

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### XEFATURA DO ESTADO

**14747** *Real decreto lei 16/2018, do 26 de outubro, polo que se adoptan determinadas medidas de loita contra o tráfico ilícito de persoas e mercadorías en relación coas embarcacións utilizadas.*

I

O incremento do contrabando de determinados xéneros, en especial drogas e tabaco, é consecuencia parcialmente do uso cada día máis habitual por parte das organizacións criminais das denominadas embarcacións de alta velocidade pneumáticas e semirríxidas.

O uso de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade para a rápida introdución de xéneros de contrabando (fundamentalmente haxix, cocaína e cigarros) mediante o transbordo ou o alixo na praia é unha das principais ameazas a que se enfrontan diariamente o Servizo de Vixilancia Alfandegueira da Axencia Estatal de Administración Tributaria e as forzas e corpos de seguridade. Recentemente, ademais, estas embarcacións de alta velocidade están a ser utilizadas tamén para o transporte ilegal de inmigrantes.

Actualmente resulta moi difícil actuar contra as organizacións criminais que empregan estas embarcacións, pois é frecuente intervalas cando xa alixaron a droga ou o tabaco, ou cando no transcurso dunha persecución os xéneros son guindados ao mar. Nestes casos resulta especialmente complexo proceder administrativa ou penalmente contra os patróns e tripulantes, e as embarcacións continúan sendo utilizadas polas organizacións criminais unha e outra vez para as súas actividades ilícitas. Iso produce unha sensación de impiedade na cidadanía e de certa impotencia e desánimo entre os membros das forzas e corpos que teñen encomendada a represión do contrabando e o narcotráfico, o que xera a percepción de que existen certas áreas do litoral español –especialmente o máis próximo a Gibraltar– nas cales o control efectivo do Estado se ve moi minguado, cando non totalmente imposibilitado. Esta sensación é moi evidente no que se refire á represión das actividades de contrabando e narcotráfico nas cales se empregan embarcacións semirríxidas de alta velocidade, que se realizan frecuentemente a plena luz do día e en presenza de cidadáns que gozan dos espazos públicos e que, ben pola rapidez con que se levan a cabo os alixos, sen tempo para que as forzas policiais poidan actuar, ben porque a actuación destas se ve imposibilitada pola presenza de grupos numerosos de colaboradores cos contrabandistas en actitude agresiva, non poden ser impedidas polos axentes da autoridade. A situación descrita, que acontece con máis frecuencia nos últimos meses, aumenta os riscos para a seguridade e a saúde pública da poboación.

Ao problema do tráfico ilícito e á súa impiedade únese o risco que para a seguridade marítima supoñen estas embarcacións que navegan a alta velocidade, a miúdo na escuridade e sen ningún dispositivos de localización ou sinalización, feito que causa un grave perigo de colisión con outras embarcacións ou mesmo de atropelo. A propia acción das forzas encargadas da represión destes ilícitos na persecución destas embarcacións exige a miúdo a asunción de importantes riscos para a seguridade dos tripulantes e das embarcacións, ante as arriscadas manobras evasivas que habitualmente levan a cabo os pilotos das semirríxidas, que chegaron a ocasionar accidentes con perda de vidas humanas.

Por outra banda, constatouse que nos últimos tempos se viñeron utilizando este tipo de embarcacións para o transporte ilegal de persoas, concretamente de inmigrantes africanos, o que supón unha clara ameaza á orde pública e social.

Finalmente, non é desprezable a ameaza que para determinadas infraestruturas críticas (de titularidade pública ou privada) existentes en zonas concretas, como por exemplo na baía de Algeciras, pode supor o desprazamento a altas velocidades de

embarcacións sen control ningún nas súas proximidades, co conseguinte risco para a seguridade pública que iso supón.

O obxectivo de mellorar a eficacia na prevención e loita contra o contrabando practicado por medio deste tipo de embarcacións xustifica a súa cualificación como xénero prohibido para os efectos da Lei orgánica 12/1995, do 12 de decembro, de represión do contrabando, tomando en consideración as súas características técnicas, a súa titularidade e a finalidade do seu uso, e permite incautarse delas mesmo en terra permitindo incautalas mesmo en terra e sen carga ilícita e incoar os correspondentes expedientes sancionadores ou formular as denuncias que resulten pertinentes.

A definición do xénero prohibido realízase de forma obxectiva, excluindo dela aquelas embarcacións de titularidade pública ou que se destinan a determinados usos que son en todo caso lexítimos, sen prexuízo, non obstante, de establecerse un réxime de rexistro de operadores e autorización de uso de embarcacións en relación con algúns dos ditos usos para os efectos de facer efectivo o control e evitar a súa utilización indebida. Considérase imprescindible completar a cualificación das embarcacións utilizadas para o contrabando como xénero prohibido mediante a extensión desta a outros supostos en que, en atención ás circunstancias concorrentes, se poida acreditar a existencia de indicios racionais de que o destino das embarcacións é realizar actos de contrabando.

O principio de seguridade xurídica exige que se considere a situación xurídica dos titulares deste tipo de embarcacións no momento da entrada en vigor da lei e un período transitorio adicional para o cumprimento das obrigas de autorización e rexistro.

## II

O texto consta dunha exposición de motivos, un artigo único, dividido pola súa vez en dez números, unha disposición transitoria, unha disposición derogatoria e tres disposicións derradeiras.

O número 1 do artigo único establece a cualificación como xénero prohibido de determinada clase de embarcacións tipo RHIB ou similares, así como daqueloutras das cales, en atención ás circunstancias concorrentes, se poida acreditar a existencia de indicios racionais de que o seu destino é realizar actos de contrabando. Determínanse cales son, salvo proba en contra, estes indicios.

Nos seguintes números do artigo único establécense definicións, así como unha serie de exencións á cualificación de xénero prohibido, créase o Rexistro de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade e régúlase o procedemento de autorización e inscrición nel, as consecuencias en caso de incumprimento e o procedemento de inspección e control.

## III

O real decreto lei constitúe un instrumento constitucionalmente lícito, sempre que o fin que xustifica a lexislación de urxencia sexa, tal como reiteradamente exixiu o noso Tribunal Constitucional (sentenzas 6/1983, do 4 de febreiro, F. 5; 11/2002, do 17 de xaneiro, F. 4, 137/2003, do 3 de xullo, F. 3, e 189/2005, do 7 xullo, F. 3; 68/2007, F. 10, e 137/2011, F. 7), remediar unha situación concreta, dentro dos obxectivos gobernamentais, que por razóns difíciles de prever require unha acción normativa inmediata nun prazo máis breve que o requirido pola vía normal ou polo procedemento de urxencia para a tramitación parlamentaria das leis, máxime cando a determinación do dito procedemento non depende do Goberno.

As indicadas circunstancias de extraordinaria e urxente necesidade concorren no presente caso, xa que se trata de facer fronte a unha situación concreta difícil de prever e que precisa ser atallada inmediatamente, como é o uso deste tipo de embarcacións para o contrabando e, nas últimas semanas, para o tráfico ilegal de persoas, en especial en zonas xeográficas do sur de España. A finalidade da norma constitúe un dos obxectivos gobernamentais, como é a loita contra o contrabando e a inmigración ilegal de persoas. O comportamento das organizacións criminais no uso deste tipo de embarcacións de forma

xeneralizada para o contrabando e, nas últimas semanas, para o transporte ilegal de inmigrantes non se podía prever e a incidencia do uso deste tipo de embarcacións no crecemento da acción delituosa e o seu efecto no aumento de riscos para a seguridade e a saúde pública no tecido social de determinadas zonas xeográficas do sur de España xustifican a aprobación do presente real decreto lei, co obxecto de facer fronte con inmediatez á situación de alarma social grave que tales prácticas delituosas están a orixinar nas indicadas zonas xeográficas, establecendo o marco xurídico apropiado para que o Servizo de Vixilancia Alfandegueira e as forzas e corpos de seguridade poidan frear de forma inmediata tales prácticas delituosas.

As novidades que o real decreto lei incorpora e, de xeito destacado, a cualificación como xénero prohibido deste tipo de embarcacións para os efectos previstos na normativa de contrabando permiten contribuír de xeito eficaz á erradicación do contrabando cometido mediante a súa utilización (permitindo incautarse delas mesmo en terra e sen carga ilícita e incoar os correspondentes expedientes sancionadores ou formular as denuncias que resulten pertinentes), así como impedir o desenvolvemento de actividades de transporte ilegal de persoas mediante o uso das citadas embarcacións, ao se incrementaren con iso notablemente as posibilidades dos órganos do Estado de actuar áxil e eficazmente sobre o instrumento básico usado polas organizacións criminais para realizar as actividades delituosas mencionadas. Estes motivos xustifican amplamente a súa aprobación para facer fronte a unha situación determinada que cuestiona a seguridade pública nas costas españolas. Queda, polo tanto, acreditada «a existencia dunha necesaria conexión entre a situación de urxencia definida e a medida concreta adoptada para remediala (SSTC 29/1982, do 31 de maio, F.X. 3; 182/1997, do 20 de outubro, F.X. 3, e 137/2003, do 3 de xullo, F.X. 4)».

A figura do real decreto lei resulta ademais admisible neste caso, por non se vulneraren os límites establecidos no artigo 86.1 da Constitución española (CE), dado que non afecta o ordenamento das institucións básicas do Estado, nin os dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns regulados no título I, nin o réxime das comunidades autónomas nin o dereito electoral xeral. En particular, polo que se refire aos dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns, non afecta o dereito de propiedade, xa que a condición de xénero prohibido só é consecuencia do uso das embarcacións sen o seu rexistro previo ou en condicións distintas á autorización. Mesmo non afectaría os actuais propietarios que cumprisen coa obriga de rexistro, ao se teren establecido as salvagardas necesarias para garantir os dereitos adquiridos.

O contido do real decreto lei respecta, polo tanto, a doutrina do Tribunal Constitucional en relación con este aspecto, sintetizada na STC 139/2016, do 31 de xullo, nos seguintes termos:

«1.º) O artigo 86.1 da CE impide que co decreto lei queden afectados os dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns regulados no título I da CE, pero este tribunal rexeitou unha interpretación extensiva do dito límite que suporía o baleiramento da figura do decreto lei, facéndoo «inservible para regular, con maior ou menor incidencia, calquera aspecto concernente ás materias incluídas no título I da CE».

2.º) A cláusula restritiva debe ser entendida de modo que non se reduza ao nada a figura do decreto lei, de maneira que o que se prohíbe constitucionalmente é que se regule un réxime xeral destes dereitos, deberes e liberdades ou que vaia en contra do contido ou elementos esenciais dalgúns de tales dereitos (STC 111/1983, do 2 de decembro, F.X. 8, confirmada por outras posteriores). (...)»

Os motivos que acaban de exporse xustifican amplamente a concorrencia dos requisitos constitucionais de extraordinaria e urxente necesidade que habilitan o Goberno para aprobar o presente real decreto lei dentro da marxe de apreciación que, en canto órgano de dirección política do Estado, lle recoñece o artigo 86.1 da CE. Concorren tamén as notas de excepcionalidade, gravidade e relevancia que fan necesaria unha acción normativa inmediata nun prazo máis breve que o requirido para a tramitación parlamentaria dunha lei, ben sexa polo procedemento ordinario ben polo de urxencia.

## IV

Este real decreto lei dítase ao abeiro do disposto nos números 10 e 29 do artigo 149.1 da CE, que lle atribúen ao Estado a competencia exclusiva sobre réxime alfandegueiro e arancelario e seguridade pública, respectivamente.

Esta norma axústase aos principios de boa regulación contidos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, en particular, aos principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia e eficiencia. En canto que persegue un interese xeral ao contribuír a unha máis eficiente represión do contrabando, non se encontraron outras alternativas regulatorias menos restritivas que permitan lograr este obxectivo, resulta coherente co ordenamento xurídico e permite unha xestión máis eficiente dos recursos públicos.

Na súa virtude, facendo uso da autorización contida no artigo 86 da CE, por proposta da ministra de Facenda e do ministro do Interior e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 26 de outubro de 2018,

## DISPOÑO:

Artigo único. *Consideración como xénero prohibido de determinadas embarcacións.*

1. Terán a consideración de xénero prohibido, para os efectos do disposto no número 12 do artigo 1 da Lei orgánica 12/1995, do 12 de decembro, de represión do contrabando, sen prexuízo do disposto no número 3 deste artigo, as seguintes embarcacións:

a) As embarcacións pneumáticas e semirríxidas susceptibles de seren utilizadas para a navegación marítima que cumpran algunha das seguintes características:

i. Todas aquelas cuxo casco, incluída, de ser o caso, a estrutura pneumática, sexa menor ou igual a 8 metros de eslora total, que dispoñan dunha potencia máxima, independentemente do número de motores, igual ou superior a 150 quilowatts.

ii. Todas aquelas cuxo casco, incluída, de ser o caso a estrutura pneumática, sexa maior de 8 metros de eslora total.

b) As embarcacións pneumáticas ou semirríxidas diferentes das descritas na letra anterior, así como calquera outra embarcación e os buques de porte menor cando se acredite a existencia de elementos ou indicios racionais que poñan de manifesto a intención de utilízalas para cometer ou para facilitar que se cometa un acto de contrabando.

Salvo proba en contrario, consideraranse elementos ou indicios racionais:

i. O incumprimento da obriga de rexistro e matriculación que resulten aplicables á embarcación ou buque de porte menor.

ii. A modificación significativa das partes integrantes da embarcación ou buque de porte menor con relación ao proxecto construtivo orixinal, especialmente cando existan reforzos que permitan aumentar a potencia propulsora sen obras adicionais, tomas para tanques adicionais ou outras obras que permitan aumentar a autonomía inicialmente prevista, a menos que a modificación a autorizase debidamente a Dirección Xeral da Mariña Mercante.

iii. A modificación das partes integrantes da embarcación ou buque de porte menor para habilitar dobres fondos ou espazos que permitan a estiba de carga non prevista no deseño inicial.

iv. A manipulación dos sistemas visuais, acústicos, radioeléctricos de posicionamento e axudas tecnolóxicas, ou a existencia de dispositivos, sistemas ou tecnoloxías que permitan a manipulación daqueles.

v. A navegación sen exhibir as luces regulamentarias ou a navegación errática a rumbos diversos, con ou sen cambios inxustificados de velocidade, desatendendo, en

ambos os dous casos, as indicacións dos buques ou embarcacións de Estado debidamente identificados, especialmente a indicación de parar e someterse a control.

vi. A incongruencia manifesta entre o propósito declarado da derrota ou actividade proposta e as pertenzas náuticas e mesmo da tripulación ou pasaxeiros que se encontren a bordo.

vii. O emprego de equipamentos ou materiais que dificulten a detección ou identificación da embarcación ou buque de porte menor, tales como pinturas antirradar, dispositivos atenuantes dos sinais electrónicos, detectores de radar, así como o emprego de pinturas, estruturas ou elementos de camuflaxe ou que simulen o aspecto ou as marcas identificativas dunha embarcación ou buque de Estado.

O carácter de xénero prohibido estenderase á fabricación, reparación, reforma, circulación, tenza ou comercio das embarcacións citadas na presente letra, así como á navegación por calquera punto das augas interiores, mar territorial español ou zona contigua.

2. Para os efectos previstos neste real decreto lei, os conceptos de buque, embarcación, así como buque e embarcación de Estado, serán os recollidos na Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima.

Para os mesmos efectos, entenderase por:

a) Buque de porte menor: aquel de menos de cento cincuenta toneladas de arqueoneto.

b) Embarcacións pneumáticas ou semirríxidas: aquelas que teñan flotadores enchibles ou insuflables ou nas cales a totalidade ou parte do seu casco estea constituída por elementos non ríxidos.

c) Eslora total: a eslora de casco para embarcacións de recreo definida na normativa reguladora da inspección e certificación de buques civís.

d) Potencia máxima: a suma da potencia máxima de cada un dos motores que equípe a embarcación, medida en quilowatts. Presumirase, salvo proba en contrario, que a potencia máxima é a especificada no certificado de navegabilidade.

e) Operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade: os que por calquera título teñan a posesión legal das embarcacións.

3. A cualificación como xénero prohibido non alcanzará as seguintes embarcacións pneumáticas e semirríxidas:

a) As adscritas á defensa nacional.

b) As que teñan a consideración de buques ou embarcacións de Estado estranxeiras que se encontren legalmente en augas españolas.

c) As embarcacións das forzas e corpos de seguridade do Estado e da Axencia Estatal de Administración Tributaria adscritas ao Servizo de Vixilancia Alfandegueira.

d) As utilizadas para o cumprimento dos seus fins polos demais órganos do Estado, comunidades e cidades autónomas, entidades locais ou por organismos públicos vinculados ou dependentes destes, así como as adscritas a organizacións internacionais recoñecidas como tales no Reino de España.

e) As embarcacións auxiliares, calquera que sexa a súa eslora, que se encontren efectiva e exclusivamente afectas ao servizo dunha embarcación principal.

f) As embarcacións distintas das previstas na letra c) que se encontren afectas a salvamento e asistencia marítima.

g) As utilizadas para navegación interior por lagos, ríos e augas fóra dos espazos marítimos españois.

h) As afectas ao exercicio de actividades empresariais, deportivas, de investigación ou formación.

i) As de recreo destinadas a uso privado que cumpran os requisitos regulamentariamente establecidos en materia de seguridade, técnicos e de comercialización.

Nos supostos previstos nas letras f), g), h) e i) anteriores, á exclusión da cualificación como xénero prohibido requirirá como condición previa a inscrición do operador no Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade e a autorización de uso e inscrición no mesmo rexistro de cada unha das embarcacións en que conorra algunha das circunstancias previstas no número 1, letra a), logo de solicitude formulada polo operador.

Para os efectos deste real decreto lei, a afectación aos usos previstos nas letras f), g), h) e i) deberá, en todo caso, ser efectiva e exclusiva en relación cun ou varios dos ditos usos.

A transmisión da propiedade ou a cesión de uso das embarcacións recollidas na letra a) do número 1, calquera que sexa o título polo que se realicen ou o procedemento xudicial ou administrativo como consecuencia do cal se produzan, requirirá que se destinen efectiva e exclusivamente a realizar algunha das actividades enumeradas nas letras a) a i) e que os adquirentes ou cesionarios que pretendan utilizar as embarcacións para os usos recollidos nas letras f), g), h) e i) acrediten ante os transmitentes ou cedentes que se encontran debidamente inscritos no Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade e que obtiveron a autorización de uso e inscrición no Rexistro da embarcación.

4. Créase o Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade, que será único para todo o territorio español e que se integrará na Axencia Estatal de Administración Tributaria, á cal corresponderá a súa xestión e mantemento.

5. Os procedementos de inscrición e autorización, tanto para os operadores nacionais como estranxeiros, realizaranse por vía electrónica.

6. Terán acceso á información contida no Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade, que poderá ser cedida sen consentimento do interesado, o departamento de Alfándegas e Impostos Especiais da Axencia Estatal de Administración Tributaria, as forzas e corpos de seguridade con competencias na investigación dos delitos de terrorismo, crime organizado e contrabando, o Centro Nacional de Intelixencia e a Dirección Xeral da Mariña Mercante, integrada no Ministerio de Fomento.

7. A autorización de uso das embarcacións poderá establecer, para cada unha delas, o ámbito xeográfico a que se estende, así como as condicións que se xulguen necesarias para garantir o uso exclusivo da embarcación para a actividade ou actividades a que se estende a autorización, incluída, de ser o caso, a obriga de instalar dispositivos de localización.

8. O incumprimento das condicións da autorización de uso e inscrición determinará a cualificación da embarcación como xénero prohibido para os efectos do previsto no número 12 do artigo 1 e na letra b) do número 2 do artigo 2, ambos os dous da Lei orgánica 12/1995, do 12 de decembro, de represión do contrabando.

9. A inspección e o control dos operadores e das embarcacións para o cumprimento das obrigas previstas neste artigo estenderanse a todo o territorio nacional, incluídos o mar territorial, as augas interiores e a zona contigua, e levaranse a cabo nos termos previstos na Lei orgánica 12/1995, do 12 de decembro, de represión do contrabando, e na súa normativa de desenvolvemento.

10. Establecerase regulamentariamente o Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade, o procedemento e os criterios aplicables para a inscrición de operadores e a autorización de uso de embarcacións, o réxime de utilización, circulación e tenza das embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade, así como as normas necesarias para a adecuada coordinación do Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade co Rexistro de buques e empresas navieiras.»

Disposición transitoria única. *Aplicación a titulares anteriores destas embarcacións.*

1. Aqueles que no momento da entrada en vigor deste real decreto lei sexan operadores das embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade recollidas

nas letras f), g), h) e i) do número 3 do artigo único disporán dun prazo de seis meses, contado desde a entrada en vigor deste real decreto lei, para solicitar a súa inscrición no Rexistro especial de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade e a autorización das embarcacións que a precisen conforme o previsto nos mencionados preceptos.

2. O réxime de transmisión e cesión das embarcacións a que se refire o número anterior someterase, en todo caso, ao previsto no número 3 do artigo único.

3. Mentres non entre en vigor a regulamentación de desenvolvemento prevista no número 10 do artigo único, as solicitudes de inscrición no Rexistro de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade e de autorización de uso das embarcacións deberán realizarse a través da sede electrónica da Axencia Estatal de Administración Tributaria, de acordo coas seguintes regras:

1.<sup>a</sup> As solicitudes de inscrición no Rexistro de operadores de embarcacións pneumáticas e semirríxidas de alta velocidade deberán especificar os datos identificativos do solicitante, a actividade para a cal solicita a inscrición das previstas nas letras f), g), h) e i) do número 3 do artigo único e a área xeográfica en que se propón desenvolve-la.

2.<sup>a</sup> As solicitudes de autorización de uso das embarcacións deberán especificar os datos identificativos do solicitante, a descrición das características da embarcación, con especificación da eslora e da potencia de motores, a actividade para a cal solicita a autorización de uso da embarcación das previstas nas letras f), g), h) e i) do número 3 do artigo único e a área xeográfica en que se propón utilizar a embarcación. Á solicitude deberase unir a documentación técnica da embarcación.

3.<sup>a</sup> En canto non se dite resolución expresa sobre as solicitudes de inscrición dos operadores ou de autorización de uso das embarcacións, estas entenderanse provisionalmente concedidas, sen que iso condicione a decisión que se deba adoptar.

Disposición derogatoria. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións incluídas en normas de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto lei.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación normativa.*

Habilítanse o Goberno e a ministra de Facenda, no ámbito das súas competencias, para ditaren as disposicións e adoptaren as medidas necesarias para o desenvolvemento e execución do disposto neste real decreto lei.

Disposición derradeira segunda. *Títulos competenciais.*

Este real decreto lei dítase ao abeiro do disposto nos números 10 e 29 do artigo 149.1 da Constitución española, que lle atribúen ao Estado a competencia exclusiva sobre réxime alfandegueiro e arancelario e seguridade pública, respectivamente.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 26 de outubro de 2018.

FELIPE R.

O presidente do Goberno,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN