lucha contra la contaminación y monitoreo ambiental
- i) Control de pesca
- j) Investigación científica marina

### **Administración Marítima**



La Administración Marítima (Sjöfartsverket) es la autoridad responsable de búsqueda y salvamento marítimo y aeronáutico en Suecia. El

departamento de gestión SAR tiene la responsabilidad general de la organización del SAR en Suecia y se ocupa de las cuestiones relacionadas con la política, la cooperación con otras organizaciones suecas involucradas con el Servicio de Rescate. Participa en actividades internacionales, tales como ejercicios conjuntos, organiza la cooperación internacional y es responsable de la elaboración de convenios, tanto nacionales como internacionales sobre el tema marítimo. De este departamento depende el JRCC (Centro Común de Coordinación de Salvamento) sueco, que dirige y evalúa las misiones SAR, de acuerdo con el plan de salvamento de la Administración Marítima de Suecia y junto con el servicio de Guardia Costera y con las fuerzas de la Defensa [140].

Además, se ocupa de:

- a) Trafico interior y gestión de los canales (puentes y esclusas)
- b) Información hidrográfica, levantamientos hidrográficos y cartografía
- c) Navegación entre hielo
- d) Servicio de pilotaje en alta mar
- e) VTS y avisos a los navegantes
- f) Informes meteorológicos
- g) Requerimientos de Clase-hielo
- h) Estaciones radio costeras



Ilustración 25: Zona SAR sueca

## ***Policía Marítima***



La Policía Marítima es un departamento de la Policía que actúa para prevenir la comisión de delitos en el mar y en la costa; se encuentra en las ciudades costeras principales del país y tiene estas competencias [141]:

- a) Intervenir contra violaciones de tráfico marítimo.
- b) Intervenir contra los robos de motores marinos, barcos y otros medios acuáticos.
- c) Regular el ejercicio de actividades de caza y pesca.
- d) Participar en el rescate y la investigación de accidentes en el mar.
- e) Investigar violaciones de la Ley de Pesca.
- f) Cualquier otra acción policial.

La Policía Marítima interactúa con la Administración Marítima, el Consejo de Seguridad Marítima, AQUAPOL, Salvamento Marítimo, la Guardia Costera y el Servicio de Aduanas.

## ***Sociedad Sueca de Salvamento Marítimo***



La Sociedad Sueca de Salvamento Marítimo es responsable del 70 por ciento de todos los rescates en mar y no recibe fondos del gobierno, sino que se sostiene con las cuotas de afiliación, donaciones y trabajo voluntario [142].

## 2.22 NO-UE Islandia

Islandia tiene una Guardia Costera civil que se ocupa de la mayoría de las tareas del ámbito marítimo, aunque no todas.

### **Guardia Costera**



Landhelgisgæsla Íslands

La Guardia Costera de Islandia (ICG) es un organismo civil encargado de la búsqueda y rescate de vidas humanas en el mar, de vigilancia y seguridad marítima y de aplicación de la ley en los mares que rodean a Islandia [143]. Entre las principales tareas de la ICG hay:

- a) Protección contra actividades ilegales.
- b) Control de la pesca.
- c) Vigilancia y lucha contra la contaminación.
- d) Protección de recursos naturales.
- e) SAR.
- f) Evacuaciones médicas.
- g) VTS.
- h) Eliminación de minas y explosivos en la costa y en la mar.
- i) Avisos a los navegantes.
- j) Observación y recopilación de mapas de las zonas de hielo.
- k) Cartografía, publicaciones náuticas y levantamientos hidrográficos.

Además, la ICG es responsable de la coordinación del centro conjunto de búsqueda y rescate JRCC.

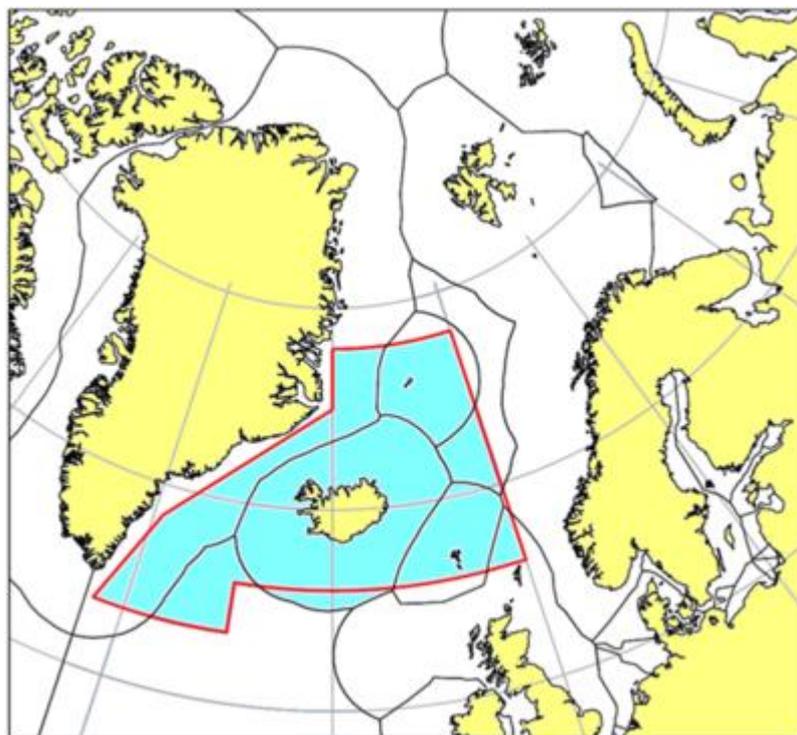


Ilustración 26: Zona SAR islandesa

### **Autoridad de Transporte**



La Autoridad de Transporte de Islandia (ICETRA) es la que gestiona la administración del transporte, los asuntos marítimos y la seguridad de navegación en Islandia. La ICETRA es responsable de la inspección de buques mercantes extranjeros en los puertos islandeses, de conformidad con el Memorando de Entendimiento de París [144]. Además, maneja la certificación de los marineros y es responsable de aplicar el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW).

### **Asociación de Búsqueda y Rescate**



La Asociación islandesa de Búsqueda y el Rescate es una asociación de voluntarios que forma parte del marco legal para la búsqueda y salvamento marítimo y aeronáutico coordinado por el JRCC, que controla el servicio de seguridad marítima y coordina los rescates en el mar y a lo largo la costa [145].

## 2.23 NO-UE Noruega

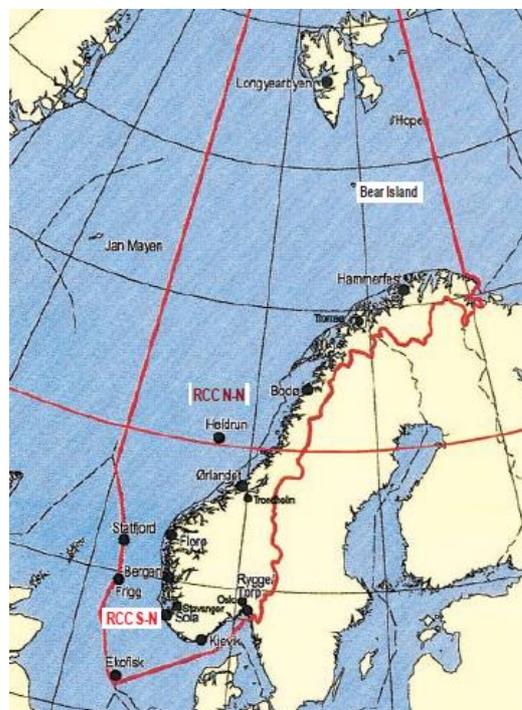
Noruega no tiene un único servicio de guardacostas, sino una multitud de agencias que operan en el sector marítimo, aunque además tenga una Guardia Costera.

### **Guardia Costera**



La Armada noruega se compone de la Marina de Guerra, la Guardia Costera, las Escuelas de Marina y el personal de las Bases de tierra. La Guardia Costera es la principal autoridad estatal en el mar en tiempos de paz y coopera con la policía, aduanas, y la Dirección de la Administración Costera. La misión principal de la Guardia Costera es ayudar a salvaguardar el medio ambiente las zonas más vulnerables, las otras tareas son [146]:

- a) Monitorizar las áreas marítimas.
- b) Ejercer la autoridad en las zonas de soberanía.
- c) Control de la pesca.
- d) Protección del medio ambiente.
- e) Búsqueda y el rescate SAR.
- f) Supervisión aduanera.



*Ilustración 27: Zona SAR noruega*

## **Administración Costera**



KYSTVERKET

La Administración Costera de Noruega es una agencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones responsable de los servicios relacionados con la seguridad marítima, la infraestructura marítima, la planificación y eficiencia del transporte y la respuesta en casos de contaminación grave. Sus tareas principales son [147]:

- a) Desarrollo y mantenimiento de los canales y puertos pesqueros.
- b) Servicio de ayudas a la navegación.
- c) VTS.
- d) Servicios de Practicaje.
- e) Lucha contra la contaminación.
- f) Ejercicio de la legislación marítima.
- g) Planificación del transporte.
- h) Seguridad de instalaciones portuarias (ISPS).

## **Autoridad Marítima**



Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

La Autoridad Marítima de Noruega es la autoridad administrativa y de supervisión en asuntos relacionados con la seguridad de la vida, la salud, los bienes materiales y el medio ambiente en buques que enarbolan pabellón noruego y buques extranjeros en aguas noruegas y depende del Ministerio de Comercio, Industria y Pesca y del Ministerio del Clima y Medio Ambiente. Se ocupa principalmente de [148]:

- a) La titulación de la gente de mar y la homologación de los cursos de formación.
- b) Inspecciones de buques nacionales y PSC.
- c) Registro de buques.
- d) Tripulación mínima de seguridad.

## **Policía**



**POLITIET**

La Policía nacional tiene unas lanchas a disposición para el control de tráfico en los canales y los puertos principales [149], pero para operaciones policiales más importantes dispone de la ayuda de la Guardia Costera.

### ***Sociedad de Salvamento Marítimo***

**RS**  La Sociedad Noruega de Salvamento Marítimo, es una asociación humanitaria a nivel nacional cuyo objetivo es salvar vidas y proteger el medio ambiente costero en las aguas noruegas, así como emprender iniciativas de sensibilización y prevención de accidentes para mejorar la seguridad de los marinos en Noruega y en el extranjero [150].

### **3. Comparación de los servicios de guardacostas de los Países Europeos**

Después de analizar los servicios de guardacostas de Países Europeos y ver sus peculiaridades y sobre todo sus diferencias nos podemos hacer unas preguntas generales sobre ellos:

- a) Si es más rentable y más efectivo un único servicio de guardacostas.
- b) Si es más rentable y más efectivo un servicio militar, civil o mixto.
- c) Si es necesario un servicio de guardacostas armado.
- d) Si es mejor tener una única academia de formación o diferentes escuelas.
- e) Cuáles son las ventajas/desventajas y problemáticas de la cooperación a nivel europeo.

Para intentar responder a estas preguntas, como no hay estudios al respecto y hay pocas fuentes de información, se buscaron casos en que se demuestre el valor o los puntos débiles de cada enunciado.

#### **3.1 Un único servicio de guardacostas**

En cada país de la UE por guardacostas se entiende una cosa distinta, ya que, como hemos visto antes, hay una variedad muy grande de instituciones con tareas diferentes, y que además dependen de órganos diversos. En los últimos años, también debido a la crisis económica y a la evolución de la tecnología se fueron agrupando en muchos países las competencias de muchas agencias prefiriendo un centro común de gestión del servicio de guardacostas (ej. Alemania) o un único cuerpo (ej. Italia).

##### ***Ventajas***

Las ventajas de un único servicio de guardacostas son evidentes, al reunir los mandos se ahorra en la dirección y la administración del servicio y se evitan posibles solapamientos de competencias que a la hora de una intervención rápida podrían llevar a confusión o peligro.

##### ***Desventajas***

Aunque sea más rentable una única guardia costera, probadamente no sea lo más efectivo un servicio conjunto de policía marítima y de búsqueda y rescate porque a lo mejor agentes muy buenos en llevar a cabo unas tareas no están lo suficientemente preparados para otras.

Es cierto que un cuerpo armado como la Guardia Civil del Mar necesita lanchas de intervención rápida, así como Salvamento, pero no obstante se conseguiría un ahorro considerable en personal y medios empleados al reunir los dos cuerpos, posiblemente un agente de la primera no tendría una gran experiencia en SAR mientras que un operador del segundo no estaría familiarizado con una persecución en mar abierto o una detención de una lancha de narcotraficantes.

### **3.2 ¿Un servicio de guardacostas militar o civil?**

La mayoría de los países europeos tienen un servicio de guardacostas civil auxiliado en las tareas de aplicación de la ley por un cuerpo policial, aunque unos cuantos siguen con el modelo americano del Coast Guard militar o prevén la intervención directa de la Armada. La tendencia natural parece ser una evolución hacia una administración civil como pasó en España. La diferencia podría parecer irrelevante, pero hay diferencias substanciales al dejar el servicio de guardacostas en manos de los mandos militares en vez de un organismo independiente. Para empezar las milicias casi siempre tienen una educación aparte que intenta instaurar en los soldados el sentido de pertenencia a una élite superior y no a una simple función del estado, esto genera mucha autonomía de decisión, escepticismo a la hora de contratar personal externo cualificado y un sentimiento de inmunidad respecto a las consecuencias de su acción, muchas veces confirmado por la realidad (ej. el Comandante De Falco Capitanía de Puerto italiana, que a pesar de no haber actuado de manera correcta en el caso del hundimiento del Concordia, fue reubicado en vez de despedido [151]).

#### ***Ventajas***

La ventaja más evidente de tener un servicio de guardacostas militar es el mejor aprovechamiento del servicio de defensa nacional, que comporta un gasto considerable (ej. Portugal). De todas formas, en todos los países la Armada puede desempeñar misiones SAR donde la situación lo requiera con la ventaja que por un lado se rescatan vidas humanas y por otro los equipos de rescate militares se entrenan para luego poder actuar en escenarios bélicos. También suelen disponer de un *budget* más amplio (ej. MARENOSTRUM fue la operación de rescate de vidas humanas en el Mediterráneo más efectiva [152] en el que la Armada Italiana desplegó una cantidad de medios superior a la de todas las misiones conjuntas de FRONTEX, ahora bien, el coste de navegación de una fragata no es el mismo que el de una patrullera.) Las Fuerzas Armadas, además, están más acostumbradas a llevar

a cabo operaciones internacionales en conjunto como operaciones de peacekeeping, de lucha contra el terrorismo internacional, la piratería, etc. (ej. EURNAVFORMED).

### ***Desventajas***

Concretamente no hace falta que sea un militar con armas al que vaya a rescatar un naufrago o a homologar los certificados de titulación de los marinos o a llevar el registro de buques. Además, los medios de la Armada nunca son económicos de movilizar ni son técnicamente los mejores para operaciones de vigilancia costera o de lucha contra el contrabando. Hay que tener en cuenta también que al requerirle de ocuparse de tantas tareas a la vez (defensa, policía marítima, lucha contra la contaminación, SAR, administración marítima, etc.) puede que no tengan un nivel adecuado de competencia en cada una de ellas y cometan fallos. Los operadores del servicio de guardacostas antes de ser funcionarios del estado no dejan de ser soldados y una administración marcial conlleva endémicamente poca transparencia, cadenas de mando que no siempre son óptimas, selección del personal con criterios muy distintos de una oposición civil, y sobre todo un fuerte corporativismo entre los miembros de las mismas fuerzas armadas. Todo esto ralentiza el servicio no solo en términos de actuación, sino que también conlleva una lenta adaptación a la novedad, y esta torpeza se puede transformar en situaciones o escenarios indeseados.

### **3.3 Un servicio de guardacostas armado**

No hay país europeo que no prevea un cuerpo armado, aunque solo sea de apoyo al servicio principal. El hecho de tener un organismo capacitado sobre el uso de armas en el mar tiene sentido si tenemos en cuenta las funciones policiales del servicio de guardacostas sobre todo en temas de lucha contra los tráfico ilícitos que en este contexto se desarrollan.

### ***Ventajas***

Las ventajas también en este caso son claras, aunque no se haga uso, son imprescindibles no solo para desarrollar las tareas de vigilancia del cumplimiento de la ley, sino también para la protección del mismo personal.

### ***Desventajas***

Al obligar a la totalidad del personal del servicio al entrenamiento y al uso de armas puede que se pierdan perfiles válidos cuando realmente se podría distinguir entre personal administrativo y personal operativo.

## **3.4 Una Academia de formación en común**

Lo normal en países donde hay varios organismos que desempeñan tareas de guardacostas es que el personal se forme en escuelas distintas y eventualmente haga solamente un seminario o un curso específico sobre la cooperación entre agencias. Esto conlleva que los equipos de intervención no estén acostumbrados a la interoperabilidad y puede producir fallos. Los diferentes institutos de formación no solo se diversifican por funciones, también varían según sean cuerpos civiles o militares. Al tener una formación exclusivamente militar, frecuentemente el personal de la Armada no tiene en cuenta debidamente la importancia de las repercusiones económicas de sus acciones en el campo civil.

### ***Ventajas***

Una formación común de los agentes que actúan en las múltiples funciones que componen un servicio de guardacostas permite una fluida cooperación entre los diferentes organismos y también entre países. Por esta razón se hacen programas de intercambio de conocimientos y de formación común a nivel internacional por ejemplo gracias al ECGF (European Coast Guard Forum) Training Network Student and Expert Exchange a nivel europeo o al NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre y a los intercambios entre Academias Militares de diferentes países de la OTAN u otros países que tengan acuerdos bilaterales. También una Academia común permite que se conozcan mejor las personas que irán a cooperar en los distintos órganos que forman el servicio de guardacostas nacional y las funciones que desempeña cada uno.

### ***Desventajas***

La única desventaja que podría tener una formación en una Academia, sería la de no aprovechar el personal ya formado procedente de otras escuelas (ej. marinos mercantes) entonces habría que cerciorarse de que los operadores del servicio de guardacostas supieran de temas comerciales, administrativos y mercantes al igual que los correspondientes graduados no formados en la misma institución.

### **3.5 Cooperación a nivel europeo**

La cooperación a nivel internacional, como ya hemos visto es fundamental, y ya desde el Tratado de Maastricht, es la UE el organismo que se ocupa de la cooperación judicial entre países, tanto es así que hoy en día es normal ser perseguido por un delito cometido en otro país europeo. Esta cooperación a nivel de servicios de guardacostas es bastante sólida en tema de búsqueda y rescate en el mar, aunque todavía algunos países europeos no hayan establecido sus áreas de competencia SAR debido a contenciosos sobre la soberanía de sus aguas (ej. España-Gibraltar, Croacia-Eslovenia, etc.). La nueva Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (EBCGA), de la cual se habla a continuación pone las bases para un servicio europeo paralelo al servicio nacional en tema de inmigración irregular siendo prevista la intervención de personal propio junto con los agentes de los servicios nacionales.

#### ***Ventajas***

Si se entiende la UE como un espacio único sin fronteras internas y libertad de movimiento es vital que las guardias de fronteras cooperen para una protección más efectiva de las mismas.

#### ***Desventajas***

Más que una desventaja, la cooperación puede conllevar que se generen problemas a la hora de gestionar guardacostas de diferentes países no solo por el idioma de trabajo que en teoría no debería ser una complicación, sino sobre todo por las diferentes tareas desempeñadas habitualmente por los distintos cuerpos militares y agencias civiles que tienen su visión del servicio de guardacostas y que muchas veces no coincide.

## **4. Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (EBCGA)**

El REGLAMENTO (UE) 2016/1624 crea la nueva Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (EBCGA) a partir de la anterior FRONTEX con competencias nuevas, más espacio a la cooperación entre servicios de guardacostas y guardias de fronteras nacionales y la creación de personal propio de la agencia. La razón de la constitución de esta nueva Agencia viene bien explicada por el segundo párrafo introductor del reglamento que cita: *“El objetivo de la política de la Unión en materia de gestión de las fronteras exteriores es el establecimiento y la aplicación de la gestión europea integrada de las fronteras a escala nacional y de la Unión, que es un corolario necesario para la libre circulación de personas dentro de la Unión y un componente fundamental de un espacio de libertad, seguridad y justicia. La gestión europea integrada de las fronteras reviste una importancia capital. Se trata de gestionar eficientemente el cruce de las fronteras exteriores y de hacer frente a los retos de la migración y a las posibles amenazas futuras en dichas fronteras, contribuyendo de este modo a combatir las formas graves de delincuencia con una dimensión transfronteriza y a asegurar un nivel elevado de seguridad interior en el seno de la Unión. Asimismo, es necesario actuar respetando los derechos fundamentales y salvaguardando la libre circulación de personas en el interior de la Unión”*.

### **4.1 Evolución histórica**

FRONTEX pasa de ser una colaboración entre estados miembros centrada en el análisis de riesgo y en la coordinación de misiones comunes para dar una respuesta a la migración sobre todo en el Mediterráneo, a ser una agencia con personal propio con poderes de intervención directa que coopera con las otras agencias marítimas europeas de manera independiente. Tras el fracaso de las operaciones de rescate de inmigrantes en el Mediterráneo “Tritón” y “Poseidón”, se observó la necesidad de una cooperación más extensa y con un presupuesto mayor y sobre todo de la importancia de prescindir de las diversas voluntades nacionales para mirar por el bien común. Esta ambición por una mayor interacción a nivel europeo se justifica también a raíz de los resultados positivos que otras formas de cooperación internacional han conseguido, como por ejemplo el SafeSeaNet y el CleanSeaNet de la EMSA en materia de seguridad de la navegación y de protección medioambiental, o el Paris MOU que nos enseña la fuerza que tiene un sistema común que no admite indulgencia transfronteriza a los transgresores de los reglamentos internacionales.

Finalmente, con la nueva Agencia se implanta la semilla para la creación de un servicio paralelo al servicio de guardacostas nacional, aunque solo se trate de una cooperación entre las Agencias Europeas existentes. A nivel europeo se está entendiendo que la gestión de las fronteras externas, así como la de los flujos migratorios, de la pesca y de la contaminación por hidrocarburos ya no es un tema que afecte a uno o dos países, sino que es un asunto que, aunque en medida diferente, afecta a todos, y que hay que dar por tanto una respuesta común. Este servicio europeo, así como está constituido, puede que algún día se vean asignadas ulteriores competencias y se dirija hacia la creación de una Guardia Costera Europea, pero por la misma estructura de la UE, esta Agencia siempre será defectuosa, ya que, como todos los órganos europeos, no tendrá poder por sí misma, sino que siendo el poder derivado de los estados miembros, estos podrían incumplir en cualquier momento con su Reglamento.

## **4.2 Bases de derecho**

Las bases legales para la formación de la Agencia se encuentran en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea TFUE, y en particular su artículo 77, apartado 2, letras b) y d), y su artículo 79, apartado 2, letra c) que se muestran a continuación:

*“Artículo 77*

*1. La Unión desarrollará una política que tendrá por objetivo:*

- a) garantizar la ausencia total de controles de las personas, sea cual sea su nacionalidad, cuando crucen las fronteras interiores;*
- b) garantizar los controles de las personas y la vigilancia eficaz en el cruce de las fronteras exteriores;*
- c) instaurar progresivamente un sistema integrado de gestión de las fronteras exteriores.*

*2. A efectos del apartado 1, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptarán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, medidas relativas a:*

- a) la política común de visados y otros permisos de residencia de corta duración;*
- b) los controles a los cuales se someterá a las personas que crucen las fronteras exteriores;*
- c) las condiciones en las que los nacionales de terceros países podrán circular libremente por la Unión durante un corto período;*
- d) cualquier medida necesaria para el establecimiento progresivo de un sistema integrado de gestión de las fronteras exteriores;*

*e) la ausencia total de controles de las personas, sea cual sea su nacionalidad, cuando crucen las fronteras interiores.*

*[...]*

#### *Artículo 79*

*1. La Unión desarrollará una política común de inmigración destinada a garantizar, en todo momento, una gestión eficaz de los flujos migratorios, un trato equitativo de los nacionales de terceros países que residan legalmente en los Estados miembros, así como una prevención de la inmigración ilegal y de la trata de seres humanos y una lucha reforzada contra ambas.*

*2. A efectos del apartado 1, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptarán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, medidas en los ámbitos siguientes:*

*a) las condiciones de entrada y residencia y las normas relativas a la expedición por los Estados miembros de visados y permisos de residencia de larga duración, incluidos los destinados a la reagrupación familiar;*

*b) la definición de los derechos de los nacionales de terceros países que residan legalmente en un Estado miembro, con inclusión de las condiciones que rigen la libertad de circulación y de residencia en los demás Estados miembros;*

*c) la inmigración y residencia ilegales, incluidas la expulsión y la repatriación de residentes en situación ilegal;*

*d) la lucha contra la trata de seres humanos, en particular de mujeres y niños.*

*[...]*”

Las etapas principales de la evolución de normativa marítima y de cooperación fronteriza comunitaria han sido:

- a) Decisión 2002/463/CE del Consejo por la que se establecía un programa de cooperación administrativa en los ámbitos de las fronteras exteriores, visados, asilo e inmigración ARGO.
- b) Reglamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo por el cual se constituye la Agencia Europea de Seguridad Marítima EMSA.
- c) Reglamento (CE) n. 2007/2004 del Consejo por el cual se constituye la Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores FRONTEX.
- d) Reglamento (CE) n. 768/2005 del Consejo por el cual se constituye la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca AECP.

- e) Decisión 2005/267/CE del Consejo por el cual se crea en Internet una red segura de información y coordinación para los servicios de gestión de la migración de los Estados miembros.
- f) Reglamento (CE) n. 863/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un mecanismo para la creación de equipos de intervención rápida en las fronteras.
- g) Reglamento (UE) n 439/2010 Del Parlamento Europeo Y Del Consejo por el que se crea una Oficina Europea de Apoyo al Asilo EASO.
- h) Reglamento (UE) n. 1052/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras EUROSUR.
- i) Reglamento (UE) n. 399/2016 por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras CÓDIGO DE FRONTERAS SCHENGEN.

### **4.3 El Reglamento**

Es interesante conocer el Reglamento de la nueva Agencia para entender las mayores novedades que conlleva. Aparte de los primeros artículos que van de los objetivos de la Agencia, que en resumen se ocupará de gestionar las fronteras exteriores europeas, y de la relación entre la Agencia y los estados miembros, los restantes artículos del Capítulo I explican sobre lo que constará la gestión integrada de las fronteras y de la responsabilidad sobre la misma. El Capítulo II se centra en las funciones de la Agencia, las obligaciones de los estados miembros, haciendo hincapié en la importancia de un correcto análisis de riesgos, seguimiento de los flujos migratorios y evaluación de vulnerabilidad para la prevención de situaciones de crisis. En la Sección 3 del mismo Capítulo se explican las medidas que puede tomar la Agencia, operaciones conjuntas, planes operativos e intervenciones fronterizas rápidas con la posibilidad de despliegue del contingente de reacción rápida formado por personal propio de la Agencia. La siguiente Sección está enteramente dedicada al tema del retorno en aplicación de la Directiva 2008/115/CE sobre la gestión de los procedimientos de retorno que conlleva la supervisión del contingente de supervisores del retorno forzoso, de escolta y de especialistas en retorno, así como equipos europeos de intervención en materia de retorno. El Capítulo III nos habla de protección de derechos, código de conducta, formación y disciplina general del personal, mientras que la Sección 3 de dicho capítulo se ocupa de cooperación con Irlanda y Reino Unido, así como con instituciones internacionales y terceros países y el Artículo 53 intitulado “Cooperación europea en las funciones de guardacostas” nos presenta el plan más amplio de cooperación con la Agencia Europea de Control de la Pesca

y con la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Las últimas dos Secciones describen la estructura administrativa y el régimen financiero, cabe destacar el Artículo 72 intitulado “Mecanismo de denuncia” que indica cómo será la propia agencia a ocuparse de violaciones de los derechos fundamentales cumplidos por un funcionario. Una novedad sensacional está representada por el Capítulo IV donde se va a modificar el Artículo 29 del Reglamento 399/2016 estableciendo que *“En circunstancias excepcionales que pongan en riesgo el funcionamiento general del espacio sin controles en las fronteras interiores como consecuencia de deficiencias graves persistentes en los controles de las fronteras exteriores [...] y en la medida en que dichas circunstancias representen una amenaza grave para el orden público o para la seguridad interior en el espacio sin controles en las fronteras interiores o en partes del mismo, los Estados miembros podrán restablecer los controles fronterizos en las fronteras interiores con arreglo al apartado 2 del presente artículo por un período que no supere los seis meses. Ese período podrá prolongarse en tres ocasiones como máximo, por un nuevo período de hasta seis meses, en caso de que persistan las circunstancias excepcionales.”* El Capítulo V se ocupa de las disposiciones finales.

## **5. Conclusiones**

Contrariamente a las tendencias de las políticas separatistas de algunos países europeos, en el marco de la integración europea es muy positivo que en el tema de la inmigración los miembros del area Shenghen actúen de forma conjunta para dar una solución efectiva a esta problemática tan delicada. Se entiende que para proteger este espacio común tan beneficioso y cómodo para todos, donde se pueden comerciar bienes y servicios sin aranceles, es preciso hacer un frente común para la defensa de sus fronteras exteriores. En el Acuerdo de Contribución Conjunta entre Francia y Alemania, en el que se presentaba el Plan por la Integración Europea de junio de 2016 se mencionaba la posibilidad de una unidad militar, una mayor armonización del derecho penal, la constitución de una corte suprema europea, y la progresiva independencia del Frontex respecto a las naciones europeas [153]. Estos puntos se vieron reflejados parcialmente en la Agenda Europea del año 2016 y de momento encontraron aplicación en la formación de la nueva Agencia de Guardias de Fronteras y Costas y en su relativa independencia siendo que tiene en parte personal propio y está facultada a intervenir en casos de incumplimientos de los miembros en temas de control de fronteras. No obstante, la Agencia surge del Frontex que ya demostró sus debilidades en los años pasados (basta recordar los datos de las muertes en el Mediterráneo desde su intervención y la constante necesidad de pedir la ayuda de buques mercantes y de asociaciones de voluntarios para salvar la vida humana en mar). Es razonable pensar que los servicios de guardacostas de países diferentes podrían tener problemas a la hora de cooperar bajo la egida de esta agencia, ya que, en muchas ocasiones se han adoptado medidas diferentes en los territorios nacionales de los miembros de la UE a pesar de haber concertado en precedencia una política conjunta distinta [154].

Ya sabemos que esta cooperación, que podría resultar muy beneficiosa en temas de inmigración ilegal, de momento no va a evolucionar en un único servicio de guardacostas europeo a pesar de que los distintos países europeos compartan las mismas aguas, y que las ventajas para los usuarios serían notables. Por ejemplo, tener una misma legislación a nivel europeo, con los mismos estándares de titulación y una misma estructura administrativa permitiría un mejor conocimiento de las reglas y probablemente un mejor cumplimiento de las mismas, además reduciría las disparidades salariales y de condiciones laborales entre diferentes marinos ciudadanos europeos. Por último, la creación de un registro y de un pabellón europeo, aunque casi seguramente no se llegará a verlo pronto, daría un peso y un poder a la Unión muy grande en temas marítimos. Esto se debe a que siendo la UE el principal motor de la economía mundial, los países europeos unidos podrían decidir acabar con las banderas de conveniencia y transformarse en la primera flota mundial, podrían terminar con la evasión fiscal de los marinos empleados en países inexistentes que pretenden usar los

servicios públicos de sus lugares de origen. Además, se podrían pedir unos estándares más altos a las tripulaciones, garantizar mejores condiciones de vida a bordo, y, sin necesidad de introducir medidas proteccionistas, se podría imponer el consumo de combustibles más verdes. Sin embargo, pasaran años antes de ver una bandera europea en la popa de un buque, ya que la armonización entre los distintos sistemas y registros de todos los países miembros llevaría decenios y es posible que nunca se consiga. Todo esto a pesar de que ya se vieron los resultados positivos de la cooperación a nivel europeo en temas de pesca y medioambiente marino, así como se apreciaron las ventajas de un sistema de inspección cerrado en las áreas MOU. Está claro que, con tiempo y planificación, seríamos capaces de unirnos en el futuro no solo porque juntos funcionamos mejor, sino también porque nos identificamos con unos valores comunes, desafortunadamente, de momento no parece que exista la voluntad de dar el paso siguiente.

## 6. Bibliografía

- [1] «Maritimes Sicherheitszentrum - Homepage». [En línea]. Disponible en: [http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Home/home\\_node.html](http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Home/home_node.html). [Accedido: 01-feb-2017].
- [2] «Maritimes Sicherheitszentrum - Aufgaben der Partner im GLZ-See». [En línea]. Disponible en: [http://www.msz-cuxhaven.de/DE/Aufgaben/AufgabenPartner/aufgaben-partner\\_node.html](http://www.msz-cuxhaven.de/DE/Aufgaben/AufgabenPartner/aufgaben-partner_node.html). [Accedido: 03-feb-2017].
- [3] «Bundespolizei - Küstenwache». [En línea]. Disponible en: [https://www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/03Organisation/02Direktionen/BadBramstedt/Kuestenwache/kuestenwache\\_node.html](https://www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/03Organisation/02Direktionen/BadBramstedt/Kuestenwache/kuestenwache_node.html). [Accedido: 30-abr-2017].
- [4] «Maritimes Sicherheitszentrum - The Central Command for Maritime Emergencies». [En línea]. Disponible en: [http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Partner/Havariekommando/havariekommando\\_node.html](http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Partner/Havariekommando/havariekommando_node.html). [Accedido: 04-feb-2017].
- [5] «Startpage - [Havariekommando]». [En línea]. Disponible en: <https://www.havariekommando.de/en/index.html>. [Accedido: 04-feb-2017].
- [6] «Maritimes Sicherheitszentrum - The Federal Police Department of Maritime Security». [En línea]. Disponible en: [http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Partner/Bundespolizei/bundespolizei\\_node.html](http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Partner/Bundespolizei/bundespolizei_node.html). [Accedido: 01-feb-2017].
- [7] «Maritimes Sicherheitszentrum - The Federal Customs Administration». [En línea]. Disponible en: [http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Partner/Zoll/zoll\\_node.html](http://www.msz-cuxhaven.de/EN/Partner/Zoll/zoll_node.html). [Accedido: 01-feb-2017].
- [8] «Seenotretter DGzRS - Who we are». [En línea]. Disponible en: <https://www.seenotretter.de/en/who-we-are/?gclid=CJis5u-A79ECFeMp0wodxCICRw&cHash=852ffe1e69e67a3572afc2efc4956bd5>. [Accedido: 01-feb-2017].
- [9] «BSH (Federal Maritime and Hydrographic Agency) — Home». [En línea]. Disponible en: <http://www.deutsche-flagge.de/en/german-flag/flag-state/bsh-federal-maritime-and-hydrographic-agency>. [Accedido: 27-may-2017].
- [10] «Dienststelle Schiffssicherheit», *BG Verkehr*. [En línea]. Disponible en: <https://www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/standorte/dienststelle-schiffssicherheit/dienststelle-schiffssicherheit>. [Accedido: 27-may-2017].
- [11] «de\_kustwacht\_fr\_lr.pdf». .
- [12] «arrete royal 501/2003 Gardecotiere.pdf». .
- [13] «Organisation | Coast guard». [En línea]. Disponible en: <http://gardecotiere.be/en/content/organisation>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [14] «Coast Guard Centre | Coast guard». [En línea]. Disponible en: <http://gardecotiere.be/en/content/coast-guard-centre>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [15] «Shipping Assistance Division | Coast guard». [En línea]. Disponible en: <http://kustwacht.be/en/partners/shipping-assistance-division>. [Accedido: 25-ene-2017].
- [16] «Wat is MDK - Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust». [En línea]. Disponible en: [http://www.agentschapmdk.be/wat\\_is\\_mdk.htm](http://www.agentschapmdk.be/wat_is_mdk.htm). [Accedido: 25-ene-2017].
- [17] L. 33, «Shipping Assistance Division», *Scheepvaartbegeleiding*. [En línea]. Disponible en: <https://www.scheepvaartbegeleiding.be/en/>. [Accedido: 25-ene-2017].
- [18] «FPS Finance - Customs and Excise | Coast guard». [En línea]. Disponible en: <http://gardecotiere.be/en/partners/fps-finance-customs-and-excise>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [19] «SPF Intérieur - Police de la navigation | Garde cotière». [En línea]. Disponible en: <http://kustwacht.be/fr/partners/spf-interieur-police-de-la-navigation>. [Accedido: 25-ene-2017].

- [20] «Direction de la police de la navigation», *Police Police Fédérale*. [En línea]. Disponible en: <http://www.police.be/fed/fr/a-propos/police-administrative/direction-de-la-police-de-la-navigation>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [21] «Ministry of Defence | Coast guard». [En línea]. Disponible en: <http://kustwacht.be/en/partners/ministry-defence>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [22] «Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst», *Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst*. [En línea]. Disponible en: <https://vbzr.net/>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [23] «Ship support». [En línea]. Disponible en: <http://www.shipsupport.be/>. [Accedido: 23-ene-2017].
- [24] «Гранична полиция». [En línea]. Disponible en: [http://www.nsgp.mvr.bg/History/third\\_period.htm](http://www.nsgp.mvr.bg/History/third_period.htm). [Accedido: 17-may-2017].
- [25] «“Maritime Administration” Executive Agency». [En línea]. Disponible en: <http://www.marad.bg/index.php>. [Accedido: 17-may-2017].
- [26] «Ръководство на корабния трафик». [En línea]. Disponible en: <http://www.vtmis.bg/>. [Accedido: 17-may-2017].
- [27] «CYPRUS POLICE - Police Border Marine». [En línea]. Disponible en: <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/9CC48C7A7E34935AC2257A39002955B7?OpenDocument>. [Accedido: 06-may-2017].
- [28] «CYPRUS POLICE - Police Border Marine». [En línea]. Disponible en: <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/B3ECC487F2A191CFC2257A390029EFE4?OpenDocument>. [Accedido: 06-may-2017].
- [29] «CYPRUS JOINT RESCUE COORDINATION CENTER - JRCC LARNACA - Mission». [En línea]. Disponible en: [http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/cjrcc01\\_en/cjrcc01\\_en?OpenDocument](http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/cjrcc01_en/cjrcc01_en?OpenDocument). [Accedido: 06-may-2017].
- [30] «Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture - Pomorstvo - Lučke kapetanije». [En línea]. Disponible en: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=475>. [Accedido: 17-may-2017].
- [31] «Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture - Maritime affairs - Search and Rescue». [En línea]. Disponible en: <http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=4645>. [Accedido: 17-may-2017].
- [32] «Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture - Pomorstvo - VTS Croatia». [En línea]. Disponible en: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6238>. [Accedido: 17-may-2017].
- [33] «Frontpage». [En línea]. Disponible en: <http://www.dma.dk/Sider/default.aspx>. [Accedido: 27-abr-2017].
- [34] «The Search and Rescue System in Denmark». [En línea]. Disponible en: <http://www2.forsvaret.dk/eng/Organisation/Search-and-Rescue/Pages/SAR-Denmark.aspx>. [Accedido: 04-feb-2017].
- [35] «Søværnets Overvågningsenhed». [En línea]. Disponible en: <http://www2.forsvaret.dk/omos/organisation/sovaernet/organisation/soevaernets-overvaagning/Pages/Soevaernets-Overvaagningsenhed.aspx>. [Accedido: 27-abr-2017].
- [36] «National Role». [En línea]. Disponible en: <http://www2.forsvaret.dk/eng/About/National/Pages/National.aspx>. [Accedido: 04-feb-2017].
- [37] «Kystredning». [En línea]. Disponible en: <http://www.kystredning.dk/>. [Accedido: 01-may-2017].
- [38] «Postaja pomorske policije Koper». [En línea]. Disponible en: <http://www.policija.si/index.php/delovna-podroja/225-postaja-pomorske-policije-koper>. [Accedido: 17-may-2017].
- [39] «Areas of work | Slovenian Maritime Administration». [En línea]. Disponible en: [http://www.up.gov.si/en/areas\\_of\\_work/](http://www.up.gov.si/en/areas_of_work/). [Accedido: 17-may-2017].
- [40] «Ley de Puertos de Estado 27/1992». [En línea]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-26146>. [Accedido: 12-nov-2016].
- [41] «Organigrama - Organización y funciones - Marina mercante - Áreas de actividad - Ministerio de Fomento». [En línea]. Disponible en: [https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERAL](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERAL)

ES/MARINA\_MERCANTE/\_INFORMACION/ORGANIZACION\_Y\_FUNCIONES/  
[Accedido: 12-nov-2016].

- [42] «R.D. 638/2010 por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento». .
- [43] «Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.» [En línea]. Disponible en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-10951](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-10951). [Accedido: 12-nov-2016].
- [44] «Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos - Capitanías marítimas - Marina mercante - Áreas de actividad - Ministerio de Fomento». [En línea]. Disponible en: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/MARINA\\_MERCANTE/capitanias/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/capitanias/). [Accedido: 10-nov-2016].
- [45] «Web Oficial Salvamento Marítimo». [En línea]. Disponible en: <http://www.salvamentomaritimo.es/sm/conocenos/quienes-somos/?ids=1628>. [Accedido: 12-nov-2016].
- [46] «Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante». .
- [47] «Salvamento Marítimo Informe Anual 2011.pdf». .
- [48] «Cruz Roja - PROGRAMA\_SALVAMENTO.PDF». .
- [49] «L 2/1986». [En línea]. Disponible en: <https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1986-6859>. [Accedido: 12-nov-2016].
- [50] D. G. de la G. Civil, «Guardia Civil Marítima». [En línea]. Disponible en: <http://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/especialidades/ServicioMaritimo/index.html>. [Accedido: 10-nov-2016].
- [51] «Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil». [En línea]. Disponible en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1991-5780](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1991-5780). [Accedido: 12-nov-2016].
- [52] «BOE L 2/2004 Guardacostas de Galicia». .
- [53] «Autoridad Portuaria de Almería - ¿Qué es la Autoridad Portuaria? - Autoridad portuaria de Almería, Autoridad Portuaria de almeria, puerto de almeria, puerto, almeria». [En línea]. Disponible en: [http://www.apalmeria.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=91&Itemid=85&lang=es](http://www.apalmeria.com/index.php?option=com_content&view=article&id=91&Itemid=85&lang=es). [Accedido: 27-may-2017].
- [54] «Principales actuaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera - Agencia Tributaria». [En línea]. Disponible en: [http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La\\_Agencia\\_Tributaria/Memorias\\_y\\_estadisticas\\_tributarias/Memorias/Memorias\\_de\\_la\\_Agencia\\_Tributaria/\\_Ayuda\\_Memoria\\_2013/5\\_\\_ANEXO\\_ESTADISTICO/5\\_5\\_\\_Actuaciones\\_de\\_control\\_del\\_fraude\\_tributario\\_y\\_aduanero/Principales\\_actuaciones\\_del\\_Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera/Principales\\_actuaciones\\_del\\_Servicio\\_de\\_Vigilancia\\_Aduanera.html](http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Memorias_y_estadisticas_tributarias/Memorias/Memorias_de_la_Agencia_Tributaria/_Ayuda_Memoria_2013/5__ANEXO_ESTADISTICO/5_5__Actuaciones_de_control_del_fraude_tributario_y_aduanero/Principales_actuaciones_del_Servicio_de_Vigilancia_Aduanera/Principales_actuaciones_del_Servicio_de_Vigilancia_Aduanera.html). [Accedido: 14-nov-2016].
- [55] «Maritime Administration». [En línea]. Disponible en: <http://www.vta.ee/mission/>. [Accedido: 18-may-2017].
- [56] «Traffic at sea and in transboundary water bodies». [En línea]. Disponible en: <https://www.politsei.ee/en/nouanded/liiklemine-merel-ja-piiriveekogudel/>. [Accedido: 18-may-2017].
- [57] «About us». [En línea]. Disponible en: <http://www.vomare.ee/en/about>. [Accedido: 18-may-2017].
- [58] «Functions - The Finnish Border Guard». [En línea]. Disponible en: <http://www.raja.fi/functions>. [Accedido: 03-may-2017].
- [59] «MRCC Turku - The Finnish Border Guard». [En línea]. Disponible en: [http://www.raja.fi/lsmv/en/organizaion/mrcc\\_turku](http://www.raja.fi/lsmv/en/organizaion/mrcc_turku). [Accedido: 01-may-2017].
- [60] «Ammattimerenkulku - Liikennevirasto». [En línea]. Disponible en: <http://www.liikennevirasto.fi/ammattimerenkulku#.WQtK2twIHIV>. [Accedido: 04-may-2017].

- [61] «Trafi.fi - About Trafi», *TraFi*. [En línea]. Disponible en: [https://www.trafi.fi/en/about\\_trafi](https://www.trafi.fi/en/about_trafi). [Accedido: 04-may-2017].
- [62] «Suomen Meripelastusseura», *Suomen Meripelastusseura*. [En línea]. Disponible en: <http://www.meripelastus.fi/en>. [Accedido: 01-may-2017].
- [63] «Environment > Environmental emergency response in Finland». [En línea]. Disponible en: <http://www.environment.fi/oil>. [Accedido: 27-may-2017].
- [64] «Le préfet maritime». [En línea]. Disponible en: <https://www.premarmanche.gouv.fr/prefet-maritime.html?lang=sp>. [Accedido: 15-nov-2016].
- [65] *Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer*. 2004.
- [66] «Secrétariat général de la mer (SGMer)», *Gouvernement.fr*. [En línea]. Disponible en: <http://www.gouvernement.fr/secretariat-general-de-la-mer-sgmer>. [Accedido: 17-nov-2016].
- [67] *Décret n°95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer - Article 4*. 1995.
- [68] *Décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire - Article 5*. 2008.
- [69] «DGITM\_MAJ-Avril-2016\_DEF\_Web.pdf». .
- [70] «La police en mer : organisation et missions - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer». [En línea]. Disponible en: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-police-en-mer-organisation-et.html>. [Accedido: 15-nov-2016].
- [71] «Direction des affaires maritimes - Annuaire | service-public.fr». [En línea]. Disponible en: [https://annuaire.service-public.fr/gouvernement/administration-centrale-ou-ministere\\_170825](https://annuaire.service-public.fr/gouvernement/administration-centrale-ou-ministere_170825). [Accedido: 15-nov-2016].
- [72] «Les systèmes d'information maritimes - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer». [En línea]. Disponible en: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-systemes-d-information.html>. [Accedido: 18-nov-2016].
- [73] «Missions de la sous-direction de la sécurité maritime - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer». [En línea]. Disponible en: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Missions-de-la-sous-direction-de.html>. [Accedido: 18-nov-2016].
- [74] «DGMT». .
- [75] «Gens de mer et enseignement maritime - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer». [En línea]. Disponible en: [http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Gens-de-mer-et-enseignement-.html?debut\\_articles=6#pagination\\_articles](http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Gens-de-mer-et-enseignement-.html?debut_articles=6#pagination_articles). [Accedido: 18-nov-2016].
- [76] «ENSAM Qui sommes-nous?» [En línea]. Disponible en: <http://www.ecole-affaires-maritimes.fr/l-ensam/statut.html>. [Accedido: 15-nov-2016].
- [77] «Les missions des CROSS - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer». [En línea]. Disponible en: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-missions-des-CROSS>. [Accedido: 15-nov-2016].
- [78] «Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC)», *Gouvernement.fr*. [En línea]. Disponible en: <http://www.gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956>. [Accedido: 17-nov-2016].
- [79] «La gendarmerie maritime». [En línea]. Disponible en: <http://www.defense.gouv.fr/marine/organisation/forces/gendarmerie-maritime/la-gendarmerie-maritime>. [Accedido: 15-nov-2016].
- [80] «Le service garde-côte de la douane française - le-service-garde-cote-de-la-douane-francaise.pdf». .
- [81] «Senat, Rapport action etat en mer n°418.pdf». .
- [82] «Mission, objet social | L'association SNSM». [En línea]. Disponible en: <https://www.snsn.org/page/mission-objet-social>. [Accedido: 20-nov-2016].
- [83] «Ανθρώπινο δυναμικό». [En línea]. Disponible en: /node/32. [Accedido: 06-may-2017].

- [84] «Capitanerie di porto - Marina Militare». [En línea]. Disponible en: <http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/organizzazione/guardiacostiera/Pagine/default.aspx>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [85] «DECRETO LEGISLATIVO 15 marzo 2010, n. 66». [En línea]. Disponible en: <http://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/dettaglio.jsp?service=1&datagu=2010-05-08&task=dettaglio&numgu=106&redaz=010G0089&tmstp=1274953468670>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [86] «Chi Siamo». [En línea]. Disponible en: <http://www.guardiacostiera.gov.it/chi-siamo>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [87] «Rapporto annuale attività operativa 2015.pdf». .
- [88] «26 maggio 2015 Organizzazione\_SAR\_nazionale.pdf». .
- [89] «Port State Control». [En línea]. Disponible en: <http://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/Pages/port-state-control.aspx>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [90] M. della Salute, «Corpi di polizia: Capitanerie di Porto». [En línea]. Disponible en: <http://www.salute.gov.it/pianoNazionaleIntegrato2015/dettaglioPianoNazionaleIntegrato2015.jsp?cap=capitolo2&sez=pni-cap2-autoritacompetenti&id=20>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [91] «Comando Generale». [En línea]. Disponible en: <http://www.guardiacostiera.gov.it/organizzazione/Pages/comando-generale.aspx>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [92] «Nuclei subacquei». [En línea]. Disponible en: <http://www.guardiacostiera.gov.it/organizzazione/Pages/nuclei-subacquei.aspx>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [93] «LAM - Laboratorio Ambientale Mobile». [En línea]. Disponible en: <http://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/Pages/laboratorio-ambientale-mobile.aspx>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [94] «Polizia Finanziaria Aerea e Marittima — gdf.gov.it». [En línea]. Disponible en: <http://www.gdf.gov.it/chi-siamo/organizzazione/compiti-istituzionali/polizia-finanziaria-aerea-e-marittima>. [Accedido: 20-ene-2017].
- [95] «Dal 2000 ad oggi — gdf.gov.it». [En línea]. Disponible en: <http://www.gdf.gov.it/chi-siamo/organizzazione/specializzazioni/comparto-aeronavale/servizio-navale/chi-siamo/cenni-storici/dal-2000-ad-oggi/dal-2000-ad-oggi>. [Accedido: 17-ene-2017].
- [96] «Componente subacquea — gdf.gov.it». [En línea]. Disponible en: <http://www.gdf.gov.it/chi-siamo/organizzazione/specializzazioni/comparto-aeronavale/servizio-navale/chi-siamo/componente-subacquea>. [Accedido: 22-ene-2017].
- [97] «I Carabinieri dell'Aria e del Mare». [En línea]. Disponible en: <http://www.carabinieri.it/arma/oggi/statistica/2010/il-controllo-del-territorio/i-carabinieri-dell'aria-e-del-mare>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [98] «DECRETO LEGISLATIVO 19 agosto 2016, n. 177 Disposizioni in materia di razionalizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del Corpo forestale dello Stato, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera a), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche.» [En línea]. Disponible en: [zotero://attachment/270/](http://www.gazzettaufficiale.it/attachement/270/). [Accedido: 17-ene-2017].
- [99] «Squadre nautiche». [En línea]. Disponible en: <https://www.poliziadistato.it/articolo/23507>. [Accedido: 16-ene-2017].
- [100] «About Maritime Administration of Latvia | Maritime Administration of Latvia». [En línea]. Disponible en: <https://www.lja.lv/en/about-mal/about-us>. [Accedido: 18-may-2017].
- [101] «Latvian Coast Guard». [En línea]. Disponible en: <http://www.mrcc.lv/en.aspx>. [Accedido: 18-may-2017].
- [102] «State Border Guard -rs.gov.lv». [En línea]. Disponible en: <http://www.rs.gov.lv/index.php?top=0&id=1099>. [Accedido: 18-may-2017].
- [103] «The Lithuanian Maritime Safety Administration - Home page». [En línea]. Disponible en: <http://www.msa.lt/en/home-page.html>. [Accedido: 18-may-2017].

- [104] «Lithuanian Armed Forces :: Structure » Navy » Units of the Navy » Naval Sea and Coastal Surveillance Service». [En línea]. Disponible en: [https://kariuomene.kam.lt/en/structure\\_1469/naval\\_force/units\\_of\\_the\\_naval\\_force/naval\\_sea\\_and\\_coastal\\_surveillance\\_service.html](https://kariuomene.kam.lt/en/structure_1469/naval_force/units_of_the_naval_force/naval_sea_and_coastal_surveillance_service.html). [Accedido: 18-may-2017].
- [105] «State Border Guard Service - Tasks & Functions». [En línea]. Disponible en: <http://www.pasienis.lt/index.php?3639277145>. [Accedido: 18-may-2017].
- [106] «TM Portal - Safety of Navigation». [En línea]. Disponible en: <http://www.transport.gov.mt/ports-marinas/maritime-leisure-activities/safety-of-navigation>. [Accedido: 06-may-2017].
- [107] «Maritime Squadron AFM». [En línea]. Disponible en: <https://afm.gov.mt/en/forcestructure/afmunits/maritimesquadronafm/Pages/maritime.aspx>. [Accedido: 06-may-2017].
- [108] «About us | Netherlands Coastguard». [En línea]. Disponible en: <https://www.kustwacht.nl/en/aboutus.html>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [109] «What we do | Netherlands Coastguard». [En línea]. Disponible en: <http://www.kustwacht.nl/en/whatwedo.html>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [110] «Partners | Netherlands Coastguard». [En línea]. Disponible en: <http://www.kustwacht.nl/en/participants.html>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [111] «Where we are | Netherlands Coastguard». [En línea]. Disponible en: <https://www.kustwacht.nl/en/whereweare.html>. [Accedido: 31-ene-2017].
- [112] M. van Defensie, «Gegevens opvarenden beroepsvaart en pleziervaart - Taken in Nederland - Defensie.nl», 16-sep-2016. [En línea]. Disponible en: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/taken-in-nederland/inhoud/grenstoezicht/gegevens-opvarenden-beroepsvaart-en-pleziervaart>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [113] M. van Defensie, «Taken marine - Koninklijke Marine - Defensie.nl», 12-mar-2015. [En línea]. Disponible en: <https://www.defensie.nl/organisatie/marine/inhoud/taken>. [Accedido: 31-ene-2017].
- [114] Belastingdienst, «Douane voor bedrijven». [En línea]. Disponible en: [http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/douane\\_voor\\_bedrijven/](http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/douane_voor_bedrijven/). [Accedido: 26-ene-2017].
- [115] «Zeehavenpolitie». [En línea]. Disponible en: <https://www.politie.nl/themas/zeehavenpolitie.html>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [116] «Waterpolitie». [En línea]. Disponible en: <https://www.politie.nl/themas/waterpolitie.html>. [Accedido: 31-ene-2017].
- [117] «www.aquapol-police.com - Public Menu». [En línea]. Disponible en: <https://www.aquapol-police.com/>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [118] «Organisatie, missie, visie, doelstelling - KNRM». [En línea]. Disponible en: <https://www.knrm.nl/wat-doet-de-knrm/onafhankelijke-professionele-reddingorganisatie>. [Accedido: 01-feb-2017].
- [119] «De KNRM is dé hulpverlener op het water - KNRM». [En línea]. Disponible en: <https://www.knrm.nl/wat-doet-de-knrm/redden-en-helpen/search-and-rescue>. [Accedido: 31-ene-2017].
- [120] «USTAWA z dnia 21 marca 1991». .
- [121] «Bezpieczeństwo Morskie | Urząd Morski w Gdyni». [En línea]. Disponible en: [http://www.umgdy.gov.pl/?page\\_id=1526](http://www.umgdy.gov.pl/?page_id=1526). [Accedido: 04-may-2017].
- [122] M. O. S. Granicznej, «Morski Oddział Straży Granicznej», *Morski Oddział Straży Granicznej*. [En línea]. Disponible en: <http://www.morski.strazgraniczna.pl/>. [Accedido: 04-may-2017].
- [123] «Maritime Search And Rescue Service». [En línea]. Disponible en: <http://www.sar.gov.pl/en/podstawy-prawne>. [Accedido: 04-may-2017].
- [124] «::DL n.º 43/2002, de 02 de Março». [En línea]. Disponible en: [http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_print\\_articulado.php?tabela=leis&artigo\\_id=&nid=1653&nversao=&tabela=leis](http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_print_articulado.php?tabela=leis&artigo_id=&nid=1653&nversao=&tabela=leis). [Accedido: 02-nov-2016].

- [125]: «:DL n.º 44/2002, de 02 de Março». [En línea]. Disponible en: [http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_print\\_articulado.php?tabela=leis&artigo\\_id=&nid=703&nversao=&tabela=leis](http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_print_articulado.php?tabela=leis&artigo_id=&nid=703&nversao=&tabela=leis). [Accedido: 02-nov-2016].
- [126] «Missão e Competências AMN». [En línea]. Disponible en: <http://www.amn.pt/AMN/Paginas/Missao.aspx>. [Accedido: 02-nov-2016].
- [127] «CNUDM». .
- [128] «DL 15\_94, 22JAN\_Cria o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo.pdf».
- [129] «A Marinha ao Serviço de Portugal\_23MAR.pdf». .
- [130] «Missão e Competências DGAM». [En línea]. Disponible en: <http://www.amn.pt/DGAM/Paginas/Missao.aspx>. [Accedido: 08-nov-2016].
- [131] «Missão e Competências ISN». [En línea]. Disponible en: <http://www.amn.pt/ISN/Paginas/Missao.aspx>. [Accedido: 08-nov-2016].
- [132] «Missão e Competências SCPM». [En línea]. Disponible en: <http://www.amn.pt/DCPM/Paginas/Missao.aspx>. [Accedido: 08-nov-2016].
- [133] «Missão e competências Direcção de Faros». [En línea]. Disponible en: <http://www.amn.pt/DF/Paginas/Missao.aspx>. [Accedido: 08-nov-2016].
- [134] «Missão e Competências PM». [En línea]. Disponible en: <http://www.amn.pt/PM/Paginas/MissaoCompetencias.aspx>. [Accedido: 08-nov-2016].
- [135] «Coast Guard». [En línea]. Disponible en: <https://www.politiadefrontiera.ro/en/structura-teritoriala-coast-guard/>. [Accedido: 16-may-2017].
- [136] «Prezentare ANR». [En línea]. Disponible en: <https://portal.rna.ro/despre-noi/prezentare-anr>. [Accedido: 16-may-2017].
- [137] «Transportstyrelsen». [En línea]. Disponible en: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fritidsbatar/Sjosakerhet/sjosakerhetsradet/>. [Accedido: 01-may-2017].
- [138] Kustbevakningen, «Kustbevakningen». [En línea]. Disponible en: <https://www.kustbevakningen.se/>. [Accedido: 30-abr-2017].
- [139] T. S. Coastguard, «Safety at sea - The Swedish Coastguard». [En línea]. Disponible en: <https://www.kustbevakningen.se/en/safety-at-sea/>. [Accedido: 01-may-2017].
- [140] «Search and Rescue». [En línea]. Disponible en: <http://www.sjofartsverket.se/en/Maritime-services/Search-and-Rescue/>. [Accedido: 30-abr-2017].
- [141] Polisen, «Sjöpolisen», *Polisen.se*. [En línea]. Disponible en: <http://polisen.se/Om-polisen/Specialkompetenser/Sjopolisen/>. [Accedido: 30-abr-2017].
- [142] «Information in English», *Sjöräddningssällskapet*. [En línea]. Disponible en: <https://www.sjoraddning.se/information-english>. [Accedido: 30-abr-2017].
- [143] «Icelandic Coast Guard | English», *Landhelgisgæsla Íslands*. [En línea]. Disponible en: <http://www.lhg.is/english/>. [Accedido: 15-may-2017].
- [144] «PSC», *Icelandic Transport Authority*. [En línea]. Disponible en: <http://www.icetra.is/maritime/psc/>. [Accedido: 16-may-2017].
- [145] «ICESAR - Icelandic Association for Search and Rescue». [En línea]. Disponible en: <http://www.landsbjorg.is/en/icelandic-association-for-search-and-rescue>. [Accedido: 15-may-2017].
- [146] Forsvaret, «Kystvakta». [En línea]. Disponible en: <http://forsvaret.no/kystvakten>. [Accedido: 16-may-2017].
- [147] «Main tasks», *Main tasks*. [En línea]. Disponible en: <http://www.kystverket.no/en/About-Kystverket/About-the-NCA/Coastal-Administrations-main-tasks/>. [Accedido: 16-may-2017].
- [148] «About us - Norwegian Maritime Authority». [En línea]. Disponible en: <https://www.sjofartsdir.no/en/about-us/>. [Accedido: 16-may-2017].
- [149] «Politi.no - Ny politibåt i Oslo døpt». [En línea]. Disponible en: [https://www.politi.no/oslo/aktuelt/nyhetsarkiv/2014\\_04/Nyhet\\_13706.xml](https://www.politi.no/oslo/aktuelt/nyhetsarkiv/2014_04/Nyhet_13706.xml). [Accedido: 16-may-2017].

- [150] «Welcome to the Norwegian Society for Sea Rescue». [En línea]. Disponible en: <https://www.redningsselskapet.no/english/>. [Accedido: 26-ene-2017].
- [151] M. Gasperetti, «De Falco trasferito: “L’ho chiesto io, in quell’ufficio ero inutile”», *Corriere della Sera*, 31-ago-2016. [En línea]. Disponible en: [http://www.corriere.it/cronache/16\\_agosto\\_31/de-falco-trasferito-l-ho-chiesto-io-quell-ufficio-ero-inutile-2bc28a02-6f7e-11e6-b358-bda07fb9892d.shtml](http://www.corriere.it/cronache/16_agosto_31/de-falco-trasferito-l-ho-chiesto-io-quell-ufficio-ero-inutile-2bc28a02-6f7e-11e6-b358-bda07fb9892d.shtml). [Accedido: 21-may-2017].
- [152] «Migranti, da Mare Nostrum a Sophia (passando per il fallimento di Triton): così sono cambiate le missioni in mare - Il Fatto Quotidiano». [En línea]. Disponible en: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2016/06/01/migranti-da-mare-nostrum-a-sophia-passando-per-il-fallimento-di-triton-cosi-sono-cambiate-le-missioni-in-mare/2781702/>. [Accedido: 21-may-2017].
- [153] «A strong Europe in a world of uncertainties (28.06.16)», *France Diplomatie :: Ministry for Europe and Foreign Affairs*. [En línea]. Disponible en: <http://www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/european-union/events/article/a-strong-europe-in-a-world-of-uncertainties-28-06-16>. [Accedido: 11-jun-2017].
- [154] «Hungria detendrá sistemáticamente a todos los migrantes que entren ilegalmente | Internacional | EL PAÍS». [En línea]. Disponible en: [http://internacional.elpais.com/internacional/2017/03/07/actualidad/1488884065\\_454748.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2017/03/07/actualidad/1488884065_454748.html). [Accedido: 11-jun-2017].