



PROTOCOLO DE ABORDAJE A EMBARCACIONES MARÍTIMAS E INTERVENCIÓN DEL CUERPO DE VIGILANTES

**PREPARADO PARA:
DEPARTAMENTO DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES**

**FASE DE IMPLANTACIÓN
PLAN ESTRATÉGICO DEL CUERPO DE VIGILANTES DEL
DEPARTAMENTO DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES**

SEPTIEMBRE DE 2017

**FINANCIADO CON FONDOS DE NOAA
BAJO LA PROPUESTA DE CORALES: NA15NOS4820127**

TABLA DE CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN _____	2
II. LA ORDEN GENERAL NÚM. OGOC-001-2006 _____	3
III. PROTOCOLO AL AMPARO DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS APLICABLES A LA SEGURIDAD Y ACTIVIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN DE RECURSOS MARINOS ASOCIADOS CON LAS RESPECTIVAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS _____	8
IV. PROTOCOLO DE ABORDAJE A EMBARCACIONES MARÍTIMAS E INTERVENCIÓN _____	15

I. INTRODUCCIÓN

La Orden General Núm. OGO-001-2006 establece los deberes, funciones y responsabilidades de la Comandancia Auxiliar de Operaciones Marítimas y de las Unidades de Vigilancia Marítimas del Cuerpo de Vigilantes (UVMCV) del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de Puerto Rico (DRNA).

Esta orden, además de disponer de asuntos relacionados a la estructura organizacional y funcional de las UVMCV, también dispone de los deberes y responsabilidades de la tripulación de las embarcaciones del Cuerpo de Vigilantes (CV) del DRNA en las tareas de patrullaje marítimo y vigilancia. Esta Orden establece, además, que los vigilantes son los responsables de hacer cumplir la Ley 430 del 21 de diciembre de 2000, *Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico*, la Ley 147 del 15 de julio de 1999, *Ley para la Protección, Conservación y Manejo de los Arrecifes de Coral en Puerto Rico* y la Ley 278 del 29 de noviembre de 1998, *Ley de Pesquerías de Puerto Rico*.

Las distintas etapas y procesos que componen el patrullaje marítimo y el abordaje a una embarcación requieren de protocolos que establezcan el conjunto de pasos y normas a seguir o a ser ejecutadas en distintos momentos de la operación. Estos protocolos son una herramienta clave para garantizar la uniformidad y la transparencia en el proceso de patrullaje e intervención por parte del vigilante, y garantizar, además, la seguridad tanto de los vigilantes como de la tripulación de la embarcación intervenida.

Además, el desarrollo de protocolos escritos de las intervenciones del CV forma parte del Plan Estratégico de este Cuerpo. Específicamente este asunto está considerado bajo la Meta Estratégica 3 - *Mejorar las operaciones de vigilancia del CV*. El Objetivo 1 de esta meta fue el *Uniformizar el 100% de los Protocolos de Intervención del CV*, siendo la acción 1 el *Desarrollar Protocolos de Intervención por escrito del CV*. Este documento presenta un protocolo de suma importancia para las operaciones marítimas del CV: **el Protocolo de Abordaje a Embarcaciones Marítimas e Intervención.**

II. LA ORDEN GENERAL NÚM. OGO-001-2006

Esta orden establece los deberes, funciones y responsabilidades de la Comandancia Auxiliar de Operaciones Marítimas y de las UVMCV del DRNA. Esta orden, además de disponer de asuntos relacionados a la estructura organizacional y funcional de las UVMCV, también dispone los deberes y responsabilidades de la tripulación de las embarcaciones del CV en las tareas de patrullaje marítimo y vigilancia.

Esta Orden establece que los vigilantes son los responsables de hacer cumplir la Ley 430 del 21 de diciembre de 2000, *Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico*, la Ley 147 del 15 de julio de 1999, *Ley para la Protección, Conservación y Manejo de los Arrecifes de Coral en Puerto Rico* y la Ley 278 del 29 de noviembre de 1998, *Ley de Pesquerías de Puerto Rico*.

A continuación, se presentan las tareas de los vigilantes encargados de tareas tomadas en consideración en el Protocolo de Abordaje a Embarcaciones Marítimas e Intervención, según establecidas en esta Orden General.

Deberes y responsabilidades de los Oficiales a Cargo de las Unidades de Vigilancia Marítima:

- Mantiene un inventario permanente de todo el equipo asignado a su unidad.
- Mantiene un expediente actualizado sobre la condición y mantenimiento de las embarcaciones.
- Vela por que las embarcaciones se mantengan en óptimas condiciones de uso y que se utilicen exclusivamente para los asuntos oficiales requeridos por la Agencia.
- Prepara planes de trabajos conducentes a mantener una prevención efectiva de las actividades ilegales y en violación a las leyes que administra el DRNA en su jurisdicción, realizando vigilancias marítimas dirigidas a evitar tales actos.
- Mantiene una bitácora individual por cada embarcación donde se indique nombre del operador, fecha, servicio realizado, lugares recorridos, condición de la embarcación en, durante y después del servicio prestado, mantenimiento realizado en ésta, y cualquier fallo o irregularidad que haya surgido.
- Es responsable de que los mecánicos y el personal diestro realice inspecciones mensuales a las embarcaciones y otros equipos marítimos en las UVMCV y lleven un registro de las visitas y las fechas en que éstas deberán recibir servicio de mantenimiento preventivo.
- Es responsable de que los mecánicos y el personal diestro realice los debidos mantenimientos a los motores y cascos de las embarcaciones y se completen los informes requeridos.

- Se asegura de que las embarcaciones y equipos que estén asignados a su unidad cumplan con todas las leyes, normas y reglamentos, tanto estatales como federales, que regulen el tránsito marítimo.
- Vela por que los operadores y supervisores mantengan actualizado el expediente de todas las embarcaciones con toda la información que exige la Ley, copia de la cual hará llegar a la Comandancia; incluirá descripción completa, capacidad de carga, navegación, combustible y equipos de navegación y comunicaciones, entre otros.

Deberes y responsabilidades de los Supervisores u Oficiales de Turno:

- Vela por que el Operador de Embarcaciones sea el responsable inmediato de la seguridad de la embarcación, tripulación y de la eficiencia operacional de la misma.
- Verifica que el personal utilice en todo momento su equipo de trabajo y que lo mantenga en condiciones óptimas de servicio.
- Asigna el servicio conforme al plan de trabajo y toma aquellas decisiones necesarias para que el servicio sea uno efectivo.
- Verifica que al finalizar el servicio el operador proporcione la información necesaria en la bitácora de la embarcación.
- Vela por que el operador y el personal cumplan con las Reglas de Seguridad y tomen las medidas correctivas que sean necesarias para prevenir accidentes y/o incidentes desgraciados.
- Se asegura de que el operador haya hecho la inspección de la embarcación con relación a combustible, aceite, grasa, accesorios y cualquier otro equipo o material necesario para realizar un buen servicio.
- Reúne a la tripulación antes de salir al servicio, imparte las instrucciones necesarias, inspecciona y les orienta sobre las últimas directrices impartidas por la alta gerencia.
- Vela por que el personal asignado a una embarcación tenga previamente establecida la tarea específica que desempeñará.
- Mantiene informado, por escrito, al Oficial a Cargo de la UVMCV de cualquier acto contrario a la Ley y Reglamentos o que viole las normas de seguridad y disciplina establecidas.
- Verifica que se prepare un informe detallado de la labor realizada y cualquier otro evento extraordinario ocurrido durante su turno.
- Vela por que el personal use su salvavidas marítimo o táctico en todo momento, según sea el caso.

- Lleva un registro de las fechas en que la embarcación deberá recibir servicio de mantenimiento preventivo.
- Realiza cualquier otra función que le asigne el Oficial a Cargo o Supervisor de Turno de la Unidad.

Tripulación

La tripulación de una embarcación del CV se compone de un Oficial de Abordaje, un Operador de Embarcaciones y uno o dos Vigilantes (marinos). El Operador de Embarcaciones hace las funciones de un capitán.

Deberes y responsabilidades de los Operadores de Embarcaciones:

- Tiene a su cargo la inmediata seguridad de la embarcación y su tripulación, y supervisará la eficiencia operacional de ésta.
- Debe estar al tanto de las condiciones climatológicas antes y durante una operación marítima.
- Abastece la embarcación de combustible después de cada viaje y evitará que la misma sea utilizada con poco combustible.
- Mantiene el control de la embarcación en todo momento durante la labor de patrullaje dejando el trabajo de intervención al personal designado para esto.
- Tiene la última decisión en cuanto a la operación de la embarcación de conformidad con el plan de trabajo, las condiciones del tiempo y las directrices impartidas por el Supervisor inmediato, Oficial a Cargo u Oficial de Área.
- Vela que en todo momento el personal que esté asignado al patrullaje marítimo utilice el chaleco salvavidas, el cual es mandatorio para su seguridad.
- Evita en todo momento tomar riesgos innecesarios que puedan poner en peligro al personal y/o la propiedad.
- Informa por radio a la UVMCV, el lugar exacto (incluyendo coordenadas) donde se encuentran patrullando a intervalos de tiempo predeterminados por el Oficial a cargo de la unidad.
- De surgir situaciones inesperadas y de apoyo, solicita autorización del supervisor u Oficial a cargo para resolverlas o para recibir apoyo.
- Al iniciar cada patrullaje debe dejar el Plan de Navegación con el Oficial a cargo en la UVMCV.
- Al finalizar cada patrullaje u operación marítima, rinde todos los informes pertinentes, incluyendo la Bitácora de la Embarcación y el Informe de Patrullaje.

- Lleva un registro de las fechas en que la embarcación deberá recibir servicio de mantenimiento preventivo.
- Realiza cualquier otra función que le asigne el Oficial a cargo o Supervisor de Línea de la UVMCV a la que pertenece.

Deberes y responsabilidades del Oficial de Abordaje:

- Auxilia al Operador de Embarcaciones en las labores rutinarias de mantenimiento de la embarcación para el buen funcionamiento, servicio eficiente y seguro de la misma.
- Cuando surja alguna intervención, es el encargado de llevar a cabo dicho proceso.
- Durante una intervención, es el encargado principal de realizar las incautaciones y velar por que el material incautado sea guardado adecuadamente.
- Realiza los Informes de Abordaje e Informes de Intervención por cada abordaje realizado y por cada intervención realizada por cada violación. Hace entrega de estos informes al Oficial a cargo o Supervisor de Línea de la UVMCV. También realiza los Informes de Intervención bajo los *Joint Enforcement Agreements* de manera separada.
- Realiza cualquier otra función que le asigne el Oficial a cargo o Supervisor de Turno de la Unidad.

Deberes y responsabilidades de los Vigilantes de la UVMCV que realizan operaciones marítimas (marinos):

- Auxilia al Operador de Embarcaciones en las labores rutinarias de mantenimiento de la embarcación para el buen funcionamiento, servicio eficiente y seguro de la misma.
- En los procesos de abordaje, cuando surja alguna intervención, es el encargado de asistir al Oficial de Abordaje en dicho proceso.
- Mantiene la embarcación limpia y ordenada y con los recursos básicos necesarios para una navegación segura (Ejemplo: ancla, cabos, defensas, extintor, salvavidas, botiquín de primeros auxilios, agua, etc.)
- Amarra y suelta la embarcación en las salidas y llegadas del y al muelle o puerto.
- Mantiene los alrededores de los muelles limpios y adecuados para salir sin contratiempos.
- Vela por que los cabos y amarras estén bien preparados y en buen estado de uso.
- Presta la ayuda necesaria para la seguridad de las personas que aborden la embarcación.
- Notifica el Operador de Embarcaciones u Oficial a cargo (Supervisor de Línea) de cualquier irregularidad que sea detectada en la embarcación.

- Utiliza en todo momento su salvavidas marino o táctico, según sea el caso.
- Realiza aquellas funciones que le asigne el Operador de Embarcaciones o el Oficial a cargo (Supervisor de Línea).

III. PROTOCOLO AL AMPARO DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS APLICABLES A LA SEGURIDAD Y ACTIVIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN DE RECURSOS MARINOS ASOCIADOS CON LAS RESPECTIVAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS

La Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico

La Ley 430 del 21 de diciembre de 2000, *Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico*, establece las pautas de seguridad y protección de los recursos naturales en actividades recreativas en cuerpos de agua. Esto se hace con el objetivo de garantizar el uso y disfrute de estos recursos de una manera responsable y respetando el medio ambiente para garantizar la supervivencia de estos sistemas y el uso y disfrute de los mismos por futuras generaciones.

La Oficina del Comisionado de Navegación del DRNA es la oficina encargada de supervisar y administrar las reglas y reglamentos de esta Ley, específicamente el Reglamento 6979 del 31 de mayo de 2005, *Reglamento para la inscripción la navegación y la seguridad acuática en Puerto Rico*, según enmendado. El CV del DRNA, por su parte, es el cuerpo que vela por su cumplimiento.

Tanto la Ley como el Reglamento establecen las reglas de uso y disfrute de los cuerpos de agua en Puerto Rico y establecen las penalidades por cualquier violación que ocurra en dichos cuerpos de agua. Las regulaciones y violaciones establecidas en esta Ley son la base para las inspecciones realizadas por el CV. Hay que tener en cuenta que en estos momentos se encuentra bajo evaluación el Proyecto del Senado 440 de 2017, el cual derogaría la Ley 430 de 2000 y establecería una nueva política pública en cuanto a la regulación de la seguridad acuática.

Los resúmenes de la Ley y del Reglamento se presentan a continuación:

LEY 430 DEL 21 DE DICIEMBRE DE 2000
LEY DE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD ACUÁTICA DE PUERTO RICO

Multa Administrativa	Boleto	Sanción Penal	Mitigación / Fondos Especiales	Nota
<p>Uso negligente e embarcación: conllevará la imposición de una multa administrativa de doscientos cincuenta (\$250) dólares.</p> <p>La infracción de esta disposición conllevará la imposición de una multa administrativa de doscientos cincuenta (\$250) dólares.</p>	<p>Serán sancionadas con multas administrativas de cincuenta dólares (\$50) expedidas mediante boletos, a no ser que se disponga específicamente la imposición de una multa mayor.</p>	<p>En casos de operar una embarcación o vehículo de motor bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias controladas será acusada de delito menos grave.</p> <p>En casos de incumplimiento de notificación de accidente procede multa administrativa de \$50 y es delito menos grave.</p>	<p>Nada de lo dispuesto en este inciso impedirá que, de causarse daño o destrucción al mangle, los corales o las praderas marinas, pueda llevarse a cabo cualquier acción civil, criminal o administrativa.</p> <p>El dinero de las multas va al Fondo Especial creado bajo la Ley Núm. 48 de 27 de junio de 1986¹.</p>	<p>Según enmendado por Ley 283 del 2004 1. Se faculta al Secretario a establecer e imponer, mediante reglamento, multas administrativas por infracciones a esta Ley en aquellos casos que no se haya establecido previamente una multa administrativa o que la misma sea considerada delito. Disponiéndose, que las multas administrativas no excederán de cinco mil dólares (\$5,000) por incidente.</p>

¹ Sin embargo, la Ley 26 de 2017, “Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal”, establece que los fondos que hayan permanecido en los libros sin desembolso u obligación por un año consecutivo se considerarán como que ya han cumplido sus propósitos, por lo que se cerrarán e ingresarán al Fondo General”.

REG. 6979 DEL 31 DE MAYO DE 2005
REGLAMENTO PARA LA INSCRIPCIÓN DE LA NAVEGACIÓN
Y LA SEGURIDAD ACUÁTICA EN PUERTO RICO

Multa Administrativa	Boleto	Sanción Penal	Mitigación / Fondos Especiales	Nota
<p>En el artículo 24 1 (d) y (e) se prohíbe vaciar, descargar, o verter aceite o residuos de éste, así como gasolina, diésel o combustibles sea o no de una embarcación, lanzar o arrojar basura o desperdicios desde una embarcación tales como botellas, latas, bolsas de escombros, papeles o cualesquiera desperdicios sólidos. La violación del inciso (d) conlleva una multa de \$5,000, y la violación al inciso (e) conlleva una multa de \$150, Esta prohibición se encuentra también en otras leyes y reglamentos.</p>	<p>Este artículo es distinto al artículo 8 de la ley 430 del 2000, en el cual se limita el deber de notificación en casos donde un accidente (No necesariamente encallamiento o varamiento) resulta muerta o lesionada una persona, o los daños a la propiedad exceden de \$100. En la enmienda bajo la ley 283 del 2004, el DRNA tendrá la facultad para imponer una multa administrativa de \$50 por el incumplimiento del requisito de informar.</p>	<p>No hay sanciones penales.</p>	<p>No establece</p>	

El Anejo 1 presenta una hoja de cotejo por tipo de violación y cantidad de boleto, según estipulado en el Reglamento 6979.

Ley para la Protección, Conservación y Manejo de los Arrecifes de Coral en Puerto Rico

Una de las funciones principales de las UVMCV del CV del DRNA es hacer que se cumplan las leyes y reglamentos relacionados a la protección de los arrecifes de coral y a la vida marina asociada a éstos. *La Ley para la Protección, Conservación y Manejo de los Arrecifes de Coral en Puerto Rico* (Ley 147 del 15 de julio de 1999) es administrada por el DRNA junto al Reglamento 8809 del 9 de septiembre de 2016, *Reglamento de Arrecifes de Coral en Puerto Rico*. Esta Ley reconoce la urgencia de evitar y prevenir el daño continuo e irreparable de los arrecifes de coral y de la vida marina asociada al mismo, y establece una serie de faltas y violaciones que son multadas a través de procesos administrativos.

Los resúmenes de la Ley y del Reglamento se presentan a continuación:

LEY 147 DE 15 DE JULIO DE 1999				
LEY PARA LA PROTECCIÓN, CONSERVACIÓN Y MANEJO DE LOS ARRECIFES DE CORAL EN PUERTO RICO				
Multa Administrativa	Boleto	Sanción Penal	Mitigación / Fondos Especiales	Nota
Las multas administrativas no excederán de diez mil (\$10,000) dólares por infracción ni serán menores de quinientos (\$500) dólares.	No se dan boletos.	No hay sanción penal.	El Secretario podrá imponer, además de una multa administrativa, el pago de una suma razonable que satisfaga los costos incurridos por reparar cualquier tipo de daño que ocasione. El dinero procedente de las multas es depositado en el Fondo Especial a favor del DRNA. ²	El Secretario podrá incoar un recurso de interdicto o cualquier otro recurso legal disponible con el fin de impedir la violación de cualquier disposición de esta Ley o de cualquier orden o reglamento aprobado al amparo de la misma. 12 L.P.R.A. 241f(h)

² Sin embargo, la Ley 26 de 2017, “Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal”, establece que los fondos que hayan permanecido en los libros sin desembolso u obligación por un año consecutivo se considerarán como que ya han cumplido sus propósitos, por lo que se cerrarán e ingresarán al Fondo General”.

REG. 8809 DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2016
REGLAMENTO DE ARRECIFES DE CORAL EN PUERTO RICO

Multa Administrativa	Boleto	Sanción Penal	Mitigación / Fondos Especiales	Nota
Las multas administrativas no excederán de diez mil (\$10,000) dólares por infracción ni serán menores de quinientos (\$500) dólares.	No se dan boletos.	No hay sanción penal.	<p>El Reglamento establece que toda persona que ocasionare daños será responsable de cubrir, además, los gastos de restauración y monitoreo por un año.</p> <p>A diferencia de la Ley, establece que los fondos a ser depositados en el Fondo Especial³ serán utilizados exclusivamente para actividades de la Administración del Programa de Arrecifes de Coral y asuntos relacionados a educación, mitigación y manejo de arrecifes de coral.</p>	<p>El Reglamento deroga el Reglamento 2577 y establece una guía para establecer los criterios para establecer reservas marinas, procedimientos para establecer áreas de recuperación arrecifal y plantea que el Secretario, mediante una orden administrativa, establecerá un protocolo de encallamientos.</p> <p>Las prohibiciones presentadas en el Reglamento añaden prohibiciones a las que se presentan en la Ley.</p>

La Ley de Pesquerías de Puerto Rico

La Ley de Pesquerías de Puerto Rico (Ley 278 del 29 de noviembre de 1998) es administrada por el DRNA junto al Reglamento 7949 del 24 de noviembre de 2010, *Reglamento de Pesca de Puerto Rico*. Esta Ley establece que el DRNA promoverá el mejor uso, la conservación y el manejo de los recursos pesqueros

³ Sin embargo, la Ley 26 de 2017, “Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal”, establece que los fondos que hayan permanecido en los libros sin desembolso u obligación por un año consecutivo se considerarán como que ya han cumplido sus propósitos, por lo que se cerrarán e ingresarán al Fondo General”.

de acuerdo a las necesidades del Pueblo de Puerto Rico. Además, establecen las penalidades por cualquier violación que ocurra a esta Ley. Los resúmenes de la Ley y del Reglamento se presentan a continuación:

LEY 278 DEL 29 DE NOVIEMBRE DE 1998				
LEY DE PESQUERÍAS DE PUERTO RICO				
Multa Administrativa	Boleto	Sanción Penal	Mitigación / Fondos Especiales	Nota
Las violaciones a esta Ley o los reglamentos vigentes bajo la misma serán sancionadas con una multa no menos de cien (\$100) dólares ni mayor de cinco mil (\$5,000) dólares por cada violación.	No se dan boletos.	En casos de arrojar basura un delito menos grave y convicta que fuere será castigada con pena de multa no menor de quinientos (\$500) dólares ni mayor de tres mil (\$3,000) dólares. 12 L.P.R.A. § 25j-1	El importe de la sentencia que al efecto se cobre, se depositará en el Fondo Especial para el Manejo de la Pesca en Puerto Rico a favor del DRNA. 12 L.P.R.A. 25c	<p>En septiembre 24 de 2015, se presentó el Proyecto de la Cámara 2679 que pretendía adoptar una Nueva Ley de Pesca y derogar la Ley 278 (Ley de Pesca de Puerto Rico) así como la Ley 115 de 1997, conocida como La Ley para la Promoción y el Desarrollo de la Pesca Deportiva y Recreacional de Puerto Rico.</p> <p>Este proyecto proponía cambios en la expedición de licencias de pesca y en el otorgamiento de multas y penalidades que pretendían promover el uso sostenible de los recursos pesqueros. Este proyecto de ley proponía, además, el “crear, adiestrar, y mantener un grupo especializado dentro del CV para garantizar una vigilancia efectiva y fiscalización de la Ley propuesta y de sus reglamentos”.</p> <p>El proyecto fue aprobado en la Cámara de Representantes y sometido a la Comisión de Agricultura del Senado en abril de 2016. Esta Comisión no ha emitido comentarios a octubre de 2016, por lo que se entiende que el proyecto no se va a considerar.</p>

REG. 7949 DEL 24 DE NOVIEMBRE DE 2010
REGLAMENTO DE PESCA DE PUERTO RICO

Multa Administrativa	Boleto	Sanción Penal	Mitigación / Fondos Especiales	Nota
Las multas administrativas no serán menores de \$100 ni mayores de \$5,000. Art. 25.4.	No se dan boletos.	El artículo 7 prácticas prohibidas es bien parecido al Artículo 13 bajo la ley 278 de 1999, según enmendada. En la ley se establece la penalidad como un delito menos grave cuya convicción sería no menor de \$500 ni mayor de \$3,000.	Las cantidades recaudadas por conceptos de licencias y permisos ingresarán al Fondo Especial para el Manejo de la Pesca en Puerto Rico.	

IV. PROTOCOLO DE ABORDAJE A EMBARCACIONES MARÍTIMAS E INTERVENCIÓN

El *Protocolo de Abordaje a Embarcaciones Marítimas e Intervención* presenta un conjunto de pasos y normas que deben ser ejecutadas al momento de los Vigilantes del DRNA abordar, operar y realizar una intervención marítima. Este protocolo garantizará la uniformidad y la transparencia en estos procesos por parte de los Vigilantes y está fundamentado en las normas y reglas establecidas bajo la Orden General Número OGOC-001-2006 (M).

El desarrollo de este protocolo no solo será útil para el mejoramiento operacional del CV, sino también para mejorar los procesos de seguridad. Es importante señalar que, debido a los acuerdos realizados entre el CV del DRNA con agencias federales, los vigilantes marítimos están certificados por la NOAA como diputados federales y están autorizados para realizar patrullaje e intervenciones en aguas federales las cuales exceden las 9 millas náuticas de las costas de Puerto Rico dentro de los parámetros jurisdiccionales. Un ejemplo de este tipo de acuerdo es el *Joint Enforcement Agreement* que el DRNA mantiene con la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA).

La tripulación de una embarcación del CV está usualmente compuesta por un **Oficial de Abordaje, un Operador de Embarcaciones y uno o dos marinos**⁴. El Oficial de Abordaje es el “miembro designado de la tripulación con la responsabilidad primaria de intervenir⁵” durante el patrullaje, mientras que la toma de decisiones relacionadas a la embarcación y a las condiciones del mar es realizada por el Operador de Embarcaciones. Los marinos, por su parte, realizan tareas de documentación y apoyo a las operaciones.

Los procesos de abordaje y de intervención constan de varios pasos que son necesarios implantar y documentar para garantizar la integridad de los procesos y la seguridad de la tripulación.

A. PROCESO DE SALIDA DE LA EMBARCACIÓN DEL CV PARA OPERACIONES DE PATRULLAJE MARÍTIMO

El proceso de salida de la embarcación a ser utilizada por el CV es todo el proceso que se lleva a cabo antes de abordar dicha embarcación para realizar las funciones de patrullaje. En esta fase la tripulación

⁴El convenio colectivo establecía que una embarcación no podía zarpar con menos de 3 personas a bordo para la realización del patrullaje.

⁵ Según definido en la Orden General Número OGOC-001-2006 (M)

debe evaluar una serie de condiciones y discutir varios asuntos antes de proceder con el abordaje de la embarcación.

EVALUACIONES Y PASOS ANTES DE COMENZAR EL PATRULLAJE MARÍTIMO

1. Sesión informativa previa a la salida

- a. El Oficial a cargo en la UVMCV (Supervisor de Línea) llevará a cabo una reunión informativa en el Destacamento para la tripulación previa a la partida. En esta reunión deberá revisar cualquier elemento del Plan de Navegación que incluya la planificación del viaje, plan de trabajo y/o instrucción especial o cualquier ajuste de última hora. En caso de que este Oficial a cargo no pueda realizar esta sesión informativa, la segunda persona en mando deberá llevarla a cabo.

2. Reportarse a la salida

- a. Los vigilantes miembros de la tripulación (marinos) se reportarán al lugar de salida estipulado para comenzar con el patrullaje en embarcación a la hora señalada.
- b. Los vigilantes miembros de la tripulación (marinos) informarán al Oficial que esté a cargo en el Destacamento de la UVMCV la hora y lugar de la salida.

3. Inspección de la Embarcación

- a. El Operador de Embarcaciones y/o el personal asignado inspeccionarán la embarcación previo a la salida, en conformidad con los procedimientos de puesta en marcha aplicables. Además de los procedimientos de puesta en marcha, se deberá también:
 - 1) Inspeccionar la Bitácora de la Embarcación a ser utilizada antes de partir;
 - 2) No aceptar el barco si ha sido identificado como no operativo en la Bitácora de la Embarcación o durante la inspección hasta que el mecánico haya corregido el problema;
 - 3) Asegurarse de que todos los requisitos de seguridad, supervivencia, comunicación y navegación están a bordo y en buen estado de funcionamiento;
 - 4) Asegurarse de que todos los niveles de gasolina y otros líquidos son normales (por ejemplo, aceite, refrigerante, entre otros) y que las reservas adecuadas están a bordo; y

- 5) Cuando proceda, asegurarse de que el motor de repuesto o los medios secundarios de propulsión están en funcionamiento.

4. Planificación de abastecimiento y uso del combustible

- a. El Operador de Embarcaciones estará a cargo de la planificación del combustible para cada viaje. Esto debe basarse en la eficiencia y la economía sin comprometer la seguridad. Se deben tener en cuenta las condiciones meteorológicas de los destinos previstos y las distancias a los puertos alternativos.

5. Evaluación del Riesgo Operacional de la Embarcación y Sesión Informativa de seguridad antes de la salida

- a. Antes de la salida de la embarcación, el Operador de Embarcaciones o los vigilantes (marinos) miembros de la tripulación deben llevar a cabo una Evaluación del Riesgo Operacional y confirmar que la misión, el personal y la embarcación cumplen con todo lo estipulado. Cualquier modificación al Plan de Trabajo realizado como esfuerzo por mitigar riesgos se documentarán tanto en el Plan de Navegación como en el Informe de Patrullaje y serán provistos verbalmente a la tripulación.
- b. El Operador de Embarcaciones es responsable de revisar y estar familiarizados con las condiciones meteorológicas previstas para la zona en la que se planifica la operación. Deberá recibir un informe sobre las condiciones del tiempo de parte de la radio meteorológica de NOAA, sitio web del Servicio Nacional de Meteorología o la Guardia Costanera, entre otros.
- c. En base a los pronósticos meteorológicos y del estado del mar, el Operador de Embarcaciones determinará si las condiciones son adecuadas para llevar a cabo la misión. Él tiene la autoridad para cancelar operaciones si se determina que la seguridad de la tripulación o de la embarcación estará en riesgo.
- d. El Operador de Embarcaciones debe llevar a cabo una sesión informativa sobre seguridad con todo el personal a bordo antes de la salida de la embarcación. Esta sesión deberá incluir información general sobre la embarcación y las ubicaciones de todos los sistemas y equipos llevados a bordo (extintores, balsas salvavidas, anillos de salvamento, dispositivos personales de flotación, trajes de inmersión, entre otros). La tripulación deberá ser informada del protocolo en caso de un incendio, abandono del barco y otras emergencias.

- e. El Operador de Embarcaciones tiene la autoridad para cancelar las operaciones de identificar y considerar que los riesgos impidan la ejecución exitosa del patrullaje y ponga en peligro la vida de los vigilantes tripulantes.

6. Plan de Navegación⁶

- a. Todo uso de embarcaciones del CV deberá ser documentado en un Plan de Navegación. Este Plan deberá incluir al menos la siguiente información:
 - 1) Nombre y descripción de la embarcación (modelo, color, longitud, ancho, calado, tipo de casco, material, tipo de motor, entre otros);
 - 2) Nombres de todas las personas a bordo con información de contacto;
 - 3) Equipo de Seguridad;
 - 4) Misión o Plan de Trabajo o Patrullaje;
 - 5) Plan de Comunicaciones; y
 - 6) Firmas del Operador de Embarcaciones y el Oficial a Cargo (Supervisor de Línea).
- b. El Plan de Navegación deberá presentarse por escrito o de manera electrónica al Oficial a cargo de la UVMCV independientemente de la duración del viaje.

7. Plan de Comunicación

- a. Se debe identificar y establecer un punto de contacto (POC, por sus siglas en inglés) específico antes del momento de partida. El POC deberá estar disponible por teléfono o por radio durante toda la duración del patrullaje.
- b. El POC se incorporará al Plan de Navegación y deberá identificar los horarios específicos en que el Operador de Embarcaciones registrará los medios de comunicación a ser utilizados.
- c. Se incluirá un número de emergencia de teléfono en el evento de que los medios primarios de comunicación fallen.

⁶ Se adjunta Hoja de Plan de Navegación en Anejo 2.

8. Procedimiento para encender la embarcación

- a. Todas las embarcaciones del CV deben tener un procedimiento para encender el motor de cada embarcación para garantizar la seguridad de la operación. El Operador de Embarcaciones es el responsable de asegurar la aplicación de este procediendo.
- b. El Operador de Embarcaciones anotará el millaje antes de cada viaje tanto en la Bitácora de le Embarcación como en el Informe de Patrullaje.

9. Instrucciones antes de zarpar

- a. La tripulación debe colocarse el equipo de seguridad y cumplir con todos los requisitos de seguridad antes de zarpar.
- b. Antes de zarpar, el Operador de Embarcaciones dará cualquier instrucción especial que sea apropiada o necesaria.

B. OPERACIONES EN CURSO: PROCESO DE PATRULLAJE EN EMBARCACIONES DEL CUERPO DE VIGILANTES Y AVISTAMIENTO DE EMBARCACIONES OBJETIVO

El proceso de patrullaje en embarcaciones del CV es todo el proceso que se lleva a cabo cuando la embarcación sale del puerto, mientras ejerce las funciones de patrullaje y regresa de vuelta al puerto de partida y los vigilantes al destacamento. El Operador de Embarcaciones y su tripulación deben considerar una serie de factores. El avistamiento de embarcaciones o la selección de embarcaciones objetivos para inspección o intervención se puede realizar por sospecha de violación o por inspección rutinaria.

1. Informe de Patrullaje

- a. El Operador de Embarcaciones deberá asegurarse de que uno de los marinos esté anotando cada paso de los procedimientos realizados en el Informe de Patrullaje. Este informe debe incluir, pero no se limita a:
 - 1) Nombre / descripción de la misión;
 - 2) Fecha y hora de salida;
 - 3) Millaje;
 - 4) Fecha y hora de regreso;
 - 5) Asuntos operacionales de interés;

- 6) Problemas o incidentes, si alguno;
- 7) Destino o información acerca del patrullaje; y
- 8) Copia del Plan de Navegación.

2. Evaluación del Riesgo Operacional durante Patrullaje

- a. La tripulación debe dejarse puesto el equipo de seguridad y cumplir con todos los requisitos de seguridad durante el patrullaje.
- b. El Operador de Embarcaciones tiene la autoridad y responsabilidad de cesar operaciones o regresar al puerto si se determina que existe un riesgo innecesario para el personal o la seguridad de la embarcación durante la navegación.

3. Plan de Navegación durante Patrullaje

- a. El Operador de Embarcaciones debe estar pendiente de que el Plan de Navegación y el Plan de Trabajo establecido antes del patrullaje marítimo se cumpla.
- b. Como parte del Plan de Comunicaciones establecido, el Operador de Embarcaciones o vigilante marino encargado tiene que reportar la posición de la embarcación en distintos puntos del patrullaje. El uso de los radios para embarcaciones del CV debe ser profesional y limitado a la conducta del tráfico de radio marino normal.
- c. El Plan de Navegación presentado se actualizará siempre que la embarcación supere el tiempo estimado de llegada en más de 60 minutos, o cuando los planes en ruta o las operaciones cambien sustancialmente.

4. Planificación del Abordaje⁷

- a. Se deben discutir las funciones del equipo de abordaje:
 - 1) Funciones específicas de cada miembro del equipo del CV;
 - 2) Comunicaciones;
 - 3) Evaluación de la situación;
 - 4) Plan de Contingencia; y

⁷ Procedimiento de Pre-abordajes y Abordajes de las Unidades Marítimas del Cuerpo de Vigilantes; Sgto. Wilson López Delgado.

- 5) Línea de fuego (*triangulation*) – (Asegura línea correcta de fuego entre los miembros del equipo de abordaje).

5. Avistamientos de Embarcaciones sospechosas u objetivo durante Patrullaje

- a. El Operador de Embarcaciones y el Oficial de Abordaje deben realizar las siguientes observaciones de embarcaciones sospechosas y anotarlas en el Informe de Patrullaje⁸:
 - 1) Ubicación de la embarcación;
 - 2) Actividad de la embarcación;
 - 3) Tipo de embarcación (recreativa o comercial);
 - 4) Marcas inusuales de la embarcación;
 - 5) Banderas;
 - 6) Condición de la embarcación; y
 - 7) Curso, dirección y velocidad.
- b. En caso de avistamiento de embarcación que esté incurriendo en una posible violación o que haya sido vista por el Oficial de Abordaje o alguno de los vigilantes o existe una amenaza potencial porque se ha recibido información de antemano y hay una sospecha de que está ocurriendo una actividad ilegal, el Operador de Embarcaciones y el Oficial de Abordaje y la tripulación deben reunirse antes de abordar para establecer un plan que minimice los riesgos a su seguridad⁹.
- c. En caso de avistamiento de embarcación que esté incurriendo en una posible violación o que sea seleccionada para inspección, el Operador de Embarcaciones y el Oficial de Abordaje deben:
 - 1) Confirmar en el radar el avistamiento de la embarcación a ser intervenida;
 - 2) Verificar la posición de la embarcación a ser intervenida mediante GPS;
 - 3) Notificar, mediante comunicación por radio, a la embarcación objetivo la intención de abordar; y
 - 4) Dirigir la embarcación del CV hacia la embarcación objetivo.

⁸ ibid

⁹ ibid

C. OPERACIONES EN CURSO: PROCESO DE PRE-ABORDAJE PARA INTERVENCIÓN

El pre-abordaje de la embarcación objetivo es todo el proceso que se lleva a cabo antes de abordar una embarcación para realizar las funciones de inspección e intervención. En la fase de pre-abordaje el Operador de Embarcaciones y su equipo de trabajo deben evaluar una serie de condiciones y situaciones antes de proceder con el abordaje de la embarcación. Estas evaluaciones se presentan a continuación y deben ser documentadas en el Informe de Patrullaje y en cada Informe de Intervención.

1. Acercamiento a Embarcaciones sospechosas u objetivo durante Patrullaje

- a. El Operador de Embarcaciones se dirigirá con precaución a la embarcación objetivo para el abordaje.
- b. El acercamiento inicial a la embarcación objetivo se debe dar hasta un radio de 150 pies alrededor de la embarcación objetivo por si hay alguna persona buceando. De haber una persona buceando, la embarcación objetivo debe de tener una bandera indicándolo.
- c. Si hubiese una persona buceando, se le solicita al capitán que envíe a una persona a buscar a quien se encuentre buceando para que suba a bordo de la embarcación.
- d. Una vez se esté seguro de que no hay ninguna persona buceando o que la persona que estaba buceando subió a bordo, el Operador de Embarcaciones deberá dar instrucciones al Capitán de la embarcación a ser intervenida de que tanto él como la tripulación se retiren de la borda para proceder con el acercamiento de la embarcación del CV del DRNA para evitar accidentes.
- e. El Operador de Embarcaciones realizará el acercamiento con precaución apagando los motores.
- f. Durante el acercamiento, se procederá a realizar las comunicaciones por radio con la UVMCV a la que pertenecen o a la que estén dando apoyo.
- g. El Oficial de Abordaje deberá mostrar su placa al Capitán de la embarcación e informar la intención de abordar. El Oficial de Abordaje debe asegurarse de que el Capitán de la embarcación a intervenir entiende las intenciones del abordaje¹⁰.

¹⁰ ibid

2. Evaluaciones a ser realizadas antes de abordar una Embarcación objetivo

- a. El Oficial de Abordaje debe hacer las siguientes consideraciones¹¹:
 - 1) Grado de Riesgo (Se deberá solicitar apoyo a FEMA de determinarlo necesario);
 - 2) Tipo, tamaño y configuración de la embarcación;
 - 3) Inteligencia – información existente sobre algún caso que se relacione a esa embarcación;
 - 4) Punto de embarcación; y
 - 5) Condiciones del clima.
- b. El Oficial de Abordaje debe verificar que el equipo de trabajo que va a abordar esté preparado antes de acercarse a la embarcación objetivo de modo que el abordaje sea muy cercano al anuncio para evitar la destrucción de evidencia para eventual procesamiento por violación de Ley.
- c. El Oficial de Abordaje debe revisar ambos lados de la embarcación para detectar cualquier actividad inusual.
- d. El Oficial de Abordaje debe evaluar si espera que ocurra resistencia a la intervención. En los casos en que existe una expectativa de resistencia resultante de discusiones por radio, la detención de la embarcación para inspección no debe llevarse a cabo como una acción agresiva. Este abordaje debe ser planificado con el único propósito de proteger a su tripulación y, aun así, permitirles desempeñar sus funciones. Si se espera resistencia:
 - 1) Detalle los deberes de los equipos de abordaje y revise cuidadosamente todo el equipo, especialmente los radios para cada uno de los Vigilantes (marinos) que vayan a abordar.
 - 2) Verifique las posiciones de los vigilantes, tanto de los que permanecerán en la embarcación del CV como de los que van a abordar la embarcación a ser intervenida. Siempre se debe tomar en cuenta la seguridad de la tripulación mientras se está realizando la intervención.
 - 3) No embarque hasta que la embarcación objetivo se detenga y su tripulación se encuentre en una posición visible en la cubierta.

¹¹ ibid

3. Instrucciones a ser realizadas antes de abordar una Embarcación objetivo

- a. El Operador de Embarcaciones debe posicionar a la embarcación del CV del DRNA desde el lado de sotavento (costado de una embarcación opuesto a la parte de donde viene el viento) de la embarcación objetivo; posicionar a la embarcación de abordaje en el sector opuesto para garantizar la seguridad y facilitar el desembarco.
- b. El Oficial de Abordaje y los Vigilantes (marinos) que lo acompañen deben pasar a una posición de abordaje tan pronto como el Oficial de Abordaje y/o los vigilantes estén preparados para abordar.
- c. El Oficial de Abordaje y los vigilantes que realicen el abordaje deben realizar un control de radio antes de salir de la embarcación del DRNA y nuevamente al acceder a la embarcación a ser inspeccionada o intervenida.
- d. El Oficial de Abordaje debe dar las instrucciones especiales o necesarias antes del abordaje.
- e. El Operador de Embarcaciones permanecerá en la embarcación del CV en todo momento.

D. OPERACIONES EN CURSO: PROCESO DE ABORDAJE E INTERVENCIÓN

Esta sección considera el proceso de abordaje y la inspección e intervención real en el mar de las embarcaciones objetivo. Esta inspección se centra en vigilancia y ver si la embarcación está en cumplimiento de las operaciones, ya sea con fines recreativos o pesca comercial, y el cumplimiento de las disposiciones de las leyes y reglamentos mencionados en la Sección III. En esta fase se deben completar dos informes adicionales: el Informe de Abordaje por cada embarcación abordada durante el patrullaje e Informes de Intervención por cada violación que ocurra en cada abordaje.

1. Instrucciones a ser realizadas al abordar una Embarcación objetivo

- a. Equipo a tener durante el proceso de abordaje¹²:
 - 1) Cuaderno de notas personales;
 - 2) Hoja de Inspección¹³;
 - 3) Linternas;
 - 4) Bolígrafos o lápices;

¹² ibid

¹³ La Hoja de Inspección incluye directrices para la inspección de embarcaciones según lo dispuesto en la Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico y su reglamento, el Reglamento para la Inscripción de la Navegación y la Seguridad Acuática en Puerto Rico, según enmendado.

- 5) Equipo apropiado para la manipulación de pesca;
 - 6) Espejo de inspección;
 - 7) Lista de medir; y
 - 8) Equipo adicional de existir una violación:
 - a) Kit de prueba de narcóticos y/o alcohol
 - b) Guantes protectores
 - c) Etiquetas de evidencia
 - d) “*Miranda Warning*”¹⁴
- b. El Operador de Embarcaciones mantiene vigilancia de seguridad en la embarcación del CV del DRNA y controla periódicamente las comunicaciones con el Oficial de Abordaje y los vigilantes (marinos) que estén a bordo de la embarcación.
 - c. El Oficial de Abordaje saluda al Capitán de la embarcación intervenida y a su tripulación; se identifica, le pide identificación al Capitán y explica el proceso de inspección de una manera cortés. Aprovecha, de una vez, para preguntar si hay armas a bordo. El Vigilante puede decir algo como “Buenos días o tardes capitán, soy el Oficial _____ del CV del DRNA. Estamos aquí para determinar y estar seguros de que cumple con todas las leyes aplicables y regulaciones estatales y federales. ¿Poseen alguna arma a bordo?”¹⁵
 - d. De tener armas a bordo, las mismas se retienen temporariamente durante la intervención si hay permiso para portearlas. Si no tienen permiso para ser porteadas, las mismas se confiscarán. De igual manera, de encontrarse algún objeto, recurso o mercancía ilegal las armas se confiscarán aun cuando se cuenta con el permiso para portearlas. Si no hay problemas, las armas se regresarán a sus dueños luego de la intervención.
 - e. El Oficial de Abordaje hace una evaluación rápida de seguridad¹⁶:
 - 1) Línea de fuego (*triangulation*);
 - 2) Tamaño de la embarcación; y
 - 3) Número de personas a bordo.

¹⁴ La frase utilizada cuando se lee a una persona la Advertencia de Miranda es clara y directa: “Tiene el derecho a guardar silencio. Cualquier cosa que diga puede y será usada en su contra en un tribunal de justicia. Tiene el derecho de hablar con un abogado y que un abogado esté presente durante cualquier interrogatorio. Si no puede pagar un abogado, se le asignará uno pagado por el gobierno. ¿Le han quedado claro los derechos previamente mencionados?”

¹⁵ Procedimiento de Pre-abordajes y Abordajes de las Unidades Marítimas del Cuerpo de Vigilantes; Sgto. Wilson López Delgado

¹⁶ *ibid*

- f. El Oficial de Abordaje o un vigilante (marino) que lo acompañe toma notas para ser incluidas en el Informe de Abordaje donde registra la hora y todos los eventos que ocurren durante el abordaje. Si existe una violación, toma notas para ser incluidas en el Informe de Intervención. Recuerde que estas notas son muy importantes para la preparación para vistas o en casos que luego serán vistos en el tribunal.
- g. El Oficial de Abordaje utiliza preguntas directas y, en lo posible, evita preguntas que puedan contestarse con un sí o un no¹⁷.
- h. El Oficial de Abordaje y/o el vigilante (marino) que lo acompaña escribe en el Informe de Abordaje el nombre de la embarcación y la nacionalidad o bandera de la misma¹⁸.
- i. El Oficial de Abordaje y/o el vigilante (marino) que lo acompaña verifica la documentación de la embarcación según la Hoja de Inspección:
 - 1) Registración de la Embarcación;
 - 2) Identificación válida; y
 - 3) Licencia de Navegación¹⁹ (si aplica)
- j. El Oficial de Abordaje y/o el vigilante que lo acompaña pregunta o indaga acerca de lo siguiente y lo escribe en sus notas para ser incluido en el Informe de Abordaje²⁰:
 - 1) Propósito del Viaje;
 - 2) Ultimo puerto de llamado;
 - 3) Próximo puerto de llamado;
 - 4) Nombre del operador;
 - 5) Fecha de nacimiento del operador;
 - 6) Número de identificación del operador;
 - 7) Si es ciudadano americano, número de seguro social del capitán si éste desea notificarlo; y
 - 8) Datos de las personas a bordo.

De ser posible, esta información deberá ser confirmada con una fuente oficial y deberá ser contrastada con lo observado en el pre-abordaje. El Oficial de Abordaje también puede acceder a información de actividades ilegales en el área a través de sistema Neptuno, a

¹⁷ ibid

¹⁸ ibid

¹⁹ Esta licencia solo aplica a las personas que nacieron luego del 1 de julio de 1972.

²⁰ Procedimiento de Pre-abordajes y Abordajes de las Unidades Marítimas del Cuerpo de Vigilantes; Sgto. Wilson López Delgado

través del centro de mando del CV, directamente con el retén del Centro de Mando del CV, la Policía de PR o las agencias federales, entre otras.

- k. El Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña escribirán en la Hoja de Inspección y luego en el Informe de Abordaje la longitud total de la embarcación²¹.
- l. El Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña verifica el número de pasajeros o personas a bordo de la embarcación intervenida.
- m. El Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña verifica que la embarcación intervenida tenga todos los equipos de seguridad y electrónicos requeridos según la Ley y lo anota en la Hoja de Inspección.
- n. El Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña verifica los transbordos y los detalles de las operaciones de la embarcación intervenida y lo anota en su cuaderno para ser incluido en el Informe de Abordaje.
- o. En el caso de embarcaciones de pescadores comerciales o recreativos, el Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña verifica los artefactos de pesca, las redes y la captura de peces en la cubierta permitidos por la ley y reglamento vigente. (Ley 278 de 1998, Ley de Pesquerías de Puerto Rico y Reg. 7949 de 2010, Reglamento de Pesca de Puerto Rico), según aplique.
- p. En el caso de intervención en embarcaciones de pescadores, el Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña verifica las áreas de almacenamiento de pescado y la planta de procesamiento, si hay, para obtener pesos de empaque y otra información relevante.
- q. El Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña toma fotografías, cuando sea posible, de todos los eventos que ocurran durante la inspección.
- r. De encontrarse alguna violación y/o pesca ilegal, organismos marinos como corales, estrellas de mar, erizos, entre otros, el Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña procederá a dar un boleto por cada infracción de acuerdo a la reglamentación vigente y/o documentar todas las violaciones para iniciar el proceso de querrela o procesamiento administrativo en el DRNA e informará al Operador de Embarcaciones por radio la hora y el suceso. Para todas las violaciones se hará un Informe de Intervención.

²¹ ibid

- s. De encontrarse pesca ilegal o corales extraídos ilegalmente, el Oficial de Abordaje /o el Vigilante (marino) que lo acompaña procederá a incautar dicha pesca y/o de los corales tomarle fotos, etiquetarlos y disponer de ello en recipientes adecuados.
- t. De encontrarse mercancía ilícita o ilegal, el Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña procederá a incautar dicha mercancía e informará al Operador de Embarcaciones por radio. En este caso, aplica la Ley Núm. 119 de 2011, conocida como Ley Uniforme de Confiscaciones de 2011. En el caso de encontrar drogas, aplica la Ley Núm. 4 de 1971, según enmendada, conocida como Ley de Sustancias Controladas de Puerto Rico.
- 1) Si hay arrestos, el Oficial de Abordaje /o el Vigilante (marino) que lo acompaña procederá a colocar un chaleco salvavidas o artefacto para flotar a las personas que serán arrestadas y procederá a esposarlas. Esto por razones de seguridad.
 - 2) Si hay dudas, el Oficial de Abordaje debe solicitar al Capitán de la embarcación intervenida que vuelva al puerto para una investigación más profunda.
 - 3) Del Capitán de la embarcación intervenida negarse, el Oficial de Abordaje debe de solicitar personal adicional a la embarcación, llevar a cabo los procedimientos de detención, sacar al Capitán de la embarcación y llevarlo al puerto.
 - 4) El Oficial de Abordaje debe notificar a la UVMCV y a las agencias de orden público estatales y federales pertinentes, el incidente y la acción planeada. El Oficial de Abordaje debe asegurarse de que al llegar al puerto estén las personas o agentes de orden público apropiados para atender el delito. Los casos más comunes de contactos para recibir apoyo son los siguientes:
 - a) En los casos de encallamientos con daño a arrecifes o posible contaminación con aceite, se contacta al *U.S. Coast Guard*. En los casos de contaminación también se contacta a la Junta de Calidad Ambiental (JCA).
 - b) En los casos en que se encuentre droga se contacta a las Fuerzas Unidas de Rápida Acción (FURA) de la Policía de Puerto Rico y/o a la *Drug Enforcement Administration (DEA)*.
 - c) En los casos en que se encuentre a personas indocumentadas se contacta al *US Border Patrol*.
 - d) En los casos en que se encuentre con frutas o productos agropecuarios se contacta al *United States Department of Agriculture (USDA)*.

- 5) El Oficial de Abordaje /o el Vigilante (marino) que lo acompaña deben de asegurarse de mantener la seguridad de la embarcación intervenida y la tripulación durante el viaje al puerto. (Recuerde que, al retirar al capitán, el CV ha asumido inmediatamente la plena responsabilidad de la seguridad de la embarcación intervenida, el equipo y la seguridad de la tripulación).
 - 6) El Oficial de Abordaje y/o el Vigilante (marino) que lo acompaña deben asegurar la evidencia del material incautado (incluyendo las fotografías).
- u. Luego de realizada la intervención o inspección, el Oficial de Abordaje explicará el informe al Capitán de la embarcación intervenida y solicitará su firma en el formulario incluyendo cualquier infracción otorgada. Si se niega a firmar, el Oficial de Abordaje hará constar ese hecho.
 - v. El Oficial de Abordaje entregará una copia de la Hoja de Inspección al Capitán de la embarcación inspeccionada²².
 - w. El Oficial de Abordaje le devolverá al Capitán de la embarcación intervenida los documentos de la embarcación e identificaciones personales antes del desembarque, si no hubo una situación que ameritara la confiscación de éstos.
 - x. Las armas retenidas durante la intervención serán devueltas al Capitán por el Oficial de Abordaje una vez el proceso de abordaje haya terminado y los marinos hayan regresado a la embarcación del CV.
 - y. Si no hubo mayores incidentes, el Oficial de Abordaje agradecerá al Capitán y a la tripulación por su cooperación y desembarcará de la embarcación.

E. PROCESO DE LLEGADA

- a. El Operador de Embarcaciones se asegurará de que todas las anotaciones en los cuadernos e informes estén completas. Tanto el Informe de Patrullaje como la Bitácora de la Embarcación deben tener la hora de llegada. El Informe de Patrullaje debe incluir cualquier cambio al Plan de Navegación original.
- b. Todos los fallos o malfuncionamiento en el equipo se registrarán en la Bitácora de la Embarcación ese mismo día y serán informados a un Oficial de la UVMCV.

²² Idealmente la Hoja de Inspección debe contener dos copias: una para el expediente y otra para el Capitán de la embarcación intervenida.

- c. El Plan de Navegación debe de estar finalizado y la notificación de llegada debe hacerse con el personal designado en el Destacamento costero dentro de treinta minutos de la llegada.
- d. Llegada al puerto o destacamento, el Oficial de Abordaje y el Operador de Embarcaciones completarán la Bitácora de Embarcación. Se hará una línea debajo de la última entrada en la bitácora y se firma.
- e. El Oficial de Abordaje proporcionará una copia de las Hojas de Inspección al Oficial a cargo en la UVMCV para ser incluida en el expediente que se abra del caso.
- f. Llegada al puerto y/o Destacamento el Oficial de Abordaje completará los informes de abordaje e intervención.
- g. Llegada al puerto o Destacamento, el Oficial de Abordaje y los marinos establecerán la cadena de custodia de la evidencia incautada y se establecerá un procedimiento controlado de identificación mediante etiqueta y el resguardo de la misma en un lugar sellado y de acceso controlado por personal designado para mantener su integridad.
 - 1) Los vigilantes establecerán una cadena de custodia de la evidencia incautada y procederán a identificar la misma mediante etiqueta que contendrá la siguiente información:
 - a) Identificación del objeto o recurso incautado;
 - b) Nombre de la persona a quien se le incautó el objeto o recurso, fecha y hora de la incautación;
 - c) Numero de intervención; y
 - d) Vigilantes interventores.
 - 2) Los Vigilantes resguardarán el objeto o recurso incautado en un lugar de acceso controlado por personal debidamente autorizado con el propósito de mantener su integridad para el eventual procesamiento administrativo o judicial correspondiente.
- h. Se realizará una inspección de la embarcación posterior a la operación una vez ésta haya atracado. Todas las anotaciones deben ser realizadas en la Bitácora de la Embarcación. El Operador de Embarcaciones es el responsable de asegurar que la embarcación se deje en un estado en el que pueda ser utilizada inmediatamente si es necesario. De tener algún desperfecto o situación debe ser anotada en la Bitácora de la Embarcación para ser atendida lo más pronto posible y antes del próximo viaje.

- i. De ser necesario, el Oficial de Abordaje puede realizar una reunión posterior al abordaje con su equipo. En la misma se puede discutir los siguientes puntos²³:
 - 1) Fortalezas y debilidades encontradas en la operación;
 - 2) Ejecución de los procesos de abordaje y resultados;
 - 3) Identificación de necesidades de adiestramiento; y
 - 4) Recomendaciones de cambios.

²³ Procedimiento de Pre-abordajes y Abordajes de las Unidades Marítimas del Cuerpo de Vigilantes; Sgto. Wilson López Delgado

ANEJO 1
HOJA DE COTEJO DE VIOLACIONES SEGÚN REG. 6979 DE 2005

Hoja de Cotejo de Violaciones según REG. 6979 de 2005

Tipo de Violación	Marque de haber ocurrido la violación	Cantidad de Boleto
1. Operar una embarcación sin que el número de identificación esté pintado a cada lado.		\$100
2. Exceder las 5 millas por hora o provocar oleaje afectando embarcaciones amarradas o ancladas dentro de una Marina o puerto, o adentro de las áreas de anclaje identificadas.		\$250
3. Operar una motocicleta acuática (Jet Ski) desde la puesta a la salida del sol.		\$200
4. No tener disponible el certificado de inscripción.		\$100
5. No llevar pegado el marbete al lado estribor de la proa.		\$100
6. Faltar al deber de notificar el cambio de dirección dentro de los próximos 60 días a partir del cambio.		\$50
7. No notificar en 15 días la constitución de cualquier derecho real, destrucción, abandono, pérdida, o hurto de su embarcación.		\$50
8. El dueño de un negocio de alquiler de embarcaciones o vehículos de navegación que no lleve un registro con el número de identificación de la embarcación, la fecha y hora de salida y de regreso, el nombre y dirección de la persona que alquile, o que no lo conserve por un periodo de un año.		\$100
9. Utilizar una embarcación para el alquiler sin el permiso de la Comisión del Servicio Público.		\$250
10. Dejar de inscribir una embarcación de alquiler como tal.		\$100
11. El dueño de negocio de alquiler y sus agentes o empleados deben tener una licencia y haber aprobado el curso y examen sobre el uso y manejo de embarcaciones y destrezas en la marinería. De no cumplirse esto, incurriría en violación.		\$200
12. El dueño de un negocio de alquiler de embarcaciones o vehículos de navegación o sus empleados tiene la obligación de proveerle al usuario una orientación general sobre las reglas de navegación y el usuario tendrá que demostrar al dueño de negocio, agente o empleado que		

Hoja de Cotejo de Violaciones según REG. 6979 de 2005

Tipo de Violación	Marque de haber ocurrido la violación	Cantidad de Boleto
posee conocimiento de habilidad para operar el equipo alquilado antes de operar, la infracción de esta disposición incurre en violación.		\$150
13. Cuando un dueño de negocio de alquiler de embarcaciones o vehículos de navegación o sus representantes permiten que la embarcación o el vehículo de navegación se haya operado sin estar provisto con el equipo de seguridad requerido.		\$500
14. Anclar una embarcación o vehículo de navegación en la costa a menos de 15 de pies paralelos a la línea de la costa o línea de mangle.		\$150
15. Sujetar una embarcación o vehículo de navegación a un de arrecife de coral o praderas de yerbas marinas.		\$250
16. Vaciar o de cualquier modo vertir aceites o residuos de aceites, gasolina, diesel, o combustible.		\$5,000
17. Arrojar basura, o cualquier desperdicio sólido desde una embarcación o vehículo de navegación en las aguas de Puerto Rico.		\$150
18. Arrojar basura, o cualquier desperdicio sólido desde una embarcación o vehículo de navegación lanzados en bienes de dominio público marítimo terrestre.		\$100
19. Realizar descargas sanitarias desde una embarcación o vehículos de navegación, en las aguas de Puerto Rico.		\$2,000
20. Anclar permanentemente cualquier embarcación o vehículo de navegación en áreas designadas como reserva natural, conlleva una multa administrativa de \$250. (Anclaje permanente se define como fijar o amarrar, cualquier embarcación, nave o vehículo de navegación, a pilotes, rieles, arboles, mangles, o estructuras en o próximas a la línea de la costa, que pueda implicar inmovilidad).		\$250
21. Anclar temporeraamente una embarcación o vehículo de navegación por un término mayor de 10 días en reserva natural.		\$150

Hoja de Cotejo de Violaciones según REG. 6979 de 2005

Tipo de Violación	Marque de haber ocurrido la violación	Cantidad de Boleto
22. Exceder una velocidad de 5 millas por horas en áreas designadas como hábitat de especies vulnerables en peligro de extinción o áreas de alto valor natural y ecológico.		\$250
23. Anclar en áreas designadas como hábitat de especies vulnerables en peligro de extinción o como áreas de alto valor natural y ecológico.		\$250
24. Se prohíbe, además, fijar, sujetar o amarrar una embarcación o vehículo de navegación a un arrecife de coral o praderas de yerbas marinas.		\$250
25. En estas áreas se prohíbe vaciar o verter aceite, gasolina, diesel, o combustible. Esta multa procede independientemente si pasa en un área designada.		\$5,000
26. En las áreas designadas como hábitat de especies vulnerables o en peligro de extinción o áreas de alto valor natural ecológico se prohíbe arrojar desperdicios sólidos o basura.		\$500
27. Dejar de notificar al CV dentro de un período de 8 horas después de ocurrido un encallamiento en área de hábitat de especies vulnerables en peligro de extinción o área de alto valor natural y ecológico.		\$500
28. Dejar de notificar al CV dentro de un período de 8 horas después de ocurrido un encallamiento fuera de un área designada como Hábitat de especies vulnerables en peligro de extinción o como área de alto valor ecológico y natural.		\$250
29. Anclar y operar una embarcación o vehículo de navegación en áreas reservadas para bañistas en áreas de protección de recursos naturales.		\$250
30. Abastecer de combustible o aceite una embarcación en la costa o en la orilla del mar.		\$150
31. Hacer reparaciones a una embarcación en la costa o en la orilla del mar.		\$100

Hoja de Cotejo de Violaciones según REG. 6979 de 2005

Tipo de Violación	Marque de haber ocurrido la violación	Cantidad de Boleto
32. Ingerir bebidas alcohólicas mientras esté operando una embarcación o vehículo de navegación.		\$250
33. Toda embarcación o vehículo de navegación que tenga instalado un inodoro, pero no tenga instalado un aditamento sanitario marino certificado por la Guardia Costanera de EE.UU.		\$100
34. Embarcación de 26 pies o mayor no fija la placa correspondiente en la estación de bombeo de la embarcación de que por ley federal se prohíbe descargar petróleo o sus desechos.		\$100
35. Operador de una embarcación de motor que exceda 5 millas por hora y no mantenga una distancia de 150 pies paralela a la orilla de los cuerpos de agua en área no demarcada para bañistas.		\$100
36. En canales estrechos, el operador de la embarcación debe mantenerse a la derecha del medio del Canal (a menos que no sea posible hacerlo).		\$100
37. Si no se cumple con que en una situación de proa a proa cada embarcación, o vehículo de navegación, debe pasarle a la otra por el costado de babor a una velocidad y distancia que no haga peligrar a la otra. Excepción: los vehículos de navegación mientras son propulsados por vela o remos.		\$250
38. Cuando se pasa una embarcación a una velocidad y distancia que haga peligrar a la embarcación a la cual se le pasa.		\$250
39. Cuando no se sigan las instrucciones de este inciso en una situación de cruce.		\$250
40. No ceder el paso a una embarcación o vehículo de navegación que esté propulsada por vela o remos.		\$250
41. Cuando una actividad de buceo no lleve la correspondiente bandera dentro del radio de 150 pies.		\$100

Hoja de Cotejo de Violaciones según REG. 6979 de 2005

Tipo de Violación	Marque de haber ocurrido la violación	Cantidad de Boleto
42. Operar una embarcación o vehículo de navegación, dentro de un radio de 150 pies de la bandera del buceo.		\$150
43. Operar una embarcación con más de 30 caballos de fuerza en lagos o lagunas sin autorización del Secretario.		\$500
44. Amarrar una embarcación en un muelle público o privado o de gobierno con la intención de dejarla por tiempo indefinido o de que pernoctar.		\$150
45. Cualquier aparato de rotación personal debe cumplir con las especificaciones de acuario y el tamaño el peso de la persona que lo utiliza.		\$50
46. Utilizar el equipo de seguridad de forma inadecuada.		\$250

ANEJO 2
COPIA DE PLAN DE NAVEGACIÓN ACTUAL