BASE DE DATOS DE Norma CEF.-
Referencia: NCL012195

REAL DECRETO-LEY 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas.

(BOE de 27 de octubre de 2018)

I

El incremento del contrabando de determinados géneros, en especial drogas y tabaco, es consecuencia parcialmente del uso cada día más habitual por parte de las organizaciones criminales de las denominadas embarcaciones de alta velocidad neumáticas y semirrígidas.

El uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad para la rápida introducción de géneros de contrabando (fundamentalmente hachís, cocaína y cigarrillos) mediante el trasbordo o el alijo en la playa es una de las principales amenazas a la que se enfrentan diariamente el Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Recientemente, además, estas embarcaciones de alta velocidad están siendo utilizadas también para el transporte ilegal de inmigrantes.

Actualmente resulta muy difícil actuar contra las organizaciones criminales que emplean estas embarcaciones, pues resulta frecuente intervenirlas cuando ya han alijado la droga o el tabaco, o cuando en el transcurso de una persecución los géneros son arrojados al mar. En estos casos resulta especialmente complejo proceder administrativa o penalmente contra los patrones y tripulantes, y las embarcaciones continúan siendo utilizadas por las organizaciones criminales una y otra vez para sus actividades ilícitas. Ello produce una sensación de impunidad en la ciudadanía y de cierta impotencia y desánimo entre los miembros de las fuerzas y cuerpos que tienen encomendada la represión del contrabando y el narcotráfico, generando la percepción de que existen ciertas áreas del litoral español -especialmente el más próximo a Gibraltar- en las que el control efectivo del Estado se ve muy mermado cuando no totalmente imposibilitado. Esta sensación es muy evidente en lo que se refiere a la represión de las actividades de contrabando y narcotráfico en las que se emplean embarcaciones semirrígidas de alta velocidad, que se realizan frecuentemente a plena luz del día y en presencia de ciudadanos que disfrutan de los espacios públicos, y que, bien por la rapidez con que se llevan a cabo los alijos, sin tiempo para que las fuerzas policiales puedan actuar, bien porque la actuación de éstas se ve imposibilitada por la presencia de grupos numerosos de colaboradores con los contrabandistas en actitud agresiva, no pueden ser impedidas por los agentes de la autoridad. La situación descrita, que ocurre con más frecuencia en los últimos meses, aumenta los riesgos para la seguridad y salud pública de la población.

Al problema del tráfico ilícito y su impunidad se une el riesgo que para la seguridad marítima suponen estas embarcaciones que navegan a alta velocidad, a menudo en la oscuridad y sin dispositivos de localización o señalización alguno, causando un grave peligro de colisión con otras embarcaciones o incluso de atropello. La propia acción de las fuerzas encargadas de la represión de estos ilícitos en la persecución de estas embarcaciones exige a menudo la asunción de importantes riesgos para la seguridad de los tripulantes y de las embarcaciones, ante las arriesgadas maniobras evasivas que habitualmente llevan a cabo los pilotos de las semirrígidas que han llegado a ocasionar accidentes con pérdida de vidas humanas.

Por otro lado, se ha constatado que, en los últimos tiempos se han venido utilizando este tipo de embarcaciones para el transporte ilegal de personas, concretamente de inmigrantes africanos, suponiendo una clara amenaza al orden público y social.

Finalmente, no es despreciable la amenaza que para determinadas infraestructuras críticas (de titularidad pública o privada) existentes en zonas concretas, como por ejemplo en la Bahía de Algeciras, puede suponer el desplazamiento a altas velocidades de embarcaciones sin control alguno en sus proximidades con el consiguiente riesgo para la seguridad pública que ello supone.

El objetivo de mejorar la eficacia en la prevención y lucha contra el contrabando practicado por medio de este tipo de embarcaciones justifica la calificación de las mismas como género prohibido a efectos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, tomando en consideración sus características técnicas, su titularidad y la finalidad de su uso, permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes.

La definición del género prohibido se realiza de forma objetiva, excluyendo de la misma a aquellas embarcaciones de titularidad pública o que se destinan a determinados usos que son en todo caso legítimos, sin perjuicio, no obstante, de establecerse un régimen de registro operadores y autorización de uso de embarcaciones

en relación con algunos de dichos usos a efectos de hacer efectivo el control y evitar la utilización indebida de las mismas. Se considera imprescindible completar la calificación de las embarcaciones utilizadas para el contrabando como género prohibido mediante la extensión de la misma a otros supuestos en los que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las embarcaciones es la realización de actos de contrabando.

El principio de seguridad jurídica exige que se considere la situación jurídica de los titulares de este tipo de embarcaciones a la entrada en vigor de la Ley y un periodo transitorio adicional para el cumplimiento de las obligaciones de autorización y registro.

II

El texto consta de una exposición de motivos, un artículo único, dividido a su vez en diez apartados, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.

El apartado 1 del artículo único establece la calificación como género prohibido determinado tipo de embarcaciones tipo RHIB o similares, así como aquellas otras que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las mismas es la realización de actos de contrabando. Se determinan cuáles son, salvo prueba en contra, estos indicios.

En los siguientes apartados del artículo único se establecen definiciones, así como una serie de exenciones a la calificación de género prohibido, se crea el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y se regula el procedimiento de autorización e inscripción en el mismo, las consecuencias en caso de incumplimiento y el procedimiento de inspección y control.

III

El real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3, y 189/2005, de 7 julio, F. 3; 68/2007, F. 10, y 137/2011, F. 7), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Las indicadas circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad concurren en el presente caso, ya que se trata de hacer frente a una situación concreta difícil de prever y que precisa ser atajada inmediatamente, como es el uso de este tipo de embarcaciones para el contrabando y, en las últimas semanas, para el tráfico ilegal de personas, en especial en zonas geográficas del sur de España. La finalidad de la norma constituye uno de los objetivos gubernamentales, como es la lucha contra el contrabando y la inmigración ilegal de personas. El comportamiento de las organizaciones criminales en el uso de este tipo de embarcaciones de forma generalizada para el contrabando y, en las últimas semanas, para el transporte ilegal de inmigrantes, no se podía prever y, la incidencia del uso de este tipo de embarcaciones en el crecimiento de la acción delictiva y su efecto en el aumento de riesgos para la seguridad y la salud pública en el tejido social de determinadas zonas geográficas del sur de España, justifican la aprobación del presente real decreto-ley, con el objeto de hacer frente con inmediatez a la situación de alarma social grave que tales prácticas delictivas están originando en las indicadas zonas geográficas, estableciendo el marco jurídico apropiado para que el Servicio de Vigilancia Aduanera y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad puedan frenar de forma inmediata tales prácticas delictivas.

Las novedades que el real decreto-ley incorpora y, de manera destacada, la calificación como género prohibido de este tipo de embarcaciones a los efectos previstos en la normativa de contrabando, permite contribuir de manera eficaz a la erradicación del contrabando cometido mediante su utilización (permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes) así como impedir el desarrollo de actividades de transporte ilegal de personas mediante el uso de dichas embarcaciones, incrementando con ello notablemente las posibilidades de los órganos del Estado de actuar ágil y eficazmente sobre el instrumento básico usado por las organizaciones criminales para la realización de las actividades delictivas mencionadas. Estos motivos justifican ampliamente su aprobación para hacer frente a una situación determinada que pone en entredicho la seguridad pública en las costas españolas. Queda, por tanto, acreditada «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta

adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4)».

La figura del real decreto-ley resulta además admisible en este caso, por no vulnerarse los límites establecidos en el artículo 86.1 de la Constitución, dado que no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, ni a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I ni al régimen de las comunidades autónomas, ni al Derecho electoral general. En particular, por lo que se refiere a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos, no afecta al derecho de propiedad, ya que la condición de género prohibido sólo es consecuencia del uso de las embarcaciones sin su previo registro o en condiciones distintas a la autorización. Incluso no afectaría a los actuales propietarios que cumpliesen con la obligación de registro, habiéndose establecido las salvaguardas necesarias para garantizar los derechos adquiridos.

El contenido del real decreto-ley respeta, por tanto, la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con este aspecto, sintetizada en la STC 139/2016, de 31 de julio, en los siguientes términos:

«1.º El artículo 86.1 CE impide que con el decreto-ley queden afectados los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I CE, pero este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo "inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución".

2.º La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores). (…)»

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente real decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución. Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia.

IV

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. En tanto que persigue un interés general al contribuir a una más eficiente represión del contrabando, no se han encontrado otras alternativas regulatorias menos restrictivas que permitan lograr este objetivo, resulta coherente con el ordenamiento jurídico y permite una gestión más eficiente de los recursos públicos.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Ministra de Hacienda y del Ministro del Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de octubre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. *Consideración como género prohibido de determinadas embarcaciones.*

1. Tendrán la consideración de género prohibido, a los efectos de lo dispuesto en el apartado 12 del artículo 1 de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo, las siguientes embarcaciones:

a) Las embarcaciones neumáticas y semirrígidas susceptibles de ser utilizadas para la navegación marítima que cumplan alguna de las siguientes características:

i. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea menor o igual a 8 metros de eslora total, que dispongan de una potencia máxima, independientemente del número de motores, igual o superior a 150 kilovatios.

ii. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea mayor de 8 metros de eslora total.

b) Las embarcaciones neumáticas o semirrígidas diferentes de las descritas en el apartado anterior, así como cualquier otra embarcación y los buques de porte menor cuando se acredite la existencia de elementos o indicios racionales que pongan de manifiesto la intención de utilizarlas para cometer o para facilitar la comisión de un acto de contrabando.

Salvo prueba en contrario, se considerarán elementos o indicios racionales:

i. El incumplimiento de la obligación de registro y matriculación que resulten aplicables a la embarcación o buque de porte menor.

ii. La modificación significativa de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor con relación al proyecto constructivo original, especialmente cuando existan refuerzos que permitan aumentar la potencia propulsora sin obras adicionales, tomas para tanques adicionales u otras obras que permitan aumentar la autonomía inicialmente prevista, a menos que la modificación hubiera sido debidamente autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante.

iii. La modificación de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor para habilitar dobles fondos o espacios que permitan la estiba de carga no prevista en el diseño inicial.

iv. La manipulación de los sistemas visuales, acústicos, radioeléctricos de posicionamiento y ayudas tecnológicas, o la existencia de dispositivos, sistemas o tecnologías que permitan la manipulación de aquéllos.

v. La navegación sin exhibir las luces reglamentarias o la navegación errática a rumbos diversos, con o sin cambios injustificados de velocidad, desatendiendo, en ambos casos, las indicaciones de los buques o embarcaciones de Estado debidamente identificados, especialmente la indicación de parar y someterse a control.

vi. La incongruencia manifiesta entre el propósito declarado de la derrota o actividad propuesta y las pertenencias náuticas e incluso de la tripulación o pasajeros que se encuentren a bordo.

vii. El empleo de equipamientos o materiales que dificulten la detección o identificación de la embarcación o buque de porte menor, tales como pinturas antirradar, dispositivos atenuantes de las señales electrónicas, detectores de radar, así como el empleo de pinturas, estructuras o elementos de camuflaje o que simulen el aspecto o las marcas identificativas de una embarcación o buque de Estado.

El carácter de género prohibido se extenderá a la fabricación, reparación, reforma, circulación, tenencia o comercio de las embarcaciones citadas en el presente apartado, así como a la navegación por cualquier punto de las aguas interiores, mar territorial español o zona contigua.

2. A los efectos previstos en este real decreto-ley los conceptos de buque, embarcación, así como buque y embarcación de Estado serán los recogidos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

A los mismos efectos, se entenderá por:

a) Buque de porte menor: Aquél de menos de ciento cincuenta toneladas de arqueo neto.

b) Embarcaciones neumáticas o semirrígidas: Aquellas que tengan flotadores rellenables o insuflables o en las que la totalidad o parte de su casco esté constituida por elementos no rígidos.

c) Eslora total: La eslora de casco para embarcaciones de recreo definida en la normativa reguladora de la inspección y certificación de buques civiles.

d) Potencia máxima: La suma de la potencia máxima de cada uno de los motores que equipe la embarcación, medida en kilovatios. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que la potencia máxima es la especificada en el certificado de navegabilidad.

e) Operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad: Quienes por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones.

3. La calificación como género prohibido no alcanzará a las siguientes embarcaciones neumáticas y semirrígidas:

a) Las adscritas a la defensa nacional.

b) Las que tengan la consideración de buques o embarcaciones de Estado extranjeras que se encuentren legalmente en aguas españolas.

c) Las embarcaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de la Agencia Estatal de Administración Tributaria adscritas al Servicio de Vigilancia Aduanera.

d) Las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por los demás órganos del Estado, comunidades y ciudades autónomas, entidades locales o por organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos, así como las adscritas a organizaciones internacionales reconocidas como tales en el Reino de España.

e) Las embarcaciones auxiliares, cualquiera que sea su eslora, que se encuentren efectiva y exclusivamente afectas al servicio de una embarcación principal.

f) Las embarcaciones distintas de las previstas en la letra c) que se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima.

g) Las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles.

h) Las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.

i) Las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

En los supuestos previstos en las letras f), g), h) e i) anteriores la exclusión de la calificación como género prohibido requerirá como condición previa la inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de uso e inscripción en el mismo Registro de cada una de las embarcaciones en que concurra alguna de las circunstancias previstas en el apartado 1, letra a), previa solicitud formulada por el operador.

A los efectos de este real decreto-ley, la afectación a los usos previstos en las letras f), g), h) e i) habrá, en todo caso, ser efectiva y exclusiva en relación con uno o varios de dichos usos.

La transmisión de la propiedad o la cesión de uso de las embarcaciones contempladas en la letra a) del apartado 1, cualquiera que sea el título por el que se realicen o el procedimiento judicial o administrativo como consecuencia del cual se produzcan, requerirá que las mismas se destinen efectiva y exclusivamente a la realización de alguna de las actividades enumeradas en las letras a) a i) y que los adquirentes o cesionarios que pretendan utilizar las embarcaciones para los usos contemplados en las letras f), g), h) e i), acrediten ante los transmitentes o cedentes que se encuentran debidamente inscritos en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y que han obtenido la autorización de uso e inscripción en el Registro de la embarcación.

4. Se crea el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el cual será único para todo el territorio español y se ubicará en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la que corresponderá la gestión y mantenimiento del mismo.

5. Los procedimientos de inscripción y autorización, tanto para los operadores nacionales como extranjeros, se realizarán por vía electrónica.

6. Tendrán acceso a la información contenida en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, que podrán ser cedidos sin consentimiento del interesado, el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en la investigación de los delitos de terrorismo, crimen organizado y contrabando, el Centro Nacional de Inteligencia y la Dirección General de la Marina Mercante, integrada en el Ministerio de Fomento.

7. La autorización de uso de las embarcaciones podrá establecer, para cada una de ellas, el ámbito geográfico a que se extiende, así como las condiciones que se juzguen necesarias para garantizar el uso exclusivo de la embarcación para la actividad o actividades a que se extiende la autorización, incluida en su caso la obligación de instalar dispositivos de localización.

8. El incumplimiento de las condiciones de la autorización de uso e inscripción determinará la calificación de la embarcación como género prohibido a efectos de lo previsto en el apartado 12 del artículo 1 y en la letra b) del apartado 2 del artículo 2, ambos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando.

9. La inspección y control de los operadores y de las embarcaciones para el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo se extenderá a todo el territorio nacional, incluido el mar territorial, las aguas interiores y la zona contigua, y se llevará a cabo en los términos previstos en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando y en su normativa de desarrollo.

10. Reglamentariamente se regulará el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento y los criterios aplicables para la inscripción de operadores y la autorización de uso de embarcaciones, el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, así como las normas necesarias para la adecuada coordinación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad con el Registro de Buques y Empresas Navieras.»

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única. *Aplicación a titulares anteriores de estas embarcaciones.*

1. Quienes a la entrada en vigor de este real decreto-ley sean operadores de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad contempladas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único dispondrán de un plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley para solicitar su inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de las embarcaciones que la precisen con arreglo a lo previsto en los mencionados preceptos.

2. El régimen de transmisión y cesión de las embarcaciones a que se refiere el apartado anterior se someterá, en todo caso, a lo previsto en el apartado 3 del artículo único.

3. Mientras no entre en vigor la reglamentación de desarrollo prevista en el apartado 10 del artículo único, las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones deberán ser realizadas a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de acuerdo con las siguientes reglas:

1.ª Las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la actividad para la que solicita la inscripción de las previstas en las letras en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone desarrollar la misma.

2.ª Las solicitudes de autorización de uso de las embarcaciones deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la descripción de las características de la embarcación especificando eslora y potencia de motores, la actividad para la que solicita la autorización de uso de la embarcación de las previstas en las letras en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone utilizar la embarcación. A la solicitud se deberá unir la documentación técnica de la embarcación.

3.ª En tanto no recaiga resolución expresa sobre las solicitudes de inscripción de los operadores o de autorización de uso de las embarcaciones, las mismas se entenderán provisionalmente concedidas, sin que ello condicione la decisión final que se deba adoptar.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones incluidas en normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Gobierno y a la Ministra de Hacienda, en el ámbito de sus competencias, a dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Segunda. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 26 de octubre de 2018.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN