



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA  
**Instituto Universitario "General Gutiérrez Mellado"**

Fundación Seguridad Ciudadana

Sociedad Científica Española de Criminología

**Curso de Experto Universitario en Investigación Criminal**  
**2009 / 2010**

Asignatura: Respuestas político-criminales a la delincuencia internacional:  
narcotráfico y terrorismo  
Prof.: Ricardo Magaz Álvarez

Trabajo fin de curso de  
**D. José Ignacio Mendoza Martínez**

Tutor: Prof.: Ricardo Magaz

**CONSIDERACIONES JURÍDICO-PROCESALES  
SOBRE EL TRÁFICO DE SUSTANCIAS  
ESTUPEFACIENTES POR RUTAS MARÍTIMAS**

# INDICE

<b>0. Introducción .....</b>	<b>1</b>
<b>I. Legislación Aplicable .....</b>	<b>2</b>
1.1. Convención de la ONU sobre Derecho del mar, de 1.982 Montego Bay (Jamaica).	
1.2. Convención contra el Tráfico de Drogas, de 1.988 (Viena).	
1.3. Ley de Enjuiciamiento Criminal. Título VIII. De la entrada y Registro.	
1.4. Ley Orgánica del Poder Judicial.	
1.5. Ley Orgánica 12/95 de Represión del Contrabando.	
1.6. Real Decreto 1119/89, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.	
1.7. Jurisprudencia específica.	
<b>II. Espacio Marítimo .....</b>	<b>13</b>
2.1. Espacio bajo jurisdicción nacional.	
2.2. Espacio común.	
<b>III. Nacionalidad del buque .....</b>	<b>15</b>
<b>IV. Conclusiones para Operatividad .....</b>	<b>16</b>
4.1. Jurisdicción.	
4.2. Requisitos para la Entrada y Registro.	
4.3. Investigación.	
4.4. Abordaje:	
4.4.1. Requisitos.	
4.4.2. Operativo.	
<b>V. Embarcaciones de alta velocidad (<i>Planeadoras</i>) .....</b>	<b>21</b>

- 5.1. Definición.
- 5.2. Regulación Legal.
- 5.3. Régimen Jurídico Especifico.
- 5.4. Seguridad, reconocimientos y certificados.
- 5.5. Nuevos modelos de planeadoras.
- 5.6. Incautaciones.

VI. Destino de las embarcaciones apresadas .....30

## Introducción

A la hora de analizar la actuación policial en relación con la lucha contra el tráfico de sustancias estupefacientes por rutas marítimas a España, y más concretamente el de la *cocaína*, se hace preciso:

- Por un lado, tener en cuenta la legislación aplicable específicamente.
- Y por otro, la propia naturaleza jurídica de los espacios marítimos donde se van a llevar a cabo estas actuaciones derivadas del tráfico ilícito de drogas.

## Legislación aplicable

- ***Convención de la Organización de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Montego Bay 1982).***
- ***Convención de Viena contra el tráfico de Drogas (Viena 1988).***
- ***Ley de Enjuiciamiento Criminal (art. 545 y siguientes).***
- ***Ley Orgánica del Poder Judicial (art. 23).***
- ***Ley Orgánica 12/95 de Represión del Contrabando.***
- ***Tratados Internacionales.***

## 1.1. Convención de la O.N.U., sobre Derecho del Mar, de 1982. Montego Bay (Jamaica):

### Artículo 27. *Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero:*

1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño.
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial.
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales.
- d) Cuando las medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas.

2. Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

3. En los casos previstos en los párrafos 1 y 2, el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se tomen las medidas.

4. Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

5. Salvo lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, abordando de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

**Artículo 108.** *Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas:*

1. Todos los estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.

2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.

**Artículo 111.** *Derecho de persecución:*

1. Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua

a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que de la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la zona contigua definida en el artículo 33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución se aplicará, *mutatis mutandis*, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

3. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

4. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial, o en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

5. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.

6. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a) Se aplicará mutatis mutandis, las disposiciones de los párrafos 1 a 4;

b) La aeronave que haya dado la orden de detenerse habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola apresarse al buque. Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción.

7. Cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

8. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

## **1.2. Convención contra el tráfico de Drogas, de 1988 (Viena):**

### **Artículo 17.**

Las Partes cooperarán en todo lo posible por eliminar el tráfico ilícito por mar, de conformidad con el derecho marítimo internacional.

Toda Parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave de su pabellón, o que no enarbole ninguno o no lleve matrícula, esta siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá solicitar asistencia de otras partes a fin de poner término a esa utilización. Las Partes a las que se solicite dicha asistencia la prestarán con los medios de que dispongan.

Toda Parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra Parte, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula; si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.

De conformidad con el párrafo 3 o con los tratados vigentes entre las Partes, o con cualquier otro acuerdo o arreglo que se haya podido concertar entre ellas, el Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a :

- a) Abordar la nave;
- b) Inspeccionar la nave;
- c) Si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.

A los efectos de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, las Partes responderán con celeridad a las solicitudes de otras Partes de que se averigüe si una nave que esté enarbolando su pabellón está autorizada a hacerlo, así como a las solicitudes de autorización que se presenten a tenor de lo previsto en el párrafo.

La Parte que haya adoptado cualquiera de las medidas previstas en el presente artículo informará con prontitud al Estado del pabellón de los resultados de esta medida.

Las medidas que se adopten en cumplimiento del párrafo 4 del presente artículo serán solo aplicadas por buques de guerra o aeronaves militares, u otras naves



o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como naves o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizadas a tal fin.

### **1.3. Ley de Enjuiciamiento Criminal. Título VIII. De la Entrada y Registro.**

#### **Artículo 547.**

Se reputarán edificios o lugares públicos para la observancia de lo dispuesto en este capítulo:

- 1º) Los que estuvieren destinados a cualquier servicio oficial, militar o civil del Estado, de la provincia o del Municipio, aunque habiten allí los encargados de dicho servicio o los de la conservación y custodia del edificio o lugar.
- 2º) Los que estuvieren destinados a cualquier establecimiento de reunión o recreo, fueren o no lícitos.
- 3º) Cualesquiera otros edificios o lugares cerrados que no constituyeren domicilio de un particular con arreglo a lo dispuesto en el art.º 554.
- 4º) Los buques del Estado.

**Artículo 554:** Se reputan domicilio, para los efectos de los artículos anteriores: 1º) Los Palacios Reales, estén o no habitados por el Monarca al tiempo de la entrada o registro. 2º) El edificio o lugar cerrado, o la parte de él destinada principalmente a la habitación de cualquier español o extranjero residente en España y de su familia. 3º) Los buques nacionales mercantes.

**Artículo 561.** Tampoco podrá entrar y registrar en los buques mercantes extranjeros sin la autorización del Capitán, o, si éste la denegare, sin la del Cónsul de su nación.

En los buques extranjeros de guerra, la falta de autorización del Comandante se suplirá por la del Embajador o Ministro de la nación a que pertenezcan.

**Artículo 564:** Si se tratare de un edificio o lugar público comprendido en los núms. 1º y 3º art. 547, el Juez oficiará a la Autoridad o Jefe de que aquellos dependan en la misma población. Si éste no contestare en el término que se le fije en el oficio, se notificará el auto en que se disponga la entrada y registro al encargado de la conservación o custodia del edificio o lugar en que se hubiere de entrar y registrar.

Si se tratare de buques del Estado, las comunicaciones se dirigirán a los Comandantes respectivos.

## 1.4. Ley Orgánica del Poder Judicial

### Artículo 23.

1. En el orden penal corresponderá la jurisdicción española conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en que España sea parte.

2. Asimismo conocerá de los hechos previstos en las Leyes penales españolas como delitos, aunque hayan sido cometidos fuera del territorio nacional, siempre que los criminalmente responsables fueren españoles o extranjeros que hubieren adquirido la nacionalidad española con posterioridad a la comisión del hecho y concurrieren los siguientes requisitos:

Que el hecho sea punible en el lugar de ejecución, salvo que, en virtud de un Tratado internacional o de un acto normativo de una Organización internacional de la que España sea parte, no resulte necesario dicho requisito.

Que el agraviado o el Ministerio Fiscal denuncien o interpongan querrela ante los tribunales españoles.

Que el delincuente no haya sido absuelto, indultado o penado en el extranjero, o, en este último caso, no haya cumplido la condena. Si solo la hubiere cumplido en parte, se le tendrá en cuenta para rebajarle proporcionalmente la que le corresponda.

3. Conocerá la jurisdicción española de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional cuando sean susceptibles de tipificarse, según la Ley penal española, como alguno de los siguientes delitos:

-De traición y contra la paz o la independencia del Estado.

-Contra el titular de la Corona, su Consorte, su Sucesor o el Regente.

-Rebelión y sedición.

-Falsificación de la Firma o Estampilla reales, del sello del Estado, de las firmas de los Ministros y de los sellos públicos u oficiales.

-Falsificación de moneda española y su expedición.

-Cualquier otra falsificación que perjudique directamente al crédito o intereses del Estado, e introducción o expedición de lo falsificado.

-Atentado contra autoridades o funcionarios públicos españoles.

-Los perpetrados en el ejercicio de sus funciones por funcionarios públicos españoles residentes en el extranjero y los delitos contra la Administración Pública española.

-Los relativos al control de cambios.

4. Igualmente, será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la Ley española, como alguno de los siguientes delitos:

-Genocidio y lesa humanidad.

-Terrorismo.

-Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves.

-Delitos relativos a la prostitución y corrupción de menores e incapaces.

-Tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes.

-Tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas, sean o no trabajadores.

-Los relativos a la mutilación genital femenina, siempre que los responsables se encuentren en España.

Cualquier otro que, según los tratados y convenios internacionales, en particular los Convenios de derecho internacional humanitario y de protección de los derechos humanos, deba ser perseguido en España.

Sin perjuicio de lo que pudieran disponer los tratados y convenios internacionales suscritos por España, para que puedan conocer los Tribunales españoles de los anteriores delitos deberá quedar acreditado que sus presuntos responsables se encuentran en España o que existen víctimas de nacionalidad española, o constatarse algún vínculo de conexión relevante con España y, en todo caso, que en otro país competente o en el seno de un Tribunal internacional no se ha iniciado procedimiento que suponga una investigación y una persecución efectiva, en su caso, de tales hechos punibles.

El proceso penal iniciado ante la jurisdicción española se sobreseerá provisionalmente cuando quede constancia del comienzo de otro proceso sobre los hechos denunciados en el país o por el Tribunal a los que se refiere el párrafo anterior.

5. Si se tramitara causa penal en España por los supuestos regulados en los anteriores apartados 3 y 4, será en todo caso de aplicación lo dispuesto en la letra c del apartado 2 del presente artículo.

## **1.5. Ley Orgánica 12/95 de Represión del Contrabando**

### **Artículo 2. Tipificación del delito.**

1. Cometan delito de contrabando, siempre que el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea igual o superior a 3.000.000 de pesetas (actualmente su equivalente en euros), los que:

Importen o exporten mercancías de lícito comercio sin presentarlas para su despacho en las oficinas de aduanas o en los lugares habilitados por la Administración aduanera. La ocultación o sustracción dolosa de cualquier clase de mercancías a la acción de la Administración aduanera dentro de los recintos o lugares habilitados equivaldrá a la no presentación.

Realicen operaciones de comercio, tenencia o circulación de mercancías no comunitarias de lícito comercio, sin cumplir los requisitos legalmente establecidos para acreditar su lícita importación.

Destinen al consumo las mercancías en tránsito con incumplimiento de la normativa reguladora de este régimen aduanero, establecida en los artículos 91 a 97 y 163 a 165 de Reglamento (CEE) número 2913/92, del Consejo, de 12 de octubre, y sus disposiciones de aplicación y en el Convenio TIR de 14 de noviembre de 1975.

Realicen operaciones de importación, exportación, producción, comercio, tenencia, circulación o rehabilitación de géneros estancados o prohibidos, sin cumplir los requisitos establecidos por las leyes.

Saquen del territorio español bienes que integren el Patrimonio Histórico Español, sin la autorización de la Administración del Estado cuando ésta sea necesaria.

Realicen, sin cumplir con los requisitos legalmente establecidos, operaciones de importación, exportación, comercio, tenencia o circulación de especímenes de fauna y flora silvestres y sus partes y productos, de especies recogidas en el Convenio de Washington, de 3 de marzo de 1973, y en el Reglamento (CEE) número 3626/82, del Consejo, de 3 de diciembre de 1982.

Obtengan, mediante alegación de causa falsa o de cualquier otro modo ilícito, el despacho aduanero de géneros estancados o prohibidos o mercancías de lícito comercio o la autorización para los actos a que se refieren los apartados anteriores.

Conduzcan en buque de porte menor que el permitido por los reglamentos, salvo autorización para ello, mercancías no comunitarias o géneros estancados o prohibidos, en cualquier puerto o lugar de las costas no habilitado a efectos aduaneros o en cualquier punto de las aguas interiores o del mar territorial español.

Alijen o transborden de un buque clandestinamente cualquier clase de mercancías, géneros o efectos dentro de las aguas interiores o del mar territorial español o en las circunstancias previstas por el artículo 23 de la Convención de Ginebra sobre alta mar de 29 de abril de 1958.

Exporten material de defensa o material de doble uso sin autorización o habiéndola obtenido mediante declaración falsa o incompleta en relación con la naturaleza o el destino último de los mismos o de cualquier otro modo ilícito.

2. También comete delito de contrabando el que, en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión, realizare una pluralidad de

acciones u omisiones constitutivas, aisladamente consideradas, de infracciones administrativas de contrabando, siempre que el valor acumulado de los bienes, mercancías, géneros o efectos en cuestión sea igual o superior a 3.000.000 de pesetas.

3. Cometten asimismo delito de contrabando quienes realicen alguno de los hechos descritos en el apartado 1 de este artículo, si concurre alguna de las circunstancias siguientes:

Cuando el objeto del contrabando sean drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, sustancias catalogadas como precursores, armas, explosivos o cualesquiera otros bienes cuya tenencia constituya delito o cuando el contrabando se realice a través de una organización, aunque el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea inferior a 3.000.000 de pesetas.

Cuando se trate de labores del tabaco cuyo valor sea igual o superior a 1.000.000 de pesetas (actualmente su equivalencia en euros).

#### **Artículo 5. Comiso.**

1. Toda pena que se impusiere por un delito de contrabando llevará consigo el comiso de los siguientes bienes, efectos e instrumentos:

Las mercancías que constituyan el objeto del delito.

Los materiales, instrumentos o maquinaria empleados en la fabricación, elaboración, transformación o comercio de los géneros estancados o prohibidos.

Los medios de transporte con los que se lleve a efecto la comisión del delito, salvo que pertenezcan a un tercero que no haya tenido participación en éste, y el Juez o el Tribunal competente estimen que dicha pena accesoria resulta desproporcionada en atención al valor del medio de transporte objeto del comiso y al importe de las mercancías objeto del contrabando.

Las ganancias obtenidas del delito, cualesquiera que sean las transformaciones que hubieran podido experimentar.

Cuantos bienes y efectos, de la naturaleza que fueren, hayan servido de instrumento para la comisión del delito.

2. No se procederá al comiso de los bienes, efectos e instrumentos del contrabando cuando éstos sean de lícito comercio y hayan sido adquiridos por un tercero de buena fe.

3. Los bienes, efectos e instrumentos definitivamente decomisados por sentencia se adjudicarán al Estado.

## **1.6. Real Decreto 1119/89, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas**

### **Artículo 1.**

Se consideraran Embarcaciones Especiales de Alta Velocidad, en adelante EAV, a los efectos de lo previsto en el presente real decreto, todas aquellas que, además de ser capaces de tener una sustentación dinámica según viene definido en la resolución A.373 (X) de la organización marítima internacional (OMI), cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1. Estén provistas de un equipo propulsor que, en su conjunto:

a) Conste de mas de dos motores, y la potencia efectiva de al menos uno de ellos sea igual o superior a 125 CV.

b) Que con independencia del numero de motores de que se componga, sea capaz de desarrollar las siguientes potencias efectivas:

b.1 Embarcaciones menores de seis metros de eslora total: mas de 175 CV.

b.2 Embarcaciones de mas de seis y menos de diez metros de eslora total: mas de 350 CV.

b.3 Embarcaciones de 10 o mas metros de eslora total: superior a caballaje resultante de aplicar la formula  $65XE 300$ , siendo e la eslora total en metros.



Que por su estructura, características de sus motores o relación desplazamiento-potencia efectiva, se diferencien claramente de las restantes embarcaciones deportivas y sean susceptibles de representar un riesgo para la navegación.

### **Artículo 2.**

1. Las embarcaciones EAV descritas en el artículo 1, en sus apartados 1 a) y 2, y aquellas del apartado 1 b) del mismo que expresamente se indique por el capitán de puerto a su propietario o persona debidamente autorizada por este, llevarán inscrita, de forma visible en el casco, la identificación que se determine por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Cuando estas embarcaciones permanezcan mas de treinta días de cada año natural en territorio español, su propietario o la persona debidamente autorizada por este, solicitara la mencionada identificación en instancia dirigida al Ilustrísimo Señor Director General de la Marina Mercante, en la forma que se determine por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Si se prevé una menor estancia, se solicitara una identificación provisional en la primera capitanía de puerto en la que atraque la embarcación. Esta identificación tendrá validez por el plazo para la que se expide, nunca superior a treinta días. Si se desea ampliar este plazo, deberá realizarse la solicitud de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 del numero 2 de este artículo antes de que caduque la identificación provisional.

## **1.7. Jurisprudencia específica**

**Sentencia del Tribunal Constitucional 21/07 de 10 de febrero de 2007.** Resuelve un recurso de amparo contra un Auto de la Audiencia Nacional, rechazando todas las quejas formuladas por el recurrente basadas en una vulneración al ejercicio de los derechos reconocidos por el artículo 17 de la Constitución Española a cualquier detenido. Señala que tal precepto no fue vulnerado dado que:

- *La detención de la tripulación fue acordada por una previa resolución judicial en base al ordenamiento jurídico nacional e internacional.*
- *La prolongación de la detención, un vez transcurridas las 72 horas tampoco, ya que la orden de detención fue elevada a prisión preventiva por un Auto dictado por la Autoridad Judicial competente.*
- *La no asistencia de Letrado desde el primer momento de la detención, dado que esta garantía procesal se refiere a la declaración y a la práctica de otras diligencias que en estos supuestos se demoran hasta la llegada del buque apresado al territorio nacional.*
- *La imposibilidad de los detenidos de acceder al "Habeas Corpus" hasta la llegada a un puerto español tampoco, ya que esta garantía carece de sentido si la privación de libertad ha sido acordada por la autoridad judicial.*

## El Espacio Marítimo

De acuerdo con los Convenios Internacionales sobre Derecho del Mar (Ginebra 1958 y Montego-Bay 1982), existen dos tipos de espacios marítimos:

### 2.1. Espacio bajo jurisdicción nacional:

- Aguas interiores: Costas de cada estado.
- Mar territorial o aguas jurisdiccionales: 12 millas náuticas a partir de las aguas interiores. Se goza de Soberanía y Jurisdicción plena. Derecho de paso pacífico de buques extranjeros.

- Zona contigua: 24 millas náuticas a partir de las aguas interiores. Se dispone de Jurisdicción sobre infracciones a leyes y reglamentos fiscales, inmigración y aduaneros.
- Zona económica exclusiva: 200 millas náuticas a partir de las aguas interiores. Jurisdicción sobre derechos económicos.
- Plataforma continental: La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.
- Aguas archipelágicas: aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47, independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa.

## 2.2. Espacio común

- Alta mar: A partir de las 200 millas y donde rige la libertad.
- Zona internacional de fondos marinos y oceánicos: Por "**Zona**" se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

# La nacionalidad del buque

Los buques tendrán la nacionalidad del pabellón o bandera que estén autorizados a enarbolar. En España la Dirección General de la Marina Mercante posee un registro donde se inscriben los buques autorizados.

Se consideran *buques sin nacionalidad* aquellos que navegan sin pabellón o bajo los pabellones de dos o más Estados.

Conviene tener claros también los siguientes conceptos:

- **Pabellón de complacencia**: Hay determinados países donde los requisitos para el abanderamiento de buques son mínimos. Estos buques suelen inscribirse a nombre de sociedades instrumentales constituidas en paraísos fiscales.
- **Segundos Registros**: Algunos países permiten un segundo registro como el Reino Unido con Gibraltar.

## Conclusiones para la operatividad

### 4.1. Jurisdicción:

Se aplica la jurisdicción penal española:

- Por los delitos o faltas cometidos en buques nacionales o extranjeros cuando se hallen dentro de las 12 millas (*Mar Territorial*).
- Cuando el buque sea de nacionalidad española, con independencia del lugar donde se encuentre.

- Cuando se trate de Tráfico de Drogas, con independencia de la nacionalidad del Buque y del lugar donde se encuentre (aguas nacionales o internacionales).

No se aplicará la Jurisdicción Española cuando se trate de buques extranjeros fuera de las 12 millas, por delitos que no sean tráfico de drogas.

## 4.2. Requisitos para la Entrada y Registro:

- Los Buques del Estado Español tendrán el mismo tratamiento que los edificios o lugares públicos.
- Los Buques Mercantes Españoles tendrán la consideración de domicilio.
- Los Buques de Guerra Extranjeros precisan la autorización del Comandante o de su Ministro.
- Los Buques Mercantes Extranjeros precisan autorización del Capitán o en su defecto del Cónsul.

## 4.3. Investigación

Habitualmente la investigación va a llevarse en el ámbito del Cuerpo Nacional de Policía, por alguna de las Unidades de Drogas y Crimen Organizado, siendo en gran parte dirigidas por la Unidad Central de la Comisaría General de Policía Judicial.

En toda investigación serán empleados tanto sistemas tradicionales de investigación, así como otras técnicas policiales más modernas, las últimas

técnicas procesales como entregas controladas, agentes encubiertos, utilización de confidentes, colaboradores, e igualmente conseguir alcanzar las más alta cota de coordinación de inteligencia internacional, tanto en el ámbito policial como judicial.

Respecto al barco es preciso recabar, entre otros, los siguientes datos:

- *Salida, bandera, empresa, calado, tripulación, comandante, navegación GPS, arribada, tamaño, frecuencia radio del barco,...*
- *Es muy importante, para el análisis previo de las circunstancias operativas reales de abordaje, obtener fotografías, lo más precisas y actuales posibles, de la embarcación. Estos datos pueden conseguirse de la Dirección General de la Marina Mercante, de las Compañías de Seguros y Fletes, Registros Mercantiles y de la Propiedad, Bases de Datos Policiales Nacionales.*

La utilización de los Enlaces Españoles en los Países originarios de la droga y en aquellos implicados en la investigación se revela, en gran cantidad de los casos, como un elemento fundamental.

Al tratarse de operaciones complejas, en las cuales se requiere la participación de gran cantidad de unidades de diferentes Direcciones Generales y Ministerios (Interior, Defensa, Hacienda), serán coordinadas, desde un principio, por el *Gabinete de Actuaciones Concertadas* de la Secretaría de Estado, donde se realizan las reuniones previas relativas a los detalles de la operación.

En esta reunión, la unidad encargada de la investigación va a exponer los detalles previos de la operación, así como todos los que sean necesarios para la operación.

Las unidades, a las que se les piden colaboración, articularán los efectivos y los puntos de contacto entre ellas.

## 4.4. Abordaje:

### 4.4.1. Requisitos:

- Buque Español. Tanto en Aguas Jurisdiccionales como en Aguas Internacionales se requerirá Auto Judicial para abordaje e inspección
- Buque Extranjero. Tanto en Aguas Españolas como en Aguas Internacionales requerirá la Autorización del Cónsul y Auto Judicial

### 4.4.2. Operativo:

En la actualidad los cuerpos policiales de ámbito nacional tiene recursos aéreos y marítimos limitados, y generalmente van a solicitar colaboración para llevar a cabo la localización y abordaje de embarcaciones sospechosas de estar dedicándose al tráfico ilegal de sustancias estupefacientes.

Esta carencia obliga a utilizar otro tipo de cobertura que, habitualmente, viene facilitando el *Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (D.A.V.A)*, la *Armada Española* y en ocasiones el *Ejército del Aire*, a través de sus aeronaves y buques e incluso de sus propias tripulaciones.

Con estos presupuestos, cuando en el transcurso de una investigación policial se detecte la posible utilización de una embarcación para un transporte de sustancia estupefaciente, la actuación policial deberá seguir los siguientes pasos:

1. Con carácter previo es imprescindible comprobar que esta embarcación no está sometida a investigación o control por otras Unidades Policiales.
  
2. En ciertas ocasiones se puede llegar a utilizar alguna aeronave del Cuerpo Nacional de Policía o de otros cuerpos, bien para traslado de personal, bien para la instalación de algún dispositivo electrónico de observación o de seguimiento. Estos medios deben solicitarse a través de la Subdirección General Operativa de la Dirección General de la Policía y la Guardia Civil.
  
3. Solicitar la colaboración de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (D.A.V.A) o de la Armada Española, al objeto de tener previstos los medios humanos y materiales necesarios para llevar a cabo la localización y abordaje de la embarcación sospechosa. Se solicitará al *Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado (CICO)*, dependiente de la Secretaría de Estado de Seguridad, una reunión de coordinación al objeto de coordinar adecuadamente la actuación de los distintos Cuerpos o Servicios que vayan a intervenir en la operación y de asegurar la disponibilidad de medios y recursos que vayan a ser utilizados en su desarrollo.
  
4. En determinados supuestos cuando vaya a intervenir algún buque de la Armada, o alguna de las aeronaves del Ejército del Aire, ambos del Ministerio de Defensa, en las tareas de localización y abordaje de la embarcación sospechosa, es conveniente que la tripulación de Asalto que intervenga pertenezca al Cuerpo Policial que dirige la investigación. Por tal motivo, en estos supuestos deberá solicitarse al órgano directivo correspondiente la intervención de la unidad policial especializada en este tipo de actuaciones. Igualmente, en estos supuestos deberá embarcarse en el buque oficial un integrante del grupo policial investigador para que asuma la dirección efectiva del servicio, así como las tareas policiales propias de unidades de investigación (lectura de derechos, información del auto de entrada, ...).



5. Cuando interviene la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (D.A.V.A), conjuntamente con el cuerpo policial interviniente, conviene que el operativo de asalto también venga determinado por el personal del grupo especializado, aunque es conveniente, igualmente, que en el buque vaya un funcionario policial de la unidad de investigación para que asuma la dirección de la operación policial en sus tareas propias.

6. En ambos supuestos, es absolutamente imprescindible designar a un funcionario de la Unidad Policial interviniente para que actúe como máximo responsable en tierra de la operación y como interlocutor único entre la Autoridad Judicial y los servicios que van a participar en el dispositivo.

7. Cuando se conozca el nombre y pabellón de la embarcación y se tenga la certeza de que la misma está siendo utilizada para una operación concreta de tráfico ilícito de estupefacientes, es preciso solicitar de la Autoridad Judicial que conoce de la investigación la correspondiente autorización para llevar a cabo el abordaje y la inspección del barco, la detención de la tripulación y el aseguramiento de la droga. Si el buque es de nacionalidad extranjera, deberá ser solicitada la autorización del Consulado respectivo.

El **Auto Judicial de Abordaje** deberá acomodarse tanto a las normas de derecho interno como a lo establecidos en los convenios internacionales de los que España es parte, tales como: Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y las Convención de Ginebra de 1958 y de Viena de 1988, y debe recoger los siguientes aspectos:

- La autorización para interceptar y abordar el buque sospechoso.
- La autorización para inspeccionarlo y, en su caso, para asegurar la droga aprehendida.
- La autorización para realizar las detenciones (su realización deberá ir acompañada de información de derechos correspondiente, incluyendo además la información de que van a ser trasladados al puerto español más próximo)

- La autorización para abordar el barco, aunque no se disponga de la bandera o cuando esté demostrado que utiliza dos o más banderas
- La autorización para llevar a cabo la inspección técnica y eléctrica del barco para asegurar su buen funcionamiento.

**8.** La diligencia de registro del barco deberá realizarse cuando el barco se encuentre en puerto español y siempre será realizada por la Comisión Judicial.

**9.** Si la travesía desde el lugar de apresamiento hasta el puerto español es superior a las 72 horas, la Autoridad Judicial deberá acordar mediante auto la prisión provisional de los detenidos; auto que deberá ser inmediatamente comunicado a los detenidos.

**10.** Simultáneamente al abordaje de la embarcación se pondrá en marcha un dispositivo, para asegurar el control y la detención de los responsables de la organización en tierra, cuando las circunstancias lo aconsejen.

**11.** Por último, realizar los comunicados informando del resultado de la operación, a las respectivas unidades policiales necesarias y a través del Gabinete de Prensa de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil a los medios de comunicación.

## **Embarcaciones de Alta Velocidad (Planeadoras)**

En España, el 73% de las embarcaciones matriculadas con el folio de Alta Velocidad (*lo que viene a ser lo mismo en la categoría de Alta Velocidad EAV*), vienen siendo utilizadas para actividades ilícitas, como el contrabando de hachís en la Costa Mediterránea de España en estos últimos años, o bien en la Zona de Galicia en etapas anteriores con el tabaco y posteriormente con la cocaína.

Cada vez son más utilizadas para estos fines por la gran posibilidad que da a sus tripulantes de evadir cualquier tipo de persecución y acoso marítimo por

parte de las patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil o del Servicio de Vigilancia Aduanera, efectuando tales maniobras en horas nocturnas a fin de evitar persecuciones.

Este tipo de embarcaciones, a parte de las altas velocidades que alcanzan, dan otras dos posibilidades muy valoradas entre los narcotraficantes, su gran capacidad de carga, y su facilidad de varar en las playas debido a su escaso calado.

Se establece, como viene siendo común en los convenios marítimos, la distinción entre "**buques existentes**" y "**buques nuevos**", siendo estos últimos los construidos a partir del 1 de enero de 1996. Esta es, por tanto, la fecha determinante para discernir la normativa aplicable a cada embarcación. Las naves de gran velocidad de nueva construcción deben cumplir con lo establecido en el Código de Naves de Gran Velocidad, conocido internacionalmente por sus siglas inglesas HSC Code (*High Speed Craft Code*), "en adelante HSC".

En cuanto a las naves de gran velocidad existentes (*construidas antes del 1 de enero de 1996*) les será aplicable la anterior normativa referente a este tipo de embarcaciones, que es la contenida en el Código de Embarcaciones de Sustentación Dinámica, al que también se lo conoce por sus siglas inglesas DSC Code (*Code of Safety for Dynamically Supported Craft*), "en adelante DSC".

## 5.1. Definición:

Se consideran *Embarcaciones Especiales de Alta Velocidad (EAV)*, aquellas que, además de ser capaces de tener una sustentación dinámica según viene definido en la resolución A.373(X) de la Organización Marítima Internacional (OMI), cumplan alguna de las siguientes condiciones:

Estén provistas de un equipo propulsor que, en su conjunto:

1. Conste de más de dos motores y la potencia efectiva de al menos uno de ellos sea igual o superior a 125 Caballos de Vapor (CV).

Que con independencia del número de motores de que se componga, sea capaz de desarrollar las siguientes potencias efectivas:

- Embarcaciones menores de seis metros de eslora total: más de 175 CV.
- Embarcaciones de más de 6 metros y menos de 10 metros de eslora total: más de 350 CV.
- Embarcaciones de más de 10 metros de eslora total: superior caballaje resultante de aplicar la fórmula  $65 \times E - 300$ , siendo E la eslora total en metros.

2. Que por su estructura, características de sus motores o relación desplazamiento-fuerza efectiva, se diferencien claramente de las restantes embarcaciones deportivas y sean susceptibles de representar un riesgo para la navegación.

## 5.2. Regulación Legal:

• **Real Decreto 1119/1989**, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de las embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas. En la Exposición de Motivos aclara que las mencionadas embarcaciones se regularan por las disposiciones contenidas en el Real Decreto en las normas de desarrollo y en la legislación y convenios Internacionales.

• **Ley 22/1988** de Costas de 22 de junio.

• **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1.974** (SEVIMAR) que entro en vigor el 25 de mayo de 1.980 y en su protocolo que entro en vigor el 1 de mayor de 1.981.

- **Real Decreto número 1661/82**, de 25 de junio declara de general aplicación a todos los buques y embarcaciones mercantes nacionales según lo dispuesto en El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.
- **Las Órdenes de Transportes, Turismo y Comunicaciones** de 10 de junio de 1.983 y de 31 de enero de 1.986 también regularon limitaciones a este tipo de embarcaciones.
- **Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes** hecho en Londres el 20 de octubre de 1972 y publicado con sus enmiendas en el Boletín Oficial del Estado de 9 de julio de 1.977, 17 de enero de 1.978, 11 de mayo y 27 de agosto de 1.981, 23 de junio de 1.983 y 24 de junio de 1.989 tiende a procurar la seguridad de la navegación de toda clase de embarcaciones.
- **Ley 68/61** de 23 de diciembre sobre Infracciones no comprendidas en la Ley Penal y Disciplinarias de la Marina Mercante remite a su régimen sancionador.
- **Ley Orgánica 1/92 de Seguridad Ciudadana**, en su Sección número 4 sobre actividades relevantes para la seguridad ciudadana y en su artículo 12 se refiere a que por razones de seguridad podrá someterse a restricciones la navegación de embarcaciones de alta velocidad, debiendo sus titulares realizar las actuaciones de registro documental e información previstas en la normativa vigente. En su artículo número 23 considera una infracción grave en su punto j) El incumplimiento de las restricciones a la navegación reglamentariamente impuestas a las embarcaciones de alta velocidad. Pudiendo proceder a la incautación de las embarcaciones según lo dispuesto en el artículo número 28 punto c) y según el artículo número 36 sobre la adopción de medidas cautelares como el depósito en lugar seguro, la adopción de medidas provisionales de seguridad, la retirada preventiva de autorizaciones, permisos, licencias y otros documentos expedidos por las autoridades administrativas.

### 5.3. Régimen jurídico específico:

Las Embarcaciones Especiales de Alta Velocidad (EAV) se encuentran sometidas a un régimen jurídico específico en tanto que, debido a sus singulares características, por una parte suponen un peligro para sus propias tripulaciones y terceros y, por otra, resultan susceptibles de ser empleadas con eficacia para el ejercicio de actividades ilícitas aprovechando su potencia y velocidad.

Las embarcaciones especiales de alta velocidad deberán cumplir, además de lo establecido para el resto de embarcaciones de recreo, las siguientes exigencias normativas:

**1. Identificación específica:** las embarcaciones de alta velocidad que expresamente indique el capitán del puerto o persona debidamente autorizada por éste, llevarán, de forma visible en el casco, la identificación que se haya fijado por el Ministerio competente.

**2. Lugar de atraque:** deberán atracar en el lugar que determine la autoridad portuaria.

**3. Autorización de salida:** deberán solicitar ante la autoridad portuaria autorización de salida, adjuntando relación de tripulantes y pasajeros.

**4. Comunicación de llegada:** deberán comunicar el regreso antes de transcurrida una hora de su llegada.

**5. Seguro obligatorio:** deberán disponer de un seguro concertado con una entidad aseguradora que cubra la responsabilidad civil, por un importe no inferior a 300.506 Euros.

**6. Medidas especiales:** el capitán del puerto, para una mejor salvaguardia de la seguridad y del tráfico marítimo, podrá adoptar, mediante resolución motivada, las siguientes medidas:

- Denegar el permiso de salida.
- Señalar el itinerario por el que la embarcación transitará por aguas jurisdiccionales, especialmente cuando navegue por aguas interiores.

- Señalar los límites máximos de velocidad.
- Solicitar la presentación de los certificados internacionales competentes, así como medios y equipos de seguridad y condicionar su salida a la validez y eficacia de los mismos.
- Exigir la acreditación de la titulación adecuada correspondiente a la tripulación.
- Prohibir la navegación a las que hubieran sido objeto de obras o modificaciones en el equipo propulsor, o cuando éstas no hayan sido expresamente anotadas en los registros correspondientes.

La mayoría de las **sanciones** que pueden ser aplicables perfectamente a las embarcaciones de alta velocidad, son las referidas a:

- Falta de presentación de la documentación requerida, embarque/desembarque de pasajeros, navegar por la franja de mar contigua a la costa, todas aquellas que impliquen riesgo grave a las personas, obstrucción a las funciones propias policiales, falseamiento de información, carecer de título suficiente traspasar las funciones que confiere un título, carencia de certificados, no ostentar pabellón, carencia o inexactitud documentación, infracción de normas sobre utilización de estaciones o servicios radioeléctricos, construir buques, realizar maniobras de transformación o cambio de motor sin autorización administrativa, botadura sin permiso, incumplimiento normas sobre enrolamiento de tripulaciones, incumplimiento de la obligación de facilitar información a que se está obligado, emprender la navegación sin reunir condiciones de navegabilidad, carecer de elementos de salvamento homologados, acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, navegar sin los sistemas de navegación necesarios, carecer de Patente de Navegación, etc.

## 5.4. Seguridad, reconocimientos y certificados:

La filosofía del DSC (*al igual que lo será la del HSC*) supone un cambio en la forma tradicional de afrontar la seguridad de los buques. Habitualmente la organización garantiza la seguridad de los buques de forma pasiva, es decir, establece los equipos y las prescripciones mínimas que éstos deben cumplir para cada tipo de embarcación. Sin abandonar esta faceta, que también se

contempla en el DSC, este incorpora una nueva visión de la seguridad que se puede llamar activa.

Esta filosofía hoy resulta mucho más actual debido a la adopción del **Código de Gestión de la Seguridad (ISM)** y resultan muy llamativos los paralelismos en cuanto a la concepción de la gestión de la seguridad que inspira a los tres convenios (ISM, DSC y HSC). Este paralelismo se mantiene cuando se examina la documentación exigible a las Embarcaciones de Alta Velocidad, donde se encuentran términos muy similares a los que se manejan en el Código ISM, manual de operaciones o de formación, límites operacionales, etc.

Esta doble filosofía respecto a la seguridad se ve claramente reflejada en los certificados que debe poseer, para la navegación, toda embarcación de sustentación dinámica a la que se aplique el DSC.

Estos son:

- **Certificado de construcción y equipo para naves de sustentación dinámica.** En este certificado es donde se contemplan los aspectos técnicos en cuanto a las directrices de construcción de la embarcación y sus equipos (es decir, lo que llamamos "seguridad pasiva").
- **Autorización para operar otorgado a naves de sustentación dinámica.** Este certificado contempla las limitaciones operacionales para la nave, por ejemplo se debe reflejar en él, entre otros aspectos, la zona de operaciones de la nave.

Sin embargo, estas no son las únicas prescripciones documentales que el DSC exige a las naves a las que regula. Además de los mencionados certificados, las naves deben tener y aplicar en su integridad, un manual técnico que a su vez estará integrado por tres manuales:

1. **Manual de Instrucciones:** contiene límites operacionales y procedimientos. Así en él se debe contemplar las condiciones meteorológicas más desfavorables en que podrá operar la nave (vientos más desfavorables, altura de ola



admisible...), las condiciones de carga admisibles, procedimientos de carga, de evacuación del pasaje y en definitiva toda limitación en cuanto a la utilización de la nave.

2. **Manual de Mantenimiento:** en él, evidentemente se contempla el mantenimiento de la nave y sus equipos, haciéndose hincapié en el mantenimiento preventivo.

3. **Programa de Revisiones:** similar a lo establecido en el Manual de Mantenimiento.

Por tanto y en resumen, la documentación que las naves deben llevar a bordo es la que sigue:

- *Certificado de construcción y equipo para naves de sustentación dinámica.*
- *Permiso para operar otorgado a naves de sustentación dinámica.*
- *Manual de instrucciones.*
- *Manual de mantenimiento.*
- *Programa de revisiones.*

La normativa de seguridad para embarcaciones de alta velocidad contempla la libre Administración del estado del pabellón o por organización reconocida mediante los reconocimientos periódicos que se establecen en el DSC. En tal sentido, se estipula que la Administración realizará reconocimientos periódicos a intervalos establecidos por esta, pero que en ningún caso excederán el año, con el fin de revisar la estructura, el equipo, la disposición y los materiales para el servicio que haya de prestar la nave. Igualmente, la Administración realizará inspecciones intermedias para asegurar el correcto cumplimiento de las instrucciones contenidas en los manuales.

Por tanto, lo principal y más destacable del DSC es que no tan sólo prescribe los requisitos mínimos de estructura y equipo de los buques de alta velocidad, sino que además exige que la Administración imponga límites operacionales a la

explotación del buque, quedando ésta por tanto restringida a realizarse en todo momento dentro de dichos límites.

## 5.5. Nuevos modelos de planeadoras:

El universo del narcotráfico no es ajeno a las implacables leyes del mercado. En un mundo donde la velocidad y la facilidad de ocultación marcan la diferencia entre el éxito y el fracaso, la tecnología constituye una exigencia básica. Y, hoy por hoy se dan por finiquitados aquellos clásicos modelos de planeadora de fibra que surcaban las rías preñados de tabaco y cocaína.

Primero fueron las de poliéster con dos motores, luego las tipo *Zodiac* con tres y ahora los últimos modelos que los italianos tienen en el mercado, por los que no les importa pagar hasta 600.000 euros (*en una buena descarga recuperan la inversión*).

El presente y el futuro son de las lanchas semirrígidas, más ligeras, más rápidas y más manejables, las embarcaciones semirrígidas de última generación han arrinconado a las pioneras embarcaciones que fabricaban furtivamente varios astilleros gallegos se han dejado de fabricarlas porque no pueden competir con las nuevas planeadoras.

Las diferencias son obvias. En el primer caso se trata de estructuras rígidas, de dimensiones invariables, normalmente superiores a doce metros. Ocultarlas es difícil; transportarlas, una odisea. En cuanto a velocidad, y en función del número y potencia de sus motores, pueden alcanzar los 50 nudos.

Los nuevos modelos semirrígidas disponen de cámaras de aire deshinchables, con lo que peso y medidas pueden reducirse, la parte central es neumática y se desinfla entre operación y operación para camuflarlas mejor. Las ventajas para la búsqueda de escondrijos en tierra y traslados por carretera son inmediatas. A todo ello hay que añadir, por supuesto, la más moderna tecnología para detectar los barcos de las fuerzas de seguridad.

Pero, sobre todo, son capaces de superar sobradamente los 60 nudos (unos 111 kilómetros por hora). Por sus características perfectamente pueden sustituir a los pequeños mercantes o pesqueros que tradicionalmente acercaban la cocaína a unas cuantas millas de la costa y prescindir, así, de uno de los pasos intermedios del alijo si fuese necesario.

Asociadas a clanes gallegos, su destino suele estar en puertos africanos o del sur de la Península, donde la vigilancia sobre la potencia y dimensiones de las planeadoras es con frecuencia bastante menor que en lugares como, la Ría de Arousa. De hecho, hace años que no se matricula ninguna en la Capitanía Marítima de Villagarcía de Arosa (Pontevedra).

Los narcos gallegos suelen encargar sus lanchas hechas a medida en los astilleros extranjeros, sobre todo en Italia, en los países balcánicos y en Portugal, a gusto del consumidor en cuestiones tan importantes como potencia, propulsión y necesidades de carga.

Pero, para no tener que dar muchas explicaciones, a veces son ellos los que montan su propio centro de fabricación, por ejemplo en astilleros del norte de Portugal, que figuran a nombre de una tercera persona y en el que se construyen y guardan las lanchas que utilizan en los desembarcos de sustancias estupefacientes.

Aún así, se siguen haciendo encargos en los astilleros de la ría de Arousa, porque lo que es ilegal no es la embarcación, sino el uso que se haga de ella: que se le coloquen más motores de los permitidos, que no se registren en Capitanía Marítima o que se la pinte de color gris para camuflarla en el mar.

## **5.6. Incautaciones de embarcaciones:**

A lo largo de la costa española, numerosas son las embarcaciones que se están incautando, en algunos casos por abandono de sus tripulantes, y en otros se procede cuando son detenidos los mismos.

Estas embarcaciones en la mayoría de los casos carecen de cualquier tipo de matriculación, por lo que no deja de ser una Embarcación de Alta Velocidad. Es decir, en algunos casos entran a repostar al puerto o a reparar motores o sistema eléctrico en alguna náutica situada en zona portuaria; incluso han sido sorprendidas cuando las descargan de los camiones procedentes de otros países. En todos estos casos, han sido precintadas y depositadas en lugares debidamente autorizados, siguiendo instrucciones de las distintas capitanías marítimas.

Dicho esto, si se detecta la presencia de una embarcación de estas características, se debe poner en conocimiento de la correspondiente capitanía marítima y proceder a su precintado y depósito, extendiendo las actas correspondientes.

Se han llegado a precintar y depositar Embarcaciones de Alta Velocidad que nunca tocaron el agua del mar, bien sea porque las detectaron en camiones, en náuticas o, incluso, en varaderos de puertos deportivos.

Es de gran importancia tomar medidas cuando aparezca en la costa cualquier tipo de estas embarcaciones abandonadas tras un alijo, ya que cada embarcación dispondrá en sus depósitos de entre mil y tres mil litros de gasolina, aceites, residuos, etc., muy contaminante para el fondo marino y para nuestras costas.

La Ría de Arousa (Pontevedra) está salpicada de naves industriales a lo largo de toda su costa. También hay cerca de las playas, situados de forma estratégica, galpones cerrados con un alto muro de piedra que impiden curiosear cualquier movimiento en el interior. Son los lugares preferidos para esconder las planeadoras desde que hace unas décadas sus dueños ya no pueden lucirlas de forma ostentosa en los puertos deportivos. Y en ellas siguen permaneciendo ocultas muchos años a pesar de que las fuerzas del orden las hayan descubierto, porque a veces, por falta de un espacio adecuado en el que almacenarlas, es preferible precintar la nave a la espera de que haya una sentencia.

## Destino de las embarcaciones apresadas

De los buques apresados en las operaciones de narcotráfico, su conservación o destino provisional aún pueden ocasionar intervención policial, como la vigilancia o protección a mantener sobre los mismos de hallarse en un puerto de localidad con Comisaría.

No obstante, últimamente la Autoridad Judicial competente suele procurar la pronta disposición sobre ellos, pues su conservación en el puerto además de los problemas de infraestructura de protección, ocasionan gastos ingentes de estancia y un gran deterioro físico (*originando una depreciación de bien incautado, evidente*). Tal disposición a fin de velar por su “**conservación para la necesidad de asegurar el comiso y el abono de las responsabilidades pecuniarias de los autores del delito**”, lo es velando bien por garantizar su conservación como unidad física (*depósito*) y/o como valor pecuniario del bien (*subasta*).

Para ello, y aplicando tanto lo dispuesto en el **Real Decreto 2783/76** de Conservación y Destino de las Piezas de Convicción en Materia de Depósitos judiciales, e inclusive la Ley de Enjuiciamiento Criminal en sus artículos números 338, 374 y 614, adoptan, tras informe del Ministerio Fiscal, y según el estado físico del buque, la existencia o no de titular conocido, el consentimiento o no de este para su venta y depósito del precio obtenido, adoptan medidas como:

- Si el propietario del supuesto instrumento del delito es considerado tercero de buena fe (por alquiler, no abono de la venta, etc.) suele depositarse a aquel, mientras se declara la propiedad del buque.

- Si existe una petición que asegure la conservación como unidad física y su buen uso se acuerda el depósito (Asociaciones culturales, o sociales, etc.).
  
- Si el deterioro es posible y es dificultoso el mantenimiento, con la autorización del titular o en caso de desconocerse el mismo, se suele proceder a la Subasta, bien en el lugar de la propia sede judicial competente o la del lugar donde el buque este atracado (a fin de evitar los gastos del traslado del buque).

En este caso, puede incluso darse la inexistencia de postores a la puja, siendo precisa una segunda subasta que en aplicación de venta especializada y de la Ley de Puertos del Estado de 26 de noviembre de 2.003 puede la Autoridad Judicial permitir que la efectúe la Autoridad Portuaria del lugar de amarre del buque.