

REAL DECRETO 1119/1989, DE 15 DE SEPTIEMBRE, QUE REGULA EL TRÁFICO DE EMBARCACIONES RÁPIDAS EN LAS AGUAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS

La vigente Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, dispone que la utilización de la parte del mar integrante de nuestro dominio público marítimo terrestre estatal, será libre, pública y gratuita, entre otras cosas, para navegar, varar, embarcar y desembarcar, si bien siempre que dichos actos se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1974 y su Protocolo de 1978, que entraron en vigor el 25 de mayo de 1980 y el 1 de mayo de 1981 respectivamente, fueron declarados de general aplicación de todos los buques y embarcaciones mercantes nacionales por Real Decreto 1661/1982, de 25 de junio, si bien con las limitaciones que, en cada caso aconsejasen sus características y actividades realizadas. Consecuentemente, las Ordenes de Transportes Turismo y Comunicaciones de 10 de junio de 1983 y de 31 de enero de 1986 vinieron a desarrollar detalladamente las limitaciones y especificaciones relativas a la aplicación de la citada Convención y de su Protocolo a los distintos buques y embarcaciones, entre las que figuran las de recreo.

Las disposiciones contenidas en el Convenio sobre el 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 1977, 17 de enero de 1978, 11 de mayo y 27 de agosto de 1981, 23 de junio de 1983 y 24 de junio de 1989, tienden igualmente a procurar la seguridad de la navegación de toda clase de embarcaciones, incluidas desde luego las clasificadas como de recreo y las que, con independencia de su clasificación, sean susceptibles de alcanzar altas velocidades.

Por otra parte, una serie de disposiciones de menor rango se han venido ocupando de establecer ciertas restricciones a la navegación de las embarcaciones menores, con el objeto de velar por su seguridad y por la de las personas que igualmente gozan del derecho de usar libremente nuestras aguas marítimas para otros usos legítimos cuales pueden ser los de baño y esparcimiento. Así, por ejemplo, la Orden de 2 de julio de 1964 limita la navegación en ciertas zonas o la condicionada a la existencia de determinados requisitos.

Sin embargo, ninguna de las citadas normas contempla de un modo específico y satisfactorio los requisitos que deben exigirse a la navegación de embarcaciones especiales de alta velocidad, que, cada vez con más frecuencia, abundan en nuestras costas sin encontrarse sujetas a un adecuado control, de modo que, por una parte, suponen a veces un peligro para sus propias tripulaciones y para terceros, y por otra, resultan susceptibles de ser empleadas con eficacia para el ejercicio de actividades ilícitas gracias a su potencia y velocidad.

Resulta por tanto precisa la regulación, a través de una norma con suficiente rango reglamentario, de las condiciones, requisitos y formalidades a que habrá de sujetarse la navegación y estancia en territorio español de las embarcacio-



I. Normativa de ámbito estatal

nes especiales de alta velocidad, así como el régimen sancionador aplicable a las infracciones que se cometan en relación con lo dispuesto en el presente Real Decreto por dichas embarcaciones, en base a lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley de 23 de diciembre de 1961, sobre infracciones no comprendidas en la Ley Penal y Disciplinaria en la Marina Mercante.

Por todo lo anterior, las mencionadas embarcaciones se regularán por las disposiciones contenidas en el presente Real Decreto y sus normas de desarrollo, además de la legislación y Convenios Internacionales que les sean de aplicación.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 15 de septiembre de 1989, dispongo:

Artículo 1. Se considerarán 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 más 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 número de motores de que se componga, sea capaz de desarrollar las siguientes potencias efectivas:
 - b.1 Embarcaciones menores de seis metros de eslora total: Más de 175 CV.
 - b.2 Embarcaciones de más de seis y menos de diez metros de eslora total: Más de 350 CV.
 - b.3 Embarcaciones de 10 o mas metros de eslora total: Superior a caballaje resultante de aplicar la fórmula $65XE - 300$, siendo E la eslora total en metros.
2. 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 aquéllas del apartado 1 b) del mismo que expresamente se indique por el Capitán de Puerto a su propietario o persona debidamente autorizada por éste, 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 más de treinta días de cada año natural en territorio español, su propietario o la persona debidamente autorizada por Este, solicitará 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 solicitará una identificación provisional en la primera Capitanía de Puerto en la que atraque la embarcación. Esta identifi-



I. Normativa de ámbito estatal

cación 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 número 2 de este artículo antes de que caduque la identificación provisional.

Artículo 3. Todas las embarcaciones EAV contempladas en el artículo 2 estarán obligadas ante el Capitán de Puerto en que se encuentren a:

- a) Atracar en el lugar que determine dicha autoridad.
- b) Solicitar autorización de salida, adjuntando una relación de tripulantes y pasajeros.
- c) Comunicar el regreso antes de transcurrida una hora de su llegada.

Estas comunicaciones deberán hacerse dejando constancia documental de las mismas.

- d) Disponer de un seguro concertado con una entidad aseguradora que cubra la responsabilidad civil, por un importe no inferior a cincuenta millones de pesetas.

Artículo 4. El Capitán de Puerto, para una mejor salvaguardia de la seguridad y del tráfico marítimo podrá adoptar, mediante resolución debidamente motivada, las siguientes medidas:

- a) Denegar el permiso de salida en base a las circunstancias locales de la navegación. En el escrito de denegación se indicará, en la medida de lo posible, la fecha y hora en que se podrá autorizar lo solicitado.
- b) Señalar expresamente el itinerario por el que la embarcación transitará por aguas jurisdiccionales, especialmente cuando navegue por aguas interiores.
- c) Señalar los límites máximos de velocidad pudiendo variar éstos en función de las distintas zonas por las que se efectúe la navegación.
- d) Solicitar la presentación de los certificados internacionales procedentes, así como medios y equipos de seguridad, y condicionar la autorización de salida a la validez y eficiencia de los mismos.
- e) Exigir acreditación de la titulación adecuada correspondiente de la tripulación, procediendo en igual forma que en apartado anterior.
- f) Prohibir la navegación a las que hubieran sido objeto de obras o modificaciones en el equipo propulsor o cuando éstas no hayan sido debidamente anotadas en los certificados correspondientes.

La resolución motivada, se comunicará al propietario o bien a la persona debidamente autorizada por éste, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 79 y 80 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 5. El Capitán de Puerto, actuando, en todo caso, bajo la autoridad del Gobernador Civil solicitará, en su caso, la colaboración de las Autoridades u Organismos marítimos y aéreos con competencia de vigilancia en la mar de su jurisdicción para la adopción por éstos de las medidas o actuaciones que resulten procedentes para el cumplimiento de las normas contenidas en el presente Real Decreto.



I. Normativa de ámbito estatal

Artículo 6. El incumplimiento de lo previsto en este Real Decreto dará lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador, conforme a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo, y como medida cautelar, comunicada por escrito al interesado, se procederá al precintado e inmovilización inmediata de la embarcación infractora, que quedará depositada en lugar seguro en tierra, y además, a juicio de la autoridad competente, privada de parte fundamental de su equipo propulsor hasta la conclusión del expediente.

Los gastos ocasionados por la inmovilización, transporte, custodia, retirada de piezas, etcétera, serán de cuenta del infractor y la embarcación precintada quedará como garantía de los mismos, con independencia de la sanción que se imponga si hubiere lugar.

Artículo 7. Será competente para la incoación del expediente administrativo sancionador y para ordenar el precintado e inmovilización de las embarcaciones infractoras, el Capitán de Puerto de la provincia marítima correspondiente.

Artículo 8. Las embarcaciones precintadas podrán ser enajenadas y su importe ingresado en el Tesoro cuando:

1. Finalizado el expediente, el propietario no abonare la cantidad impuesta como sanción, más los gastos producidos por el precinto o directamente consecuencia del mismo.
2. En el curso del expediente, el montante de los gastos producidos por el vehículo inmovilizado sea tal que su importe, según informe de la autoridad que dispuso el precinto, supere el valor del mismo.

Artículo 9. La venta de las embarcaciones contempladas en el artículo anterior se realizará en pública subasta, de acuerdo con la legislación vigente, por la autoridad administrativa competente.

Las embarcaciones descritas en los apartados 1, a) y 2 del artículo 1y aquellas otras incluidas en el mismo artículo que, expresamente sean declaradas «no enajenables», en resolución motivada de la autoridad que dispuso el precinto, en la que conste expresamente su peligrosidad para la navegación, sólo podrán ser adjudicadas a los Organismos oficiales que las soliciten, o bien, a las Empresas desguazadoras debidamente acreditadas, las cuales procederán a tenor de lo dispuesto en la Orden de 5 de marzo de 1966 («Boletín Oficial del Estado» número 62).

Disposición adicional

Lo dispuesto en el presente Real Decreto no será de aplicación a las embarcaciones EAV utilizadas por entidades sin fines de lucro para el salvamento de vidas humanas, debidamente autorizadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ni a las empleadas por las Administraciones Públicas en el ejercicio de sus competencias.



Disposiciones finales

Primera.- El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oídos los Ministerios con competencias sobre la vigilancia marítima, dictará las normas necesarias para la ejecución de lo dispuesto en el presente Real Decreto.

Segunda.- El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Corrección de errores con marginal 1990\220

En el segundo párrafo del preámbulo, donde dice: «declarados de general aplicación de todos los buques», debe decir: «declarados de general aplicación a todos los buques».

