

HECHOS

Según se tenía conocimiento por parte de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (**DAVA** en adelante), una organización perfectamente estructurada, dedicada al contrabando de tabaco, venía realizando importantes alijos en las Rías de Huelva, principalmente en la del Rompido y de Punta Umbría, de las que salen con frecuencia embarcaciones menores, dotadas de motores muy potentes, conocidas con el nombre de planeadoras, las cuales, fuera ya de las aguas territoriales españolas, cargaban el tabaco que era transbordado a ellas desde buques nodriza que las estaban esperando en zonas previamente fijadas. Seguidamente, regresaban con la mercancía al punto de su procedencia, donde era descargada y, posteriormente, distribuida por los integrantes de la organización.

La **DAVA** también conocía que, entre los barcos que suministraban el tabaco a las planeadoras, figuraban dos buques, el “LARIOS” y el “CAROLINA G”, ambos de bandera panameña, propiedad respectivamente de las Navieras Luxana S.A. y Worry Shipping-Company S.A. Estos barcos ya habían sido avistados en varias ocasiones por los Servicio Aéreos de este Servicio, cuando realizaban transbordos en alta mar, e incluso alguna vez llegaron a ser fotografiados.

El 28 de abril de este año, la DAVA recibe información en el sentido de que el «CAROLINA G» había salido, en la noche del 24 de abril, del puerto senegalés de Dakar, poniéndose en marcha la correspondiente operación, en la que iban a participar el buque de operaciones especiales «Fulmar», y las patrulleras «Gerifalte I», y «Milano», y un avión C 212, todos dependientes de Vigilancia Aduanera.

Sobre las 14:45 horas del día 3 de mayo, fueron localizados los mercantes «LARIOS» y «CAROLINA G» transbordando cajas de tabaco del barco mayor tonelaje (LARIOS), que actuaba como buque nodriza, al «CAROLINA G», fuera de las aguas territoriales españolas, a unas 100 millas al oeste de la costa española. En tal situación permanecieron hasta las 18:25 horas, en que dado por finalizado el transbordo, ambos barcos se separaron, pero los dos continuaron navegando por la zona, sin rumbo fijo, aunque bajo el control del avión C 212 y del patrullero Fulmar, que se limitaban a comprobar su situación en cada momento.

El día 4 de mayo, siendo las 17:20 horas, los tripulantes del avión de vigilancia, avistaron dos embarcaciones semirrígidas y tres barcos pesqueros procedentes de la costa española y portuguesa, momento en que las mismas se aproximaron al «CAROLINA G», que seguía fuera de las aguas territoriales y a idéntica distancia de la costa española.

Seguidamente, dichas planeadoras se fueron abarloado al «CAROLINA G» para cargar cajas de tabaco. Una vez cargadas, emprendieron el regreso controladas en todo momento por el avión.



Al comprobar el comandante de éste que la primera semirrígida entraba en las aguas jurisdiccionales españolas, lo puso en conocimiento del Centro de coordinación operativa permanente, **CECOP**, quien, por los datos recibidos y, dado que esas lanchas continuaban navegando por la Zona Contigua hacia la costa española, dió instrucciones al buque de operaciones especiales «Fulmar» para que procediese a la aprehensión del «LARIOS», y que la patrullera «Gerifalte I» aprehendiese al «CAROLINA G». Al mismo tiempo, se ordena al patrullero «Milano» interceptar, en la medida de lo posible, alguna de las planeadoras, las cuales, ya con su cargamento, navegaban hacia la bocana de la Ría del Rompido.

De acuerdo con las instrucciones recibidas, el Capitán del buque de operaciones especiales «Fulmar» se aproximó al «LARIOS», que se hallaba a más de 90 millas de la costa, y le ordenó que parase las máquinas, izando la bandera Lima del Código Internacional de Señales. Al mismo se le dió las instrucciones pertinentes en inglés, por megafonía y a través del canal 16 de VHF. Al hacer caso omiso a las órdenes y emprendiendo la huida, se continuó insistiendo por la misma vía, explicando al capitán del buque contrabandista que la detención ordenada se realizaba conforme al artículo 111 de la Convención de Montego Bay/82, siendo emitidas, al mismo tiempo, las señales prescritas en dicho artículo para que parase. Ante esta situación, para máquinas, siendo interceptado sobre las 20:25 horas.

Por su parte, el Patrullero «Gerifalte», inició la persecución del «CAROLINA G» de 80 metros de eslora, que se dirigía hacia el punto en el que se hallaba el «LARIOS» para efectuar un nuevo transbordo. Al llegar a las proximidades de éste, el Jefe de Embarcación del «Gerifalte I» ordenó reiteradamente que parase en la misma forma, antes indicada, que al «LARIOS», pero sin resultado, por lo que hubo que efectuar unos disparos de ametralladora, al aire, intimidatorios. Como consecuencia de éstos se detuvo. Sin embargo, a los pocos minutos reanudó la huida, pese a que de nuevo se le ordenase parar máquinas. Estando muy próximos, el patrullero vuelve a emitir las señales tanto visuales como acústicas preceptuadas y al mismo tiempo, por el canal 16 V.H.F., se le explicaba al Capitán del mercante y ante su protesta por radio, que se actuaba a tenor de lo dispuesto en el artículo 111 de la Convención de Montego Bay/82, pese a lo cual no hizo caso comenzando a lanzar bengalas y a pedir socorro por radio y comunicando falsamente que tenía fuego a bordo, al propio tiempo que empezaban a ser arrojadas cajas de tabaco por la borda, de las cuales, cuatro pudieron ser recogidas por una embarcación auxiliar del Patrullero.

A causa de una avería en la sala de máquinas, el buque contrabandista se vio en la obligación de detenerse. Una vez abordado el Patrullero al «CAROLINA G», lo que ocurrió sobre las 21:15 horas de esa misma noche, se tuvo que dar un remolque para ser trasladado a puerto a causa de la citada avería.



Ambos mercantes fueron conducidos al Puerto de Cádiz, donde quedaron atracados a la espera de los registros correspondientes que, junto con los tripulantes detenidos y trasladados a las dependencias de Vigilancia Aduanera, quedaron a disposición de la autoridad judicial competente.

En lo que respecta a las planeadoras, el patrullero "Milano" pudo localizarlas en el Mar Territorial cuando se dirigían a distintos puertos, no pudiendo interceptar ninguna debido a la mayor velocidad que las mismas desarrollaban.

Pero, sobre las 20:00 horas el observador del avión, detectó una planeadora que salía a gran velocidad de un pequeño pantalán. Rastreando la zona, el patrullero "Milano" pudo comprobar que, atracada en un pantalán, había una pequeña embarcación de fibra con el nombre de «María» rotulado en la popa. En ésta y cubiertas por un toldo, hallaron nueve cajas de tabaco *Winston*, con un único ocupante de nombre Francisco R.S., según constaba en el DNI.

Se da la circunstancia que estas cajas son de las mismas características y con el mismo código de barras que las otras cuatro rescatadas del mar. (1 caja contiene 50 cartones, 1 cartón 10 cajetillas. PVP de la cajetilla 4,50 euros).

Por otra parte, desde el avión pudieron observar que, dentro de la ría de Punta Umbría, había dos embarcaciones semirrígidas paradas y abarloadas, vacías ambas, de unos doce metros de eslora, con tres motores cada una y que, presumiblemente, habrían estado alijando cajas de tabaco a otras embarcaciones menores.

El valor del tabaco que contenía el «LARIOS», cuando fue capturado, asciende a 180.340 euros; mientras que en el «CAROLINA G» no fue encontrado tabaco alguno, si bien del mar se recuperaron las cuatro cajas a las que antes se hizo referencia.

Ambos buques venían dedicándose a las actividades relatadas, siguiendo las instrucciones de las navieras a los que, respectivamente pertenecen. La dotación del «CAROLINA G», en la fecha de autos, estaba compuesta por un capitán de nacionalidad griega, dos españoles y cuatro senegaleses y la del «LARIOS» la formaban un capitán inglés, tres marroquíes, de los cuales uno podría ser menor de edad, dos españoles ceutís y un gibraltareño. Todos los aludidos embarcaron en estos buques y, según la información, todos ellos con pleno conocimiento de las actividades a que éstos se dedicaban, con el compromiso de participar en los transbordos de las cajas de tabaco; percibiendo por ello, además de su sueldo, una determinada cantidad en concepto de comisión por caja transbordada.



Agencia Tributaria

TRIBUNAL PRUEBAS SELECTIVAS CUERPO AGENTES S.V.A
O.E.P. 2018-2019 Res .03-06-2019 (BOE DE 11 DE JUNIO)

EXAMEN P.INTERNA MARÍTIMA 3º Ejercicio-1ª parte

*NOTA: Las respuestas deberán ir acompañadas del mayor número posible de referencias legales

En relación con los hechos descritos anteriormente CONTESTE A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

1ª).- En cuanto a las cajas de tabaco rescatadas del mar, si aprecia algún posible hecho delictivo, proceda a su calificación, con arreglo a nuestra legislación penal.

2ª).- Si al mismo tiempo que el tabaco, se hubiese aprehendido droga (cocaína), en cantidad de notoria importancia, ¿Con relación a ésta, existe algún concurso de delitos? ¿Cómo se resolvería?
Explique brevemente el término “en cantidad de notoria importancia”.

3ª).- Si algún detenido quisiese efectuar, por sí mismo, una llamada telefónica, una vez en las dependencias de Vigilancia Aduanera, ¿se le puede permitir hacerla?. ¿Se podría, en algún caso, tomar declaración a los detenidos sin asistencia de letrado?. Motive la respuesta.

4ª).- En el hipotético caso de que la citada droga hubiese sido hallada en el LARIOS, ¿Son competentes los tribunales españoles para conocer de los delitos cometidos por sus tripulantes, los extranjeros y los españoles, dado el país de pertenencia del barco y encontrándose fuera de aguas jurisdiccionales españolas?. Argumente la respuesta.

5ª).- Justifique, por qué el Jefe de Embarcación del patrullero hace referencia a la aplicación del artículo 111 de la Convención de Montego Bay/82 y describa su contenido.

6ª).- ¿En qué circunstancias se podrían aprehender las embarcaciones semirrígidas abarloadas, toda vez que se hallaban vacías?.

OTRAS PREGUNTAS:

7ª).- Cuando varios buques estén a la vista unos de otros, todo buque de propulsión mecánica en navegación, al maniobrar de acuerdo con lo autorizado o exigido reglamentariamente, ¿cómo señalan acústicamente con el pito las siguientes maniobras?:

- Caigo a estribor.
- Caigo a babor.
- Estoy dando atrás

Definir las siguientes palabras: Orinque, Spring, Escotilla.

8ª).- ¿Que es un timón de fortuna y para que se utiliza?.

9ª).- Medidas a tomar después de un abordaje. ¿Qué es un pallete de colisión?.

10ª).- Indique las partes de un chaleco salvavidas inflable y que información deberá llevar.