MINISTERIO DE FOMENTO

Puertos del Estado

# SEGURIDAD OPERATIVA
## (Nivel 2)

# Índice de Contenidos

**INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO SEGURIDAD OPERATIVA ..... 3**

**1. LOS SERVICIOS PORTUARIOS ..... 6**

1.1. Concepto y clases de servicios portuarios. ..... 6

1.2. Servicios prestados en los puertos de interés general. ..... 6

1.3. Concepto y clases de servicios generales. ..... 7

1.4. Concepto y clases de servicios básicos. ..... 9

**2. REGLAMENTO DE SERVICIOS Y POLICÍA DEL PUERTO ..... 11**

2.1. Ámbito de aplicación. ..... 13

2.2. Autoridades y competencias. ..... 14

2.3. Acceso a la zona de servicios portuarios. ..... 17

2.4. Circulación por la zona de servicio. ..... 18

2.5. Atraques. ..... 22

2.6. Carga, descarga, depósito y transporte de mercancías. ..... 31

2.7. Establecimiento y actividades en la zona de servicios del puerto. ..... 44

2.8. Averías, daños y perjuicios. ..... 48

2.9. Sanciones. ..... 50

2.10. Disposiciones generales. ..... 52

**3. TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL ..... 55**

3.1. Normativa general de circulación ..... 55

3.2. Normas de comportamiento en la circulación ..... 58

3.2.1. Usuarios y conductores. ..... 58

3.2.2. Obras y actividades prohibidas. ..... 58

3.2.3. Normas generales de conductores. ..... 60

3.2.4. Bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y similares. ..... 62

3.3. Señalización ..... 63

3.3.1. Normas generales sobre señales. ..... 63

3.3.2. Prioridad entre señales. ..... 63

3.3.3. Formato de las señales. ..... 64

3.3.4. Idioma de las señales. ..... 64

3.3.5. Mantenimiento de señales y señales circunstanciales. ..... 64

3.3.6. Retirada, sustitución y alteración de señales. ..... 65

3.4. Las autorizaciones administrativas ..... 66

3.4.1. Normas generales sobre autorizaciones administrativas. ..... 66

3.4.2. Permisos y licencias de conducción. ..... 67

3.4.3. Permisos de circulación y documentación de los vehículos. ..... 69

3.4.4. Matrículas. ..... 70

3.4.5. Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia. ..... 71
3.4.6. Suspensión cautelar. ..... 73

3.5. Infracciones, Sanciones y Responsabilidad..... 74
3.5.1. Cuadro general de infracciones. ..... 74
3.5.2. Competencias. ..... 79

3.6. Responsabilidad ..... 81

**4. LA ACTUACIÓN POLICIAL: PARÁMETROS DE ACTUACIÓN ..... 83**

4.1. Medidas de acción preventiva y vigilancia ..... 83
4.1.1. Espectáculos públicos y actividades recreativas. ..... 84
4.1.2. Documentación e identificación personal. ..... 85
4.1.3. Actividades relevantes para la seguridad ciudadana. ..... 87
4.1.4. Medidas de seguridad en establecimientos e instalaciones. ..... 87

4.2. Actuaciones para el mantenimiento y restablecimiento de la seguridad ciudadana ..... 88

**5. TÉCNICAS DE DEFENSA Y PROTECCIÓN PERSONAL..... 93**

5.1. Consejos básicos para la Defensa Personal ..... 93

5.2. La defensa personal..... 94
5.2.1. Las "distancias" fundamentales que se manejan en un enfrentamiento callejero. ..... 94
5.2.2. Manejo de la Técnica de Golpes ..... 95
5.2.3. Golpes de distancia media ..... 98
5.2.4. Puntos Vitales ..... 102

5.3. Uso de "sprays" de defensa personal por los Celadores-Guardamuelles. 107

**6. COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA EN MATERIA DE SEGURIDAD CIUDADANA ..... 109**

6.1. Carácter de agentes de la autoridad de los celadores-guardamuelles para labores de seguridad ciudadana ..... 109

6.2. Vigilantes de seguridad ..... 113

6.3. Guardas particulares del campo (Guardapescas marítimos) ..... 114

6.4. Servicios y sistemas de seguridad ..... 115

6.5. Centrales de Alarma ..... 116

6.6. Departamentos de seguridad..... 120

**7. MAPA CONCEPTUAL..... 122**

**8. BIBLIOGRAFÍA ..... 123**

# INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO SEGURIDAD OPERATIVA

**Definición de la competencia**: Conjunto de conocimientos de los sistemas y normas de seguridad relacionadas con la operativa portuaria, seguridad en las concesiones, viales y accesos del puerto.

**Conocimientos y Capacidades definidas para esta competencia**:

Conocimientos básicos de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y reglamento, el código de circulación y la normativa de transporte de mercancías (infracciones de tráfico, transportes de mercancías peligrosas, etc.), las técnicas de ordenación y regulación del tráfico, y técnicas de actuación de policía de seguridad ciudadana (intervención sanitaria inmediata, asistencia al ciudadano, etc.), así como los procedimientos de coordinación de competencias con otros Cuerpos de Seguridad del Estado.

Conocimientos medios en referencia al reglamento general de servicios y policía del puerto (competencias) y protocolos de actuación interna en materia de seguridad operativa.

## Objetivos de aprendizaje. ¿Qué conocimientos y capacidades vas a alcanzar una vez estudiado el contenido del manual?

Al finalizar, habrás adquirido conocimientos que te permitirá, colaborar en la vigilancia y control de accesos así como de los vehículos estacionados dentro del recinto portuario, colaborar el control y regulación del tráfico de vehículos en el recinto portuario, colaborar en la sanción de infracciones en materia de seguridad vial, colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como velar por la seguridad física de las mercancías, velar por la seguridad de pasajeros y demás usuarios, identificar acciones que incumplen la legalidad de la normativa aplicable.

## Resumen de los contenidos del manual

En este manual encontrarás los conocimientos asociados al nivel 2 de la competencia denominada Seguridad Operativa.

En primer lugar nos referiremos al concepto de servicios portuarios, indicando los diferentes tipos y clases existentes.

En el segundo punto veremos el Reglamento General de Servicios y Policía del Puerto.

En tercer lugar nos detendremos en ver las normas que rigen el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial.

En cuarto lugar exponemos los parámetros de actuación policial en distintos ámbitos relacionados con actividades que pueden darse en un puerto.

En el quinto punto se recogen alguna de las técnicas de defensa personal.

En el último punto recogemos las competencias de la autoridad portuaria en materia de seguridad ciudadana.

# 1. LOS SERVICIOS PORTUARIOS

## 1.1. Concepto y clases de servicios portuarios.

Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practicaje.

## 1.2. Servicios prestados en los puertos de interés general.

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general, en los términos establecidos por la ley 48/2003.

Las Autoridades Portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Puertos del Estado promoverá la competencia en el sistema portuario,

pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que a tal fin sean necesarias, conforme a lo dispuesto en la ley y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros organismos.

De acuerdo con lo previsto en la ley, la prestación de servicios en los puertos de interés general se realizará por las Autoridades Portuarias en los casos en que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización, según corresponda.

Los servicios se clasifican en:

a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.

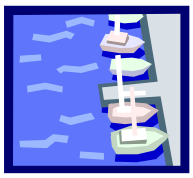
b) Servicios comerciales y otras actividades.

c) Servicio de señalización marítima.

## 1.3. Concepto y clases de servicios generales.

Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud.

Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto los siguientes servicios generales:



a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.

c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.

La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, serán realizados por el titular de las mismas o responsable de la actividad y a su costa, de acuerdo con el proyecto de ejecución aprobado por la Autoridad Portuaria.

d) Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima.

g) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

## 1.4. Concepto y clases de servicios básicos.

Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

Los servicios básicos son los siguientes:

a) Servicio de practicaje.

b) Servicios técnico-náuticos:

- Remolque portuario.
- Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

- Embarque y desembarque de pasajeros.
- Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

- Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
- Depósito.
- Transporte horizontal.

e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

- Recepción de desechos sólidos.
- Recepción de desechos líquidos.

Estos servicios básicos estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad y precio razonables, así como respeto al medio ambiente.

Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios básicos en el puerto.

A tal fin, cuando lo requieran las circunstancias, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación del servicio, directa o indirectamente por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, o concurrir a la prestación del mismo con la iniciativa privada. Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de acuerdo con las condiciones de los pliegos reguladores del servicio y por un plazo limitado, no superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación, debiendo exigir en contraprestación las correspondientes tarifas.

La Autoridad Portuaria autorizará, cuando proceda, la autoprestación y la integración de servicios, en los términos y con las condiciones previstas en la ley.

## 2. REGLAMENTO DE SERVICIOS Y POLICÍA DEL PUERTO

El Cuerpo de Guardamuelles – Policía Portuaria tiene encomendada la aplicación de los diversos reglamentos que le competen y verificar la realización de las operaciones que se efectúen en la zona de ámbito y servicio de la Autoridad Portuaria; función que llevan realizando, en algunos de los puertos desde 1712.

Tiene como responsabilidades la vigilancia y control en la zona de servicio tanto a pie como de forma motorizada a cuyo efecto tendrán la consideración de Agente de la Autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de Policía Portuaria recogida en la Ley 48/2003 de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

A las funciones genéricas derivadas de la Ley 48/2003 de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general y el Reglamento de servicio y policía, se han de sumar las encomendadas por los Planes de Protección Portuaria y Planes de Emergencia, de obligado cumplimiento para todos los Puertos, dando así un carácter si cabe más amplio en la aplicación sus funciones.

Las facultades de policía atribuidas a las Autoridades Portuarias que serán ejercidas por el Cuerpo de Guardamuelles – Policía Portuaria comprenden, además, las siguientes funciones:

- Control, inspección y coordinación de los servicios portuarios y los de señalización marítima, prestados directamente por la Autoridad Portuaria o mediante gestión indirecta. La Autoridad Portuaria de

cada Puerto se hará cargo de la gestión de los servicios que no sean inherentes a la Policía Portuaria.

- Control, inspección y coordinación de las operaciones portuarias y actividades que requieran su autorización y concesión.

- Vigilancia del cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento de las concesiones y autorizaciones.

- Control e inspección de las obras, instalaciones, aguas interiores y equipos situados en la zona portuaria en el ámbito de sus competencias.

- Control e inspección de las mercancías y contenedores situados en la zona portuaria en el ámbito de sus competencias.

- Control de puentes y túneles dentro del ámbito portuario.

- Velar por el cumplimiento de las normas de tráfico, seguridad vial, circulación y demás normativa vigente en las zonas portuarias regulando el tráfico en la zona portuaria y denunciando las infracciones que pudieran cometerse, incluidas las del el Reglamento de Ferrocarriles, de los trenes que circulan por el ámbito portuario.

- Control en el ámbito portuario del cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad y salud; así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de la Administración.

- Control del acceso de las personas a los inmuebles, obras, instalaciones portuarias y zonas de acceso restringido o acotadas de la zona de servicio portuario, control de la lonja y corros de subasta,

descarga y precios de venta en el muelle pesquero; así como preservar la paz social de la comunidad portuaria.

- Velar por el cumplimiento de las normas del Reglamento General de Servicio y Policía; del Plan de Protección Portuario, del que forma parte y participa directamente; y resto de la normativa aplicable en la zona de servicio portuario.

## 2.1. Ámbito de aplicación.

Este Reglamento es de aplicación en la Zona de Servicio de los distintos Puertos, respetando las diferencias que en cada Puerto Puedan establecerse en base a las necesidades y acuerdos alcanzados a tal efecto por la Autoridad Portuaria correspondiente, y su objeto es la ordenación y régimen de los servicios prestados por la Junta del Puerto, la vigilancia y control de los servicios prestados por personas y entidades diferentes del organismo portuario, el cumplimiento de las normas y condiciones fijadas para la ocupación del dominio público para el uso de instalaciones y para el ejercicio de actividades comerciales o industriales en dicha zona, así como la fijación, cumplimiento y sanción de las normas de policía correspondientes.

Están sujetos a este Reglamento las personas o entidades relacionadas con el párrafo anterior y todas las personas, vehículos, maquinaria, instalaciones, materiales y mercancías que se encuentren, incluso circunstancialmente, en la Zona de Servicio del Puerto.

## 2.2. Autoridades y competencias.

**Artículo 3º. Ministerio de Obras Públicas y Junta d el Puerto**

Corresponde al Ministerio de Obras Públicas, según establecen los Artículos 19 y 20 de la Ley de Puertos, y a la Junta del Puerto, en cuanto en régimen de descentralización le encomienda expresamente la Ley de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, el establecimiento de los servicios complementarios y especiales, reparación, conservación, limpieza, servicio y policía del Puerto, en todo lo civil, así como la regulación de las operaciones de carga, descarga, depósito y transporte de mercancías, el acceso y circulación de personas y vehículos en su Zona de Servicio y cuanto se refiere al uso de las obras, utillaje e instalaciones destinados a la explotación del Puerto.

**Artículo 4º. Dirección del Puerto.**

Las funciones a que se refiere el artículo anterior serán ejercidas por el Ingeniero Director del Puerto, adaptándose a las prescripciones de este Reglamento y a lo dispuesto en la Ley de Juntas, en la Ley de Puertos y sus reglamentos y Decreto de 29-11-1932 sobre atribuciones de los Ingenieros Directores de puertos.

**Artículo 5º. Otros Ministerios.**

Tienen competencia propia en la Zona de Servicio del Puerto, de modo permanente, de acuerdo con sus Reglamentos y en lo que les es privativo, las Autoridades de Marina, Aduanas, Trabajo, Sanidad, Comercio (Soivre), Agricultura (Servicio Fitopatológico), Policía Gubernativa y Guardia Civil, que se hallan, respecto a la Dirección del Puerto, en relación de mutuo auxilio y cooperación para la mejor defensa de los intereses generales a todos encomendados.

Cualquier otra autoridad que precisara efectuar una acción o intervención permanente sobre personas o cosas dentro de la zona de servicio del puerto, precisará de la oportuna autorización del Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de otras autorizaciones que sean necesarias. Las actuaciones accidentales se pondrán previamente en conocimiento de la Dirección del Puerto.

**Artículo 6º. Vigilancia y Policía del Puerto.**

La jefatura inmediata y directa de los servicios de Vigilancia y Policía en los muelles y zona de servicio del Puerto, será ejercida por el Director del Puerto, que podrá delegarla en el Ingeniero Jefe de la Sección de Planificación y Técnicas de Explotación que tendrá a sus órdenes al Comisario del Puerto, del que, a su vez, dependerá el personal del Servicio de Celadores/Guardamuelles, investidos de la condición de Agentes de la Autoridad, con calidad de Guardas Jurados, con misión de prevenir, evitar y denunciar las infracciones que puedan cometerse sobre lo dispuesto en este Reglamento, mantener el orden debido, velar por que no sufran daño las obras, materiales o mercancías existentes en el Puerto, cumpliendo y haciendo cumplir las órdenes de servicio que les sean transmitidas por sus superiores, así como controlar los servicio prestados.

Dicho Ingeniero, de acuerdo también con las instrucciones que reciba de la Dirección del Puerto, tendrá las misiones con el personal a sus órdenes, de organizar eficazmente la explotación del Puerto y formar las relaciones valoradas necesarias para la liquidación de los servicios prestados.

El personal de cualquier servicio de guardería que pueda establecerse ocasional o permanentemente, que deberá contar con la autorización previa de la Dirección del Puerto, además de la vigilancia directa de las mercancías encomendadas, deberá también velar por el cumplimiento del presente Reglamento y prestar a los agentes de la Junta su cooperación, estando a tal fin a las órdenes del citado Ingeniero y del Comisario del Puerto.

## 2.3. Acceso a la zona de servicios portuarios.

**Artículo 10°. Normas para el acceso a los muelles.**

Con arreglo a lo que dispone el Decreto de 11 de diciembre de 1942, queda limitado el acceso a los muelles y zonas de tráfico de los Puertos, a las personas y vehículos que, por razón de sus funciones o servicios en los mismos, están debidamente autorizados.

Corresponde a las Autoridades de Marina conceder estas autorizaciones a los pasajeros y demás personas que hayan de subir a bordo de los barcos, así como a los tripulantes de las embarcaciones en puerto.

Compete a la Dirección del Puerto conceder las autorizaciones para el acceso de toda clase de vehículos y para el de las personas que hayan de intervenir en la ejecución y conservación de obras e instalaciones, en operaciones de carga y descarga, circulación sobre los muelles y en cuanto se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones del Puerto.

El personal no funcionario que dependa de las Autoridades citadas en el Art. 5º, será dotado de documentación suficiente por los Jefes de sus Servicios respectivos, debiendo exhibir dicha documentación, ante los Celadores-Guardamuelles, cuando sean requeridos para ello.

Todas estas autorizaciones se otorgarán sin perjuicio de las atribuciones que competen a la Dirección General de Seguridad en el ejercicio de sus funciones.

**Artículo 11º. Funcionarios y Autoridades.**

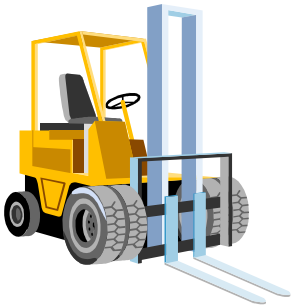
Para los Jefes y Oficiales de Tierra, Mar v Aire, funcionarios del Estado y de la Junta del Puerto y Cónsules acreditados, servirá de autorización su cartilla o carnet de identidad. Las autoridades sólo necesitarán darse a conocer a los Agentes encargados de la vigilancia del Puerto.

**Artículo 12º. Zona de libre circulación.**

Será libre la circulación del público en las zonas a que se refiere el Art. 5º del Decreto de 11 de diciembre de 1942, situadas fuera de los cerramientos o de las zonas acotadas de los muelles. De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 7º. k), de la Ley de Juntas de los Puertos, y disposiciones complementarias sobre la materia, dichas zonas serán fijadas por la Junta del Puerto, a propuesta del Ingeniero Director.

**Artículo 13º. Vehículos industriales y maquinaria.**

El acceso de vehículos industriales y de maquinaria móvil, se autorizará en cada caso por la Dirección del Puerto, que podrá controlar sus características y estado de conservación y funcionamiento, de acuerdo con lo que se establece en este Reglamento, sin que por ello pueda derivarse ninguna responsabilidad para la Junta del Puerto ni para su personal, en caso de accidente.



## 2.4. Circulación por la zona de servicio.

**Artículo 14º. Vehículos.**

Los vehículos de toda clase que circulen por el Puerto, deberán hacerlo con las debidas precauciones y respetando las señales de tráfico existentes. Al cruzar las vías o detenerse sobre ellas para tomar o dejar carga, en los casos en que ello no esté expresamente prohibido por la Dirección del Puerto, lo harán con el conductor dispuesto a retirarlo de la vía tan pronto sea necesario. Las cargas unitarias por eje, así como la presión de inflado de los neumáticos, no serán superiores a las fijadas para las carreteras nacionales o las regulaciones específicas que dicte la Dirección del Puerto. Los tubos de

escape de los motores de explosión serán de tipo cerrado o con protección antideflagrante.

Se prohibe la circulación de vehículos ligeros (turismos, motos, etc.) por la zona de carga y descarga, entendiendo por tal la que está bajo el radio de acción de las grúas y demás instalaciones para la manipulación de mercancías.

No se permite marchar a los vehículos por las zonas generales de circulación de los muelles y carreteras de servicio a velocidad superior a 40 km. por hora, ni por otros sitios que por las vías destinadas a su tránsito.

No se permitirá la circulación de ninguna clase de vehículos con llanta metálica o de madera.

Serán de obligado cumplimiento las normas establecidas en el Código de la Circulación en los caminos, accesos y zonas destinadas a aquélla finalidad, y las normas particulares que a estos efectos puedan dictarse por la Dirección del Puerto.

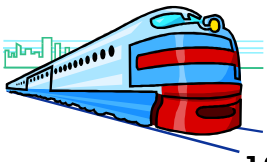
Los Celadores-Guardamuelles ordenarán la circulación de vehículos y peatones, haciendo cumplir las normas citadas en los párrafos anteriores.

La manipulación y conducción de grúas, carretillas, vehículos y artefactos deberá llevarse a cabo con las autorizaciones exigidas por la Ley.

Asimismo, aquellos elementos estarán dotados y utilizarán en los momentos necesarios, los adecuados sistemas de señalización y aviso.

**Artículo 15º. Ferrocarriles.**

Las vías férreas establecidas en los muelles por la Junta del Puerto, son propiedad del Estado y la circulación por ellas y su explotación, están sujetas a las



prescripciones de este Reglamento, a las Leyes y Reglamentos de Ferrocarriles y a las disposiciones especiales que por el Ministerio de Obras Públicas se dicten, teniendo la Dirección del Puerto, dentro de éste, las atribuciones que le otorgan las disposiciones vigentes.

La programación de la circulación de los trenes por las vías existentes en la zona portuaria, tanto propiedad de la Junta como las instaladas en virtud de concesiones o autorizaciones administrativas será establecida por la Dirección del Puerto, proporcionándose bien con carácter general o en cada caso concreto, por los propietarios del material móvil, la información necesaria con la suficiente antelación.

Los trenes o locomotoras recorrerán las vías a velocidad máxima de 10 km./h. quedando prohibido lanzar vagones sueltos.

**Artículo 16°. Uso de las escaleras.**

Las escaleras de los muelles están destinadas exclusivamente al embarque y desembarque de personas y equipajes y pequeñas operaciones autorizadas, estando prohibido, en absoluto, interrumpir el libre paso por ellas, y utilizarlas para cualquier otro fin diferente de los citados.

**Artículo 17°. Depósitos y aparcamientos.**

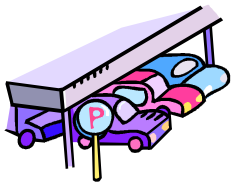
Se prohibe terminantemente el aparcamiento de vehículos y el depósito de mercancías u objetos sobre las vías férreas o de grúas, a menos de dos metros del carril más próximo.

Queda prohibido depositar sobre las vías de circulación cualquier clase de mercancías u objetos, aún provisionalmente o por poco tiempo.

Tampoco se permitirá dejar sin autorización sobre los muelles cualquier clase de vehículos, maquinaria, útiles o materiales utilizados en las operaciones, que deberán ser retirados tan pronto cese su empleo, y aparcados o depositados en los lugares previamente designados.

Bajo ningún concepto las mercancías podrán ser depositadas en lugares de los muelles en que impidan o dificulten la libre circulación de las grúas existentes.

El aparcamiento de vehículos o vagones quedará limitado exclusivamente a las zonas señalizadas a estos efectos.




Los vehículos, objetos y cosas que se encuentren indebidamente aparcados o depositados infringiendo las normas anteriores, podrán ser retirados por los servicios del puerto por cuenta y riesgo de su propietario, sin perjuicio de las sanciones que procedan. Para su retirada deberán abonar previamente el importe de los gastos ocasionados, de las sanciones impuestas y de las tarifas devengadas.

Si a pesar de las recomendaciones anteriores se presenta, aunque sea circunstancialmente, una dificultad para la circulación o los trabajos del Puerto, el causante deberá señalizar adecuadamente el objeto, máquina, vehículo u obra para precaución y aviso de la circulación y operaciones del muelle.

## 2.5. Atraques.

**Artículo 18°. Normas generales.**

Los atraques de los buques se regularán con carácter general por lo dispuesto en los artículos 29° y 30º del Reglamento para la ejecución de la vigente Ley de Puertos.

**Artículo 19°. Solicitud de entrada y atraque.**

Los Armadores o Consignatarios de buques comunicarán por escrito a la Comisaría del Puerto (Servicio de Explotación), la próxima entrada de cada buque en aguas del puerto, formulando además en su caso, la solicitud de atraque en los impresos correspondientes y suministrando, para la más correcta programación de los atraques, la información necesaria, que contendrá, además de los datos relativos al buque y a la mercancía que se va a manipular en el puerto, la fecha de llegada del buque y la de su probable salida, la Empresa estibadora que se propone para efectuar las operaciones y las necesidades de utillaje, avituallamiento, servicios especiales y superficie de depósito. Dichos representantes del buque confirmarán por escrito al indicado Servicio, dentro de las 6 horas hábiles siguientes, la fecha y hora de la entrada del buque en las aguas del puerto, así como la de su salida.

**Artículo 20º. Programación y designación de atraques.**

La programación conjunta de las operaciones del puerto se realizará con la mayor antelación posible, preferentemente con carácter semanal, designándose diariamente los puntos de los muelles en que cada buque deberá realizar las operaciones de movimiento de pasajeros, de carga y descarga de vehículos y mercancías y las de avituallamiento y trasbordo.

De estas designaciones se dará cuenta a la Autoridad de Marina para que se ordene el atraque y amarre de los buques. No se permitirá realizar

operaciones de movimientos de pasajeros ni de carga y descarga, ni se prestarán servicios, a los buques que no hayan atracado en el lugar designado.

**Artículo 21°. Rectificación de la designación de at raque.**

Si, a juicio de la Autoridad de Marina del Puerto y por razones de escasez de espacio o calado, intranquilidad de las aguas o fuerza del viento, no fuesen adecuadas a las condiciones del buque las del punto designado para el atraque, la Dirección del Puerto designará nuevo punto de los muelles, si fuese posible, para realizar directamente el embarque, desembarque o trasbordo.

**Artículo 22°. Fondeo de buques.**

Cuando la carga o descarga no pueda realizarse directamente en los muelles, la Dirección del Puerto lo advertirá a la Autoridad de Marina, quien designará el sitio y forma en que deben de fondear los buques, procurando mientras sea posible, se hallen próximos a las zonas del muelle en que las embarcaciones auxiliares hayan de realizar el embarque o desembarque.

Compete igualmente a la Autoridad de Marina la facultad de designar el sitio en que deben de fondear las embarcaciones que no se hallen a la carga o a la descarga.

**Artículo 23º. Normas para designación.**

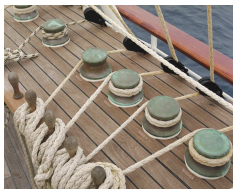
La Dirección del Puerto tendrá en cuenta para la designación de los atraques, las características del buque, la existencia de concesiones o autorizaciones de superficies o instalaciones en exclusiva, o preferenciales, las especializaciones de los muelles para las distintas clases de buques y carga, así como la existencia de instalación y equipo adecuado para las operaciones a realizar, y de superficies o almacenes necesarios para el depósito de las mercancías.

Asimismo, la Dirección del Puerto considerará, a los efectos anteriores el volumen y naturaleza del pasaje, de los vehículos y de las mercancías y la conveniencia, o no, de dar preferencia a la carga sobre la descarga, a fin de descongestionar el muelle o las instalaciones.

Se procurará que los atraques designados estén lo más cerca posible de las instalaciones existentes o de las zonas asignadas para el depósito de las mercancías, sin que esta precaución limite las facultades de los Servicios del Puerto, para la programación conjunta de las operaciones que consideren más convenientes.

Los buques nacionales de líneas regulares de cabotaje y de líneas exteriores de pasaje, gozarán de la preferencia de atraque que les concede la Ley de protección y renovación de la flota Mercante Española, de 12 de mayo de 1956.

**Artículo 24°. Turno de atraques.**



Si a varios buques se les designase un mismo atraque en un muelle adecuado a sus características y a la naturaleza de las mercancías que se van a manipular, o de las operaciones a realizar, a juicio de la Dirección del Puerto, el orden o turno para atracar viene dado, por el orden de llegada a puerto, certificado en caso necesario por la Autoridad de Marina.

Cuando un buque esté efectuando operaciones de carga o descarga y avise que a su terminación va a efectuar operaciones de descarga o carga en otro muelle, se considerará a los efectos de su turno para el muelle, como si hubiese entrado en puerto dos horas antes de haber terminado la primera operación.

**Artículo 25º. Demoras.**

La demora en la llegada y atraque de un buque, no avisada a los Servicios de explotación con la antelación suficiente, será causa inmediata de pérdida del atraque designado y del turno de atraque establecido, debiendo realizarse una nueva petición, con independencia de los recargos que procedan según las tarifas aplicables, de las sanciones pertinentes y de la responsabilidad por perjuicios a la Junta o a terceros.

En caso de notificación de aviso de demora y, según la duración de la misma, el Servicio de explotación decidirá mantener el atraque o designará uno nuevo.

**Artículo 26°. Buques con mercancías peligrosas.**

Los buques que transporten mercancías explosivas, inflamables o peligrosas sólo podrán atracar en los muelles habilitados para ello o en los que la Dirección del Puerto y la Autoridad de Marina, de común acuerdo determinen, procediéndose si esto no fuese posible al fondeo del buque y al transbordo de las mercancías a embarcaciones menores para su descarga en puntos adecuados que se determinen.

Se cumplirán las normas que para cada caso fije el Reglamento para embarque, transporte por mar y desembarque de las mercancías peligrosas. de 27 de marzo de 1918 y demás disposiciones en vigor, las que fuesen establecidas con carácter específico para determinado muelle y mercancía, sirviendo como complementarias las normas del Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la I.M.C.O.

**Artículo 27º. Rendimiento de las operaciones.**

Al designar atraque a un buque, o durante el desarrollo de las operaciones, la Dirección del Puerto podrá fijar el rendimiento mínimo que se debe obtener en las operaciones de acuerdo con las características del buque, clase de mercancía y uso que se vaya a hacer del Puerto y sus instalaciones y plazo en que deben de quedar finalizadas.

En las operaciones de carga y descarga, para fijar el rendimiento que corresponda se tendrán presentes, además del tonelaje y clase de mercancía a mover, los medios de carga y descarga propios del buque, los que se le faciliten en el Puerto o sean puestos a su disposición aunque no los utilice, las superficies de muelles disponibles para depósitos de mercancía, y el material ferroviario o de carretera de que se disponga, así como las embarcaciones que puedan utilizarse para transbordo.

El incumplimiento del ritmo prescrito, faculta a la Dirección del puerto para ordenar el desatraque del buque y su fondeo o traslado a otro muelle, oficiando en este sentido a la Autoridad de Marina, a los efectos procedentes, para permitir que otros buques puedan efectuar operaciones en el muelle que aquél ocupa; todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades que se pudieran exigir como derivadas de este retraso, tanto al buque como a la empresa estibadora.

**Artículo 28º. Enmendadas.**

Se procurará que los buques no tengan que cambiar de muelle ni enmendarse dentro de un mismo muelle, pero la Dirección del Puerto se reserva el derecho de disponer tales maniobras si las considera necesarias para la buena explotación del Puerto en su conjunto, sin que los representantes del buque puedan efectuar reclamación alguna, por perjuicios o gastos ocasionados.

Las variaciones de atraque estarán especialmente indicadas cuando por falta de espacio u otra causa se designe para un buque atraque diferente al que corresponde para las operaciones que debe realizar, y cuando se condicione el atraque por los Servicios de la Junta del Puerto al hacer su designación.

**Artículo 29º. Trabajos extraordinarios.**

Si un buque solicita trabajar en horas extras en días festivos, o en turnos no habituales, en un muelle ocupado por otro buque, siempre que este trabajo sea por un mínimo de cuatro horas, se ofrecerá en primer término, al último, la posibilidad de permanecer en el atraque si opera también en el período solicitado; si no lo aceptara y no hubiera dificultad náutica, a juicio de la Autoridad de Marina, se efectuará el desatraque de dicho buque para que el que lo solicitó pueda realizar dicho trabajo.

Si se tratara de una operación especial a realizar que no puede efectuarse en otro muelle, podrá solicitarse el desatraque en los períodos citados en el párrafo anterior del buque que ocupa dicho muelle aun para plazos inferiores a cuatro horas y será obligatorio el desatraque, a no ser que el buque que tenga ocupado el muelle solicitase, a su vez, trabajar durante más de cuatro horas extras, y contase con los medios para hacerlo.

En ambos casos serán de cuenta del buque solicitante del desatraque, todos los gastos de la operación ocasionados a los buques.

Para el trabajo en horas extraordinarias y en lo relativo al régimen laboral de este trabajo así como a las circunstancias que ocurran en el mismo, se estará a lo dispuesto en las Ordenanzas Laborales aplicables vigentes.

Si al darse opción a un buque para el trabajo en horas extraordinarias

o días festivos rehusara efectuarlo o no dispusiera de medios para realizarlo, queda entendido que no tendrá derecho a volver al atraque hasta el comienzo de la siguiente jornada ordinaria.

En determinadas circunstancias, como por ejemplo, en la carga o descarga de explosivos o congestión de muelles, podrá obligarse a los barcos a trabajar en días festivos, en horas extraordinarias, o en turnos no habituales.

**Artículo 30º. Buque que no hagan operaciones de carga y descarga.**

Mientras que no haya espacio sobrante en los muelles, los buques no podrán permanecer atracados a ellos si no están efectuando operaciones normales de carga y descarga.

Todo buque deberá dejar libre su atraque en un plazo no superior a dos horas después de finalizadas las operaciones, o en el mínimo al que obligue la marea.

En caso de necesitar permanecer atracado a muelle por otros motivos (aprovisionamiento, reparaciones, etc.), el Armador o Consignatario deberá solicitarlo con antelación al Servicio de Explotación a los efectos de fijación del correspondiente atraque, que podrá ser el mismo usado para las operaciones comerciales o distinto, según las necesidades y la programación de atraques lo permita.

Los buques que hayan de efectuar reparaciones, cualquiera que sea el tipo de ellas, los que estén a la espera de órdenes y, en general, todos los que no realicen operaciones de carga o descarga, se atendrán a las disponibilidades de los atraques específicos destinados al efecto y sólo se autorizará la permanencia en muelles comerciales en las condiciones que en

cada caso se estipulen, en el bien entendido que se procederá a la enmienda o fondeo del barco cuando se considere necesario.

Para dicho fin, se mantendrán en orden de navegación las máquinas, los elementos auxiliares y la tripulación indispensable para ello.

**Artículo 31°. Buques averiados o en peligro.**

Los buques en peligro por averías o incendios en la mercancía o por corrimiento de la estiba, tendrán preferencia de atraque en el muelle que por la Dirección del Puerto se designe, para la descarga de la mercancía o rectificación de la estiba, mientras a juicio de la Autoridad de Marina persistan las causas de peligro grave, pasando al finalizar éstas a la situación definida en el artículo anterior.

En ningún caso se mantendrá atracado a muelle un buque que corra peligro de hundimiento requiriéndose a la Autoridad de Marina para que proceda a su fondeo o varada en lugares en que dicho hundimiento no pueda producir perjuicios a la explotación del Puerto.

**Artículo 32°. Averías causadas a los buques.**

Si un buque sufriera averías ocasionadas por algún elemento de la Junta y su Consignatario o Capitán estimaran que ésta es responsable de las mismas, lo comunicarán, antes de transcurridas tres horas, a la Dirección del Puerto a fin de que, sin prejuzgar si existe responsabilidad, puedan aquéllas ser reconocidas y tasadas contradictoriamente a los precios de la localidad y en moneda nacional. A falta de este trámite, la Junta no aceptará en ningún caso responsabilidad alguna. Todo ello, sin perjuicio de lo establecido en esta materia en el Condicionado de las Tarifas Específicas del Puerto, por servicios prestados a petición del usuario.

**Artículo 33°. Precauciones.**

Los buques atracarán en los muelles de modo que no puedan causar daño ni avería a las obras, instalaciones o utillaje del puerto y tomarán las medidas adecuadas para que durante su estancia o al realizar las operaciones de desatraque no puedan ocasionarlos.

En cualquier caso si las condiciones del tiempo o de la mar supusiesen peligro para el propio buque, para terceros o para las demás instalaciones portuarias, el Capitán o Patrón del buque tomará todos los auxilios y precauciones necesarias para evitar posibles daños.

No se permitirá que las escalas de los buques perturben el uso de las vías de grúas o de ferrocarril.

Se cuidará especialmente las acciones del barco sobre muelles, grúas, norayes y defensas durante las maniobras de atraque y desatraque, y la vigilancia de la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea.

Cuando las defensas de que dispone el muelle de atraque resulten insuficientes para la protección del barco o del propio muelle, el buque deberá colocar las que precise a tal fin, pues la falta de estos elementos no se aceptará en ningún caso, como justificante de las averías que puedan producirse.

Los buques que transporten mercancías inflamables o peligrosas, se encontrarán en todo momento con dotación y medios suficientes para efectuar desatraques de emergencia.

Está rigurosamente prohibido que los buques, tanto durante su fondeo, como durante su estancia en puerto, viertan residuos de cualquier tipo o

produzcan cualquier otra contaminación, ateniéndose para ello a lo dispuesto en la legislación vigente.

En todo caso, cualquier circunstancia ineludible de aquel tipo que pueda presentarse, se notificará inmediatamente a la Dirección del Puerto y a la Autoridad de Marina, para que se indique a la Empresa Armadora o Consignataria las medidas cuyo cumplimiento permitirá la autorización para realizar o continuar las operaciones.

**Artículo 34º. Prohibición de salida.**

Ningún buque deberá salir del Puerto sin haber liquidado previamente las cantidades adeudadas por la aplicación de tarifas o valoración de las averías causadas, salvo que hayan sido garantizadas por el respectivo Consignatario a satisfacción de la Junta, requiriéndose en este sentido a la Autoridad de Marina.

## 2.6. Carga, descarga, depósito y transporte de mercancías.

**Artículo 35º. Solicitud de servicios.**

La Empresa estibadora que pretenda realizar operaciones de carga, descarga o transbordo, al tener conocimiento de la llegada del buque, utilizará los impresos correspondientes para solicitar la autorización necesaria de los Servicios de Explotación (o de Comisaría) del Puerto, suministrando, para la más correcta programación de los servicios, la información necesaria que contendrá, al menos, y además del nombre del buque y de los datos de la mercancía que se va a manipular en el puerto, sus disponibilidades de utillaje y las que solicite del Organismo Portuario, rendimientos diarios de las operaciones que se propone obtener y el tiempo probable de su duración.

Igualmente se expresarán los lugares en que se encuentra depositada la mercancía, o las superficies propias de que se dispone, y las cubiertas o descubiertas del Puerto, que se consideran necesarias para el depósito.

En todo caso se indicará el tiempo previsto de duración del mismo.

**Artículo 36º. Programación de operaciones.**

La programación conjunta de las operaciones del puerto se realizará con la mayor antelación posible y preferentemente con carácter semanal y revisable, determinándose diariamente, al designar los puntos de atraque para cada buque, el utillaje que se concede para realizar las operaciones. Al hacer esta distribución se tendrán en cuenta las necesidades para el levante o depósito de mercancías, que se vayan a manipular en este día, pero tendrán preferencia, salvo casos especiales, a estos efectos, las operaciones de descarga y carga de barcos.

Se procurará que las superficies asignadas para el depósito de las mercancías, estén lo más cerca posible de los puntos designados para atraque del buque.

**Artículo 37º. Demora en el comienzo de las operaciones.**

La demora en el comienzo de las operaciones, no avisada a los Servicios de Explotación con la antelación suficiente -según las normas que se establezcan- será causa inmediata de pérdida del derecho de utilización del utillaje asignado, y deberá procederse a presentar una nueva solicitud, con independencia del abono de las tarifas por el tiempo transcurrido y de la responsabilidad por perjuicios a la Junta o a terceros.

Esta demore podrá motivar la variación de la programación y la retirada de los servicios autorizados.

**Artículo 38º. Rendimiento de las operaciones.**

Por la Dirección del Puerto, teniendo en cuenta el utillaje disponible y la clase y forma de presentación de la mercancía, se determinará el rendimiento mínimo que se debe alcanzar en las operaciones y si este no se cumpliera se procederá en la forma prevista en el Artículo 25º, respecto al buque, suspendiéndose las operaciones y retirándose el utillaje entregado para su realización.

**Artículo 39º. Trato de las mercancías.**

La mercancía deberá ser manipulada con los medios adecuados para ello, evitando toda clase de averías, pérdidas o deterioros de la misma y siendo responsable el contratista de faena de los deméritos ocasionados por incumplimiento de estas Normas.

**Artículo 40º. Depósitos y estibas.**

De un modo general, todas las mercancías susceptibles de robo a de demérito por estar a la intemperie, deben ser depositadas dentro de tinglados o almacenes y sólo quedarán en explanada, las que no puedan ser afectadas por estas contingencias. En el caso de que no existiesen almacenes disponibles, se protegerán adecuadamente por la Empresa estibadora.

Las mercancías explosivas e inflamables, si se admite su depósito, deberán situarse en los espacios reservados para ello.

Los depósitos se realizarán de forma que se ocupe el menor espacio con estibas adecuadas en superficie y en altura y con especial cuidado para evitar averías a las obras e instalaciones y a las mercancías ya depositadas. Se evitará el arrastre de cualquier tipo de carga y se cuidará, especialmente, la colocación de calzas y toldos y las estibas de mercancías que por su forma y dimensiones puedan sufrir deslizamientos, caídas o roturas.

La carga sobre la superficie de los muelles no podrá exceder de 5.000 kgs./m.2, o del límite que en cada caso fije la Dirección del Puerto.

**Artículo 41º. Prohibición de depósitos.**

En las zonas de maniobra y en las próximas a las aristas de los muelles, no se permitirá el depósito de mercancías, salvo casos excepcionales autorizados por la Dirección del Puerto y durante el plazo improrrogable que se fije.

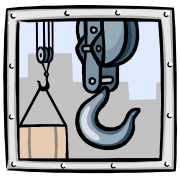
Si excepcionalmente se depositaran mercancías en la citada zona y no se hubiesen terminado de retirar al finalizar el plazo autorizado, se seguirá el procedimiento fijado en el Artículo 43º del Reglamento de servicios, policía y régimen del Puerto.

**Artículo 42º. Depósitos incorrectos.**

Cuando una mercancía no haya sido depositada en el lugar designado por la Dirección del Puerto, o se deposite de forma que queden zonas desaprovechadas entre dicho depósito y los contiguos, se incluirá en la medición las superficies perdidas todo ello sin perjuicio de su traslado a la zona que resulte conveniente a juicio de la Dirección del Puerto y de las sanciones a que hubiese lugar.

Cuando la mercancía, por voluntad de sus dueños o por aplicación de los artículos de este Reglamento, se traslade de un lugar a otro, las plazas parciales para aplicación de las tarifas se contarán a partir del momento del primer depósito.

**Artículo 43º. Levante y retirada de las mercancías.**



Las mercancías permanecerán en la zona portuaria el menor tiempo posible, debiendo quedar retiradas de los muelles o almacenes en el plazo señalado por la Dirección del Puerto.

Es obligación por parte del que haya solicitado su depósito, inmediatamente después de terminar el levante de las mercancías depositadas en la zona de muelles, dejar la superficie ocupada en perfectas condiciones de limpieza, pudiendo la Dirección del Puerto, en caso contrario, disponer la realización de dicha limpieza, con cargo al mismo, sin perjuicio de seguir cobrando las tarifas de ocupación de superficie hasta que quede ésta limpia y de las sanciones que procedan.

Los dueños de las mercancías, así como todas las empresas transportistas o manipuladoras relacionadas con su transporte, cuidarán de que dicha estancia sea lo más breve posible, por lo que con la mayor diligencia evacuarán sin demora los trámites de aduana, comerciales o administrativos de cualquier clase, oficiales o particulares que dicho tránsito exija, sin que en ningún caso estas diligencias puedan excusar del pago de las tarifas correspondientes o del cumplimiento de los plazos concedidos para el depósito.

Expirado el plazo concedido, se aplicarán, salvo casos excepcionales a juicio de la Dirección del Puerto, los recargos fijados en las tarifas vigentes y si representan obstáculo o molestias para la explotación general del Puerto y no se atendiese la orden de retirada, serán trasladados por cuenta y riesgo del usuario, quedando obligados los dueños o depositantes al pago de los gastos de transporte y depósito que se hayan producido, al de las sanciones que procediesen y al abono de los perjuicios que se hubiesen ocasionado a la Junta y a terceros, no pudiendo retirarse hasta que se hayan satisfecho o garantizado los débitos a la Junta.

De igual modo se procederá cuando la mercancía se haya depositado sin solicitud previa.

**Artículo 44º. Correcciones de estiba.**

La descarga de mercancías de buques en peligro por razones de estiba o corrimientos de carga, se efectuarán en los puntos que por la Dirección del Puerto se fijen y las operaciones de reembarque se harán en el menor plazo posible, debiendo en caso de demora y cualquiera que sea la causa de ésta, ser trasladados a lugares alejados de los muelles donde no perturben las operaciones portuarias.

**Artículo 45º. Mercancías averiadas**

Las mercancías averiadas descargadas, que no vayan a reembarcarse inmediatamente, se depositarán en los lugares apartados de los muelles que designe la Dirección del Puerto y no podrán permanecer en el Puerto por plazo superior al que por dicha autoridad se determine.

**Artículo 46°. Mercancías peligrosas.**

Cuando una empresa consignatario de buques, estibadora, o transportista terrestre haya de utilizar los servicios portuarios para mercancías claramente clasificadas como explosivas o inflamables, para productos químicos con punto de inflamabilidad igual o inferior a 55° C., o para cualquier otra mercancía de la que tenga indicios o se tema que pueda revestir carácter peligroso, por inflamabilidad, radioactividad, etc., lo hará saber así al Servicio de Explotación facilitando cuanta información pueda al respecto, especialmente la procedente del fabricante.

La carga y descarga de las mercancías peligrosas a que se refiere el artículo 2° del Reglamento para embarque, transporte por mar y desembarque de las mercancías peligrosas, de 27 de mano de 1918, estará bajo la vigilancia directa de la Autoridad de Marina, la cual establecerá la forma en que han de realizarse esas operaciones. El Ingeniero Director del Puerto al recibir notificación de los permisos otorgados por dicha Autoridad

y de las disposiciones de la misma en cuanto a la forma de realizar las operaciones con estas mercancías explosivas, establecerá la señalización para limitar la zona afectada y tomará por su parte las precauciones que puedan servir de ayuda en cumplimiento de tales disposiciones.

En lo que se refiere a las restantes mercancías menos peligrosas inflamables o nocivas de que trata el Reglamento de 27 de marzo de 1918, y al cual habrán de sujetarse las operaciones que con ellas se efectúen en el Puerto, se tendrá presente:

a) Mientras se realicen las operaciones de carga y descarga de esas mercancías se limitará la libre circulación del público por el muelle, para lo cual la empresa que efectúe la operación establecerá la vigilancia debida y colocará banderas rojas señalando la zona prohibida de acceso al público.

b) No se permitirá la carga o descarga de mercancías inflamables simultáneamente a la que se realiza de mercancías explosivas.

c) La carga y descarga de mercancías inflamables, corrosivas o venenosas, se efectuará a ser posible directamente, entre el buque y los vehículos de transporte, que no permanecerán cargados sobre el muelle.

Cuando sea necesario depositar estas mercancías sobre el muelle no permanecerán sobre el mismo más que el tiempo absolutamente preciso para su embarque o desembarque. Asimismo, se procurará evitar que tales mercancías queden de noche sobre el muelle, y tanto si esto resultara inevitable como durante el tiempo de depósito de día, el buque o su consignatario colocarán a su costa, los guardas especiales necesarios, con la única misión de vigilar las mercancías y las maniobras que con ellas se realicen.

d) Durante las operaciones con mercancías inflamables se prohíbe terminantemente fumar a todo personal que intervenga en ellas. La misma

prohibición se establecerá cuando se trate de mercancías de fácil combustión tales como esparto, pasta de papel, algodón, yute o similares.

Por la Dirección del Puerto podrá exigirse la presencia, durante la operación, de un equipo de extinción de incendios de características adecuadas al tipo y volumen de la mercancía.

Los gastos ocasionados por el establecimiento de una señalización adecuada, acotación de una zona, vigilancia extraordinaria, asistencia en su caso de un retén de bomberos, etc., correrán a cargo del interesado.

Serán igualmente de inmediata aplicación, las disposiciones que puedan dictarse sobre manipulación y transporte de esta clase de mercancías y como complementarias las normas del Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la I. M. C. O.

**Artículo 47º. Mercancías que requieren trato especial.**

La empresa que manipule mercancías cuya naturaleza requiera precauciones especiales tanto por lo que a ellas afecta como por la influencia que puedan tener en otras contiguas, tomará las medidas necesarias en evitación de averías y lo notificarán al Servicio de Explotación, a los efectos que procedan.

Esta prescripción es especialmente aplicable a aquellas mercancías que produzcan exudaciones o derrames que puedan afectar a otras, así como también a aquellos productos químicos que se deben preservar de cualquier impureza procedente del terreno sobre el que se depositen o de cualquier otro tipo de contaminación, y también a los que puedan afectar esencialmente los cambios de temperatura por encima o por debajo de limites conocidos.

**Artículo 48°. Mercancías bajo control judicial.**

Las mercancías o efectos que depositados en los muelles, se embarguen por los Tribunales de Justicia y de cuya propiedad se dude o se litigue, están sujetos a las mismas reglas que los demás en cuanto al pago de los derechos de superficie ocupada sin perjuicio de trasladarlas al lugar que disponga el Ingeniero Director, y previa anuencia de la Autoridad competente.

**Artículo 49º. Mercancías abandonadas.**

Los objetos y mercancías de cualquier clase abandonados por sus dueños en la Zona de Servicio, o aquellas que los derechos que adeuden lleguen a ser notoriamente superiores a su valor en venta, serán incautados por la Junta, salvo mayor derecho de terceros o intervención fiscal, según disposiciones vigentes.

Se publicará el reglamentario Edicto en el «Boletín Oficial de la Provincia», dando un plazo de quince días, para que el dueño o Consignatario de la mercancía pueda reclamarla v abonar los débitos y, transcurrido aquel sin haberlo hecho, se procederá a su venta en pública subasta previo anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia», con una anticipación de diez días.

El importe del remate, deducidos los derechos de la Hacienda, los gastos de traslado y almacenaje, los producidos por la subasta y cuantos cargos resulten imputables a las mercancías abandonadas, será conservado durante un año por la Junta, en depósito y a disposición de quienes en ese plazo acrediten de modo suficiente, a juicio de la Junta, su derecho sobre los objetos abandonados.

Transcurrido el plazo de un año, quedará prescrita cualquier reclamación contra la Junta.

**Artículo 50º. Abono de cargos.**

Los que hubiesen intervenido en su depósito, las Empresas Estibadoras o Consignatarias, las agencias de Transporte respectivas, y las mismas mercancías, serán responsables del abono de las tarifas que correspondan por la ocupación de superficies, de los recargos que procedan, de los gastos por los traslados que se ordenen por la Dirección del Puerto y de las sanciones que se impongan por las infracciones de lo dispuesto en este Reglamento.

Las mercancías depositadas en los muelles no podrán ser retiradas sin haber sido abonados previamente los cargos que procediesen, según lo dispuesto en el párrafo anterior, salvo que la persona responsable ofrezca garantía suficiente.

**Artículo 51º. Ganado.**

Para efectuar el embarque o desembarque de toda clase de ganado, éste se conducirá atado, o de cualquier otro modo que impida que pueda escapar y producir accidentes, daños o entorpecimiento de las faenas, debiendo ir siempre guardado por el número necesario de personas.

**Artículo 52º. Pesca.**

El pescado fresco se descargará exclusivamente en los muelles que se habiliten para este objeto debiendo ser obligatoriamente subastado en lonja. Cualquier otro producto de la pesca y los pertrechos y vituallas deben ser embarcados, desembarcados o manipulados en los lugares que se fijen por la Dirección del Puerto.

Las disposiciones generales de este Reglamento son de aplicación a los muelles y zonas pesqueras, independientemente de los reglamentos

especiales que puedan existir para regular las operaciones que se realicen en los mismos.

**Artículo 53°. Operaciones complementarias.**

Las operaciones complementarias de clasificación, revisión, formación y descomposición de unidades de carga, flejado complementario y otras similares, serán comunicadas al personal de Celadores-Guardamuelles de servicio y se realizarán en los lugares que por éstos se indique, de forma que no supongan molestias para el resto de las operaciones portuarias.

**Artículo 54°. Elementos auxiliares.**

Las eslingas, planchas, paletas, carretillas y demás utensilios y maquinaria utilizados para las operaciones portuarias por las Empresas estibadores, estarán adecuadamente marcados por sus dueños y se depositarán en los lugares que en cada momento se les indique por el personal de la Junta, de forma que no supongan entorpecimiento o molestias para el depósito de mercancías o para las operaciones portuarias.

Todos estos medios auxiliares deberán estar en todo momento en perfectas condiciones de seguridad y conservación y utilizarse exclusivamente en las operaciones para las que sean idóneos. El personal de explotación del Puerto podrá advertir a los propietarios de aquellos que no se encuentren en condiciones para que procedan a su sustitución o reparación, retirándolo por cuenta de los mismos si transcurrido el plazo concedido no lo hicieran.

En todo caso, cualquier avería o accidente que se produzcan como consecuencia del mal estado o del mal uso de aquellos medios, será de la entera responsabilidad de su propietario o usuario.

**Artículo 55º. Precauciones generales.**

Queda prohibido arrastrar palancas, maderas y cuantos objetos puedan ocasionar desperfectos en el afirmado de los muelles, como asimismo, descargar en ellos materiales o piezas que puedan dañarlos sin tomar las medidas necesarias para evitarlo.

En la carga o descarga de carbones, tierras, abonos, arenas y otros materiales susceptibles de producir derrames. Se exigirá la colocación entre buque y muelle, de dispositivos eficaces que impidan la caída de estos materiales al mar, siendo de cuenta de quien realice la operación los gastos necesarios para la limpieza o dragado a que obligue el incumplimiento de esta disposición.

Las planchas que se apoyen en los muelles lo harán por medio de dispositivos adecuados, en buen estado de funcionamiento, y acondicionados de forma que no produzcan desperfectos en los pavimentos u otras obras portuarias.

Se tomarán las precauciones necesarias para que no se produzcan derrames o caídas de mercancías durante su manipulación y transporte en la zona portuaria, debiendo proceder la empresa que realice la operación a la limpieza o recogida inmediata de las mismas. En su defecto podrá ordenarse por la Dirección del Puerto su realización con cargo a la citada Empresa, sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que procedan.

Queda prohibido encender fuego, de día o de noche, llevar luces sin protección y cuanto en resumen pueda causar daño de cualquier especie en los muelles y obras establecidas en el puerto, o en las mercancías en él depositadas.

Queda terminantemente prohibido fumar en el interior de los tinglados y almacenes y en la proximidad de mercancías combustibles.

**Artículo 56º. Precauciones contra incendios.**

En la manipulación de toda clase de mercancías pero especialmente en aquellas que tengan el carácter de combustibles, se observarán con el mayor rigor todas las precauciones para evitar la formación o propagación de incendios.

Se citan explícitamente entre ellas, la prohibición absoluta de fumar al manejar mercancías combustibles o siempre que existan carteles indicadores al respecto; evitar dejar en estibas contiguas mercancías valiosas o comburentes y otras de carácter combustible, limitar el acceso a los lugares en que se almacenen yute, sisal, algodón o similares; la inspección adecuada de las estibas de mercancías autoinflamables, como son la copra, el algodón mojado, etc., y la realización de rondas de comprobación detallada y sistemática en el interior de los tinglados antes de cerrar éstos, terminada la jornada laboral.

Cualquier negligencia en el sentido indicado se considerará una grave falta en la ejecución de operaciones a cargo de la empresa que las realice, que será responsable del cumplimiento de estas precauciones.

## 2.7. Establecimiento y actividades en la zona de servicios del puerto.

**Artículo 57º. Obras e instalaciones permanentes.**

La ocupación del dominio público con obras o instalaciones de carácter permanente, precisarán la oportuna concesión propuesta por la Junta del Puerto y tramitada de acuerdo con la Ley de Puertos y Reglamento para su ejecución.

**Artículo 58º. Obras e instalaciones provisionales.**

Las ocupaciones de terrenos de la Zona de Servicio del Puerto para la ejecución de obras o instalaciones provisionales requerirán la autorización del Ministerio de Obras Públicas o de la Junta del Puerto, según corresponda.

**Artículo 59º. Utilización de terrenos, obras o instalaciones.**

La utilización exclusiva de terrenos, obras, utillaje o instalaciones portuarias (salvo las que se encuentren incluidas en los Servicios Específicos Tarifados, que tienen sus normas generales de uso), así como la gestión de servicios públicos dependientes del Ministerio de Obras Públicas, deberá contar con la autorización particular y escrita, otorgada por el citado Ministerio o por la Junta del Puerto según proceda, y estará sujeta a las condiciones de la citada autorización, tanto en cuanto se refiera a las relaciones con la Junta como con terceros, y en todo caso a lo dispuesto con carácter general en este Reglamento del que se considera forman parte las indicadas condiciones.

**Artículo 60º. Actividades industriales o comerciales**

El ejercicio de actividades industriales o comerciales en la zona portuaria, deberá ser autorizado por el Ministerio de Obras Públicas o por la

Junta del Puerto, según proceda, sin que puedan ejercer actividades de esa clase en la Zona de Servicio del Puerto quienes carezcan de la citada autorización.

**Artículo 61º. Consignatarios y agentes portuarios.**

Los Consignatarios y navieros, las Empresas estibadores de carga y descarga, los vendedores y los exportadores de pescado, y los restantes agentes que realicen funciones análogas, deberán estar inscritos en los correspondientes Censos de la Junta, con los requisitos que reglamentariamente se determinen, y su actuación estará sujeta a lo dispuesto en este Reglamento y a las Normas que se dicten para ella y que se considerarán a todos los efectos como anejos del mismo.

**Artículo 62º. Prestación de otros servicios públicos.**

La prestación de servicios públicos y el ejercicio de actividades realizados por Organismos dependientes de Ministerios diferentes del de Obras Públicas, serán autorizadas por los mismos, pero si suponen en cualquier forma ocupación de terrenos o utilización de obras o instalaciones portuarias, circulación sobre los muelles y accesos, impliquen impedimento o molestias para los Servicios Portuarios, o afecten a alguna de las características físicas o ambientales del Puerto, deberán obtener, antes de iniciar la prestación de servicios, dentro de la Zona portuaria, autorización del Ministerio de Obras Públicas.

**Artículo 63º. Normas Generales.**

Para todo lo concerniente a los artículos anteriores de este Capítulo, se estará a lo dispuesto con carácter general por la Ley de Puertos, de 19 de enero de 1928, y Reglamento para su ejecución, por lo dispuesto en el Capítulo III de la Ley nº. 1/66, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, y Ley nº. 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía y su correspondiente Reglamento. El

otorgamiento de concesiones o autorizaciones no exime a sus titulares de gestionar y obtener por su cuenta de Organismos ajenos a la Junta, los permisos o licencias que sean necesarios.

**Artículo 64º. Actividades secundarlas.**

No se permitirá tampoco en la Zona portuaria ejercer actividades secundarias, si no han sido autorizadas previamente.

Como más frecuentes, se citan:

a) Establecer puestos o kioscos y realizar ventas ambulantes de cualquier clase.

b) Varar, limpiar o calafatear embarcaciones.

c) Colocar sillas o mesas, efectuar comidas, permanecer sentados en grupos, bañarse, pescar desde los muelles o con cualquier tipo de arte en las dársenas y aguas portuarias.

d) Practicar juegos, pruebas deportivas o exhibiciones de cualquier tipo.

e) El estacionamiento de vehículos en lugares no autorizados sin que estén en todo momento junto a ellos sus conductores.

f) Depositar objetos y todo material usado en la carga y descarga, que habrá de ser retirado, tan pronto cese la necesidad de su empleo.

Podrán ser retirados por la Junta y conducidos a lugar conveniente, por cuenta y riesgo de los depositarios o dueños, los objetos o vehículos que siendo causa de contravención, no fueran apartados a la primera indicación de los Guardamuelles, o no aparecieran sus dueños.

Los objetos y vehículos a que se refiere el párrafo anterior no serán devueltos sin previo pago de los importes de multas, gastos, derechos de almacenaje, y demás responsabilidades. En ningún caso se admitirán reclamaciones de indemnización por daños o perjuicios que hubieran podido sufrir los efectos, mercancías o vehículos a que se refiere el párrafo anterior.

**Artículo 65°. Prohibiciones generales.**

Quedan prohibidas terminantemente todas las acciones contrarias a la moral, decencia, salubridad o higiene pública o al respeto debido a las personas, en especial a los Celadores-Guardamuelles y demás agentes de la Autoridad, los comportamientos groseros, escandalosos o agresivos, la mendicidad o vagancia y, en general, los actos que perturben la buena marcha de los servicios del Puerto, o la circulación dentro del mismo y cuanto constituya falta a las prescripciones de agentes de la Autoridad, los comportamientos groseros, escandalosos o agresivos, la mendicidad o vagancia y, en general, los actos que perturben la buena marcha de los servicios del Puerto, o la circulación dentro del mismo y cuanto constituya falta a las prescripciones de este Reglamento y órdenes complementarias dictadas por la Dirección del Puerto.

## 2.8. Averías, daños y perjuicios.

**Artículo 66º. Normas Generales.**

Se tomarán todas las medidas precisas para no ocasionar daños o sustracciones en las obras, instalaciones, equipos, útiles, efectos, materiales o mercancías existentes en la zona portuaria.

Cuando se produzcan daños a las obras, utillaje o instalaciones del Puerto, la Junta del Puerto tendrá derecho a resarcirse de los gastos que origine la reparación y al demérito que sufra el bien dañado, así como de los perjuicios ocasionados.

**Artículo 67º. Daños ocasionados por los buques.**

Cuando un buque produzca desperfectos a las obras, utillaje o instalaciones del Puerto, el Ingeniero Director procederá con toda urgencia a valorar la reparación de los mismos y exigirá del armador del buque, directamente, o por mediación de su Consignatario o Capitán, el depósito o garantía del importe provisional de la valoración.

Si este depósito no fuese efectuado, o no se constituyese en tiempo y forma la garantía indicada, se dará cuenta a la Autoridad de Marina a los efectos que previene el Artículo 30º de la Ley de Puertos, para que no se permita la salida del buque mientras no se haya cumplimentado lo indicado en este Artículo.

Si no fuera necesario reparar los desperfectos o ello tuviera que realizarse en fecha posterior, por la Dirección del Puerto se practicará una valoración detallada, que se entenderá definitiva.

La declaración de no responsabilidad personal por la Jurisdicción de Marina, no exime a los armadores de los buques del abono de los citados gastos de reparación, bien directamente o a través de sus entidades

aseguradoras. El Consignatario del buque responderá, en todo caso, de estos daños.

**Artículo 68º. Daños ocasionados en tierra.**

Cuando los daños o desperfectos se produzcan en tierra por personas, vehículos maquinaria o similares o como consecuencia de defectos en la vigilancia, explotación o conservación de instalaciones, se procederá por la Dirección del Puerto a la valoración aproximada de los mismos, comunicándose a los causantes o a los subsidiariamente responsables, para su depósito en la Caja de la Junta, sin perjuicio de las reclamaciones que procedan.

Si no fuera necesario reparar los desperfectos o éstos tuviesen que realizarse en fecha posterior, por la Dirección del Puerto se practicará una valoración detallada que se entenderá definitiva.

Responderá, en todo caso, de estos daños, la empresa estibadora que realice la operación o, en otro tipo de actividades, las que las tengan a su cargo.

**Artículo 69º. Liquidación de averías.**

Terminadas las reparaciones a que se refieren los Artículos anteriores, se formulará por la Dirección del Puerto su liquidación detallada y justificada, poniéndolo en conocimiento del interesado para que éste abone o retire la diferencia respecto a la valoración aproximada anteriormente realizada.

**Artículo 70. Perjuicios.**

Los perjuicios que por acciones u omisiones de cualquier clase se produzcan a la Junta del Puerto, serán valorados por el Ingeniero Director y sometidos a la consideración de la Junta, para su posterior tramitación, según proceda en derecho.

**Artículo 71º. Procedimiento ejecutivo.**

Transcurrido el plazo voluntario de 15 días para el ingreso de los importes de las valoraciones por averías, daños o deméritos, sin que se hayan satisfecho, se remitirán los respectivos expedientes a la Delegación de Hacienda para el cobro de las cantidades adeudadas por la vía ejecutiva.

**Artículo 72º. Actuaciones especiales.**

El Presidente de la Junta del Puerto, o el Ingeniero Director, según los casos, ejercitarán ante las autoridades competentes, las acciones o actuaciones que procedan para que las responsabilidades consiguientes no dejen de hacerse efectivas.

**Artículo 73º. Otras responsabilidades.**

El abono de los daños producidos, o de los perjuicios ocasionados, es independiente de las sanciones que por incumplimiento de lo dispuesto en este Reglamento u otras causas se hayan impuesto, del abono de las tarifas y de los recargos que procedan, así como de las responsabilidades que puedan exigir otras Autoridades administrativas, y de las civiles y penales que procedieran, que serán sometidas a las jurisdicciones correspondientes.

## 2.9. Sanciones.

**Artículo 74º. Normas generales.**

El incumplimiento de lo dispuesto en este Reglamento y los Reglamentos y Normas Especiales que se dicten para el desarrollo de algunas de sus disposiciones, serán sancionadas de acuerdo con el Decreto nº 2356/1975, de 11 de septiembre, sobre Sanciones en materia portuaria, ajustándose a lo dispuesto en su articulado y a las normas complementarias que, para su interpretación y cumplimiento se dicten por el Ministerio de Obras Públicas, a tenor de su disposición final 4ª.

La cuantía de las sanciones se revisarán en los plazos establecidos en la disposición final 1º del referido Decreto.

**Artículo 75º. Celadores-Guardamuelles.**

Los Celadores-Guardamuelles, como Agente de la Autoridad, usarán de la mayor prudencia y celo para advertir y recordar las prescripciones de este Reglamento, denunciando su incumplimiento.

Al que desobedeciera sus indicaciones, o al que les maltratase u ofendiese de palabra u obra, se le sancionará en la forma que se determina en los artículos 77 al 79 de este Reglamento, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pudieran incurrir.

**Artículo 76º. Clasificación de las faltas.**

De acuerdo con lo especificado en el Decreto de Sanciones en materia portuaria, las infracciones por acciones u omisiones de lo establecido en este Reglamento, se clasifican como leves, graves o muy graves.

**Artículo 80º. Otras infracciones.**

En las normas, reglamentos y condicionados a que se refiere el artículo 82º a) y c) de este Reglamento, y que se considerarán como Anejos al mismo, se determinarán las infracciones sancionables y la forma y cuantía de las sanciones que procedan, dentro del marco del Decreto 2.356/1975, de 11 de septiembre.

**Artículo 81º. Procedimiento y recursos**

La instrucción de los expedientes, se realizará por el Ingeniero Jefe de la Sección de Planificación y Técnicas de Explotación o por el Director del Puerto, según que competa, en principio, sancionar las supuestas faltas, a éste último o a órganos distintos, respectivamente, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 5º. del Decreto sobre sanciones en

materia portuaria, pudiendo inspeccionar, a estos efectos, las instalaciones establecidas en la zona portuaria, que se consideren oportunas, y exigir a los presuntos responsables los documentos comerciales, que tengan relación con el expediente Los importes de las sanciones impuestas serán ingresados en la Caja de la Junta, en el plazo de diez días, pasados los cuales se procederá al envío del expediente al Juzgado de Instrucción que corresponda, para que se proceda a su exacción por la vía de apremio.

Contra las resoluciones que impongan sanciones, caben los recursos que determina la Ley de Procedimiento Administrativo, no deteniéndose el proceso cobratorio salvo que se deposite en la Caja de la Junta el importe de la sanción o se preste caución suficiente a juicio de la misma.

## 2.10. Disposiciones generales.

**Artículo 82º. Aplicación de este Reglamento.**

Se considerarán incluidos como Anejos de este Reglamento:

a) Los Reglamentos Especiales y Normas que por el Ministerio de Obras Públicas, la Junta del Puerto o el Ingeniero Director, se dicten en uso de sus facultades para desarrollo de cualquiera de las materias a que se refiere este Reglamento.

b) Las condiciones y reglas de aplicación de las Tarifas por los servicios prestados por la Junta.

c) Las condiciones que con carácter general se dicten por el Ministerio de Obras Públicas o por la Junta para regular las actividades de las empresas portuarias y las particulares que afecten a la prestación de servicios por personas o entidades distintas de dicha Junta.

d) Las condiciones de las concesiones o autorizaciones otorgadas para la ocupación del dominio público, para la ejecución de obras o

instalaciones, para la utilización con carácter exclusivo, de las obras o instalaciones de la Junta, y para el ejercicio de actividades industriales y comerciales.

**Artículo 83º. Disposiciones generales sobre las mercancías u otros objetos.**

Las mercancías se encuentran en la zona de servicio del puerto por cuenta y riesgo de sus propietarios, a menos que por la Junta se establezca garantía para las mismas en cuanto a riesgos en sus reglamentos particulares de almacenaje.

En ningún caso será responsable la Junta ni sus funcionarios o empleados, de los daños o pérdidas de las mercancías u objetos de cualquier clase que se depositen en sus almacenes o en otra superficie de los muelles, ni aun en casos de incendio, mojadura, accidente, robo, motines, inundaciones u otros semejantes.

Sin perjuicio de lo anterior, la Dirección del Puerto atenderá muy especialmente a la mayor seguridad de las mercancías por medio de sus Guardamuelles-Celadores.

**Artículo 84º. Disposiciones generales sobre las personas.**

Las personas que tengan autorizada la entrada en el puerto, para el ejercicio de alguna función, misión o trabajo; los visitantes cuya entrada haya sido autorizada y los que clandestinamente entren en la Zona Portuaria, lo harán bajo su propia responsabilidad, quedando la Junta exenta de cualquier responsabilidad por los accidentes que pudieran sufrir.

Las personas o empresas que ejerzan misión, función o trabajo en el

Puerto, cuidarán especialmente de estar cubiertos con los seguros de accidentes que legalmente procedan.

**Artículo 85º. Reclamaciones y quejas.**

Las reclamaciones o quejas de los servicios de explotación del puerto, dependientes de la Junta, se dirigirán al Ingeniero Director y si éste no las atendiese o su resolución no se estimase procedente, los interesados podrán recurrir ante la Junta o ante el Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de la misma, según proceda, en los plazos v forma que dispone la vigente Ley de Procedimiento Administrativo.

**Artículo 86º. Cumplimiento del Reglamento.**

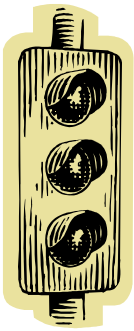
Por el Director del Puerto y personal en quien delegue, se darán con carácter general, o en cada caso particular, las instrucciones necesarias para el cumplimiento e interpretación de lo dispuesto en este Reglamento, y contra sus resoluciones podrán interponerse los recursos indicados en el artículo anterior.

**Artículo 87º. Aplicación e interpretación del Reglamento.**

Para la interpretación y aplicación de este Reglamento y en todo cuanto se halle regulado por el mismo, se tendrán presentes las Leyes Reglamentos y Decretos citados en sus distintos artículos, muy especialmente los derivados de las Leyes de Puertos, Régimen Financiero de los Puertos Españoles y Junta de Puertos y Estatuto de Autonomía

# 3. TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

## 3.1. Normativa general de circulación



El Organismo que se encarga de aplicar la normativa es la Dirección General de Tráfico. El tráfico, la circulación de vehículos a motor y los procedimientos para incrementar la seguridad vial en el territorio del estado español están regidos por las normas recogidas en los siguientes documentos:

- Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (BOE núm. 178, de 27 de julio; corrección de errores en BOE núm. 75, de 28 de marzo).

- Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 63, de 14 de marzo; corrección de errores en BOE, núm. 185, de 3 de agosto).

A la Normativa anterior se han realizado las siguientes Modificaciones:

- Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre).

- ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 190, de 10 de agosto de 2005).

- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE núm. 172, de 20 de julio).

- Real Decreto 8/2005, de 14 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 22, de 26 de enero).

- Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre; corrección de errores en BOE núm. 3, de 3 de enero de 2004).

- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).

- Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (BOE núm. 80, de 3 de abril).

- Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 304, de 20 de diciembre).

- Real Decreto 1947/2000, de 1 de diciembre, por el que se modifica la composición de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 289, de 2 de diciembre).

- Ley 43/1999, de 26 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (BOE núm. 283, de 26 de noviembre).

- Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 312, de 30 de diciembre).

- Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 238, de 4 de octubre).

- Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, por el que se adaptan a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Circulación y el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico (BOE núm. 42, de 18 de febrero).

- Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencias de Competencias Ejecutivas en materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña (BOE núm. 300, de 16 de diciembre). Y Ley 14/1997, de 24 de diciembre, del Parlamento de Cataluña, de creación del Servicio Catalán de Tráfico (DOGC. núm. 2548, de 31 de diciembre). Y Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre el traspaso de servicios y funciones de la Administración General del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (BOE núm. 79, de 2 de abril).

- Ley 5/1997, de 24 de marzo, de reforma del texto articulado de la de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 72, de 25 de marzo).

- Orden de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la Estadística de Accidentes de la Circulación (BOE núm. 47, de 24 de febrero; corrección de errores en BOE núm. 115, de 14 de mayo).

- Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos. (BOE núm. 287, de 30 de noviembre).

- Decreto de 25 de septiembre de 1934, aprobando el Código de la Circulación y sus Anexos. (Gaceta núm. 269, de 26 de septiembre). Únicamente quedan en vigor los siguientes artículos: 6, 7, 126, 127, 275, 279. III, 288, 290, 292, 292 bis, y 312.

## 3.2. Normas de comportamiento en la circulación

### 3.2.1. **Usuarios y conductores.**

1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.

2. En particular se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

### 3.2.2. **Obras y actividades prohibidas**

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta Ley necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se regirán por lo dispuesto en la Ley de Carreteras y su Reglamento, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o

características especiales del tráfico que podrá llevarse a efecto a petición de la Jefatura Central de Tráfico.

Las infracciones a estas normas se sancionarán en la forma prevista en la legislación de carreteras, como asimismo la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlo peligrosos o deteriorar aquella o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta Ley, por encima de las limitaciones que reglamentariamente se establezcan.

Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

6. No podrán circular por las vías objeto de esta Ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos; así como tampoco emitiendo gases o humos en valores

superiores a los límites establecidos y en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

### 3.2.3. **Normas generales de conductores.**

1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad y con problemas de movilidad.

2. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos.

3. Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Se prohibe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

4. Los conductores y ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente. Los conductores profesionales cuando presten servicio público a terceros no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

En todo caso, queda prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Asimismo, queda prohibido circular con niños menores de tres años situados en los asientos traseros del vehículo, salvo que utilicen para ello un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y a su peso con las excepciones que se establezcan reglamentariamente.

5. Queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía.

Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean los padres o madres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente.

6. Se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, y que se emitan o hagan señales con dicha finalidad.

### 3.2.4. **Bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y similares.**

1. No podrá circular por las vías objeto de esta Ley, el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.

2. Todos los conductores de vehículos y bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

Dichas pruebas que se establecerán reglamentariamente y consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados, se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas que realicen a la autoridad judicial, a los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

3. Reglamentariamente podrán establecerse pruebas para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, siendo obligatorio el sometimiento a las mismas de las personas a que se refiere el apartado anterior.

## 3.3. Señalización

### 3.3.1. **Normas generales sobre señales.**

1. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la finalidad que la señal establece.

En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.

2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

### 3.3.2. **Prioridad entre señales.**

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

a. Señales y órdenes de los agentes de la circulación.

b. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.

c. Semáforos.

d. Señales verticales de circulación.

e. Marcas viales.

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre si, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

### 3.3.3. **Formato de las señales.**

1. Reglamentariamente se establecerá el catálogo oficial de señales de la circulación y marcas viales, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia.

2. Dicho catálogo especificará, necesariamente, la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.

3. Las señales y marcas viales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de esta Ley, deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

### 3.3.4. **Idioma de las señales.**

Las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español oficial del Estado.

### 3.3.5. **Mantenimiento de señales y señales circunstanciales.**

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.

También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras.

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de esta Ley corresponderá a los organismos que las realicen o las empresas adjudicatarias de las mismas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico en dichas obras.

### 3.3.6. **Retirada, sustitución y alteración de señales.**

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico, ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro.

2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones.

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre

ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención

## 3.4. Las autorizaciones administrativas

### 3.4.1. **Normas generales sobre autorizaciones administrativas.**

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor por las vías objeto de esta Ley queda sometida al régimen de autorización administrativa previa.

2. Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos, debiendo figurar en todo caso las de los primeros, el nombre y apellidos de su titular, la fecha de nacimiento, el domicilio, el lugar y fecha de expedición, el plazo de vigencia y la categoría de los vehículos que autoriza a conducir con las condiciones restrictivas que eventualmente se establezcan; y en la de los segundos, la matrícula, el número de bastidor, la fecha de fabricación y, en su caso, la contraseña de homologación, así como los datos del titular, las dimensiones y peso máximos autorizados, incluida la carga, y el número máximo de plazas autorizadas.

3. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características, y deberán exhibirlos ante los agentes de la autoridad que se lo soliciten, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

### 3.4.2. **Permisos y licencias de conducción.**

1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa, que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Se prohibe conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa.

2. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos, así como la constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores, se ejercerán por centros oficiales o privados, que necesitarán de autorización previa para desarrollar su actividad.

A los fines de garantizar la seguridad vial, el Gobierno determinará los elementos personales y materiales mínimos de los centros de enseñanza y de reconocimiento y las condiciones para su autorización. En particular, se regulará reglamentariamente el régimen docente y de funcionamiento de los centros de enseñanza. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas que valoren los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente, y la calificación podrá ser objeto de recurso.

Igualmente, a los fines de garantizar la seguridad vial, se regulará reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

4. El permiso y la licencia para conducir podrán tener vigencia limitada en el tiempo, y podrán ser revisados en los plazos y condiciones que reglamentariamente se determine.

De igual manera, la vigencia del permiso o la licencia de conducción estará condicionada a que su titular no haya perdido su asignación total de puntos, que será de 12 puntos, con las excepciones siguientes:

a. Titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción con aquella antigüedad: ocho puntos.

b. Titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción: ocho puntos.

El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido.

Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan.

5. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de 12 puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

Asimismo, los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a y b del apartado anterior, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de 12 puntos.

Igualmente, quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y, un punto, por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

6. La pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

### 3.4.3. **Permisos de circulación y documentación de los vehículos.**

1. La circulación de vehículos exigirá que estos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

2. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deberán estar previamente homologados o ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Dichos vehículos habrán de ser

identificables, ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble, las marcas y contraseñas que reglamentariamente sean exigibles con objeto de individualizarlos, autenticar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

3. Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en el certificado oficial correspondiente, en el que se harán constar las reformas que se autoricen y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en la forma que se disponga reglamentariamente.

4. El permiso de circulación habrá de renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo y quedará extinguido cuando éste se dé baja en el correspondiente registro, a instancia de parte o por comprobarse que no es apto para la circulación, en la forma que reglamentariamente se determine.

5. La circulación de un vehículo sin autorización, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, dará lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga de dicha autorización, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

### 3.4.4. **Matrículas.**

1. Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne del modo que se establezca. Esta obligación será exigida a los ciclomotores de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

2. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder, en los términos que se fijen

reglamentariamente, permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma.

### 3.4.5. **Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia.**

1. Las autorizaciones administrativas reguladas en este Título podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en los artículos 62 y 63, respectivamente, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad se ajustará a lo dispuesto en el Capítulo I del Título VII del mencionado texto legal.

3. Con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, la vigencia de las autorizaciones administrativas reguladas en este Título estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento.

4. La Administración podrá declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones reguladas en este Título cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización.

Para acordar la pérdida de vigencia, la Administración deberá notificar al interesado la presunta carencia del requisito exigido, a quien se le concederá la facultad de acreditar su existencia en la forma y plazos que reglamentariamente se determinen.

5. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos que reglamentariamente se establezcan.

6. La Administración declarará la pérdida de vigencia de la autorización para conducir cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, el titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo fuera notificado. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

Si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

7. El titular de una autorización para conducir, cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos

señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.

El titular de una autorización, que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de cuatro puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

8. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior.

En todo caso, la duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será como máximo de 15 horas, cuando se realicen para la recuperación parcial de puntos, y como máximo de 30 horas, cuando se pretenda obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

### 3.4.6. **Suspensión cautelar.**

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, en cuyo caso la autoridad que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

## 3.5. Infracciones, Sanciones y Responsabilidad

### 3.5.1. **Cuadro general de infracciones.**

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley o a los Reglamentos que la desarrollan tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinen, a no ser que puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales; en tal caso, la Administración pasará el tanto de culpa al Ministerio Fiscal y proseguirá el procedimiento absteniéndose de dictar resolución mientras la autoridad judicial no pronuncie sentencia firme o dicte otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y sin estar fundada en la inexistencia del hecho.

2. Las infracciones a que hace referencia el apartado anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes.

4. Son infracciones graves las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

a. Incumplir las disposiciones de esta Ley en materia de: limitaciones de velocidad, salvo que supere el límite establecido en el apartado 5.c, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás.

b. Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación constituyendo un riesgo u obstáculo para la circulación, especialmente de peatones, en los términos que se determinen reglamentariamente.

c. Circular sin el alumbrado reglamentario en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento a otros usuarios de la vía y en aquellos supuestos en los que su uso sea obligatorio.

d. Realización y señalización de obras en la vía sin permiso, y retirada o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

e. Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente.

f. Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, el uso durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, así como cualquier otro medio o sistema de comunicación que implique su uso manual, en los términos que se determine reglamentariamente, con las excepciones por motivos específicos relacionados con la seguridad, higiene o prevención laboral.

g. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

h. Conducir un vehículo o circular sus ocupantes sin hacer uso del cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad de uso obligatorio en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente.

i. Circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas con las excepciones que se determinen reglamentariamente.

j. No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación.

k. No respetar la luz roja de un semáforo.

l. No respetar una señal de stop.

m. Que el adquiriente de un vehículo no solicite la renovación del permiso o licencia de circulación, cuando varíe su titularidad registral, en el plazo que se establezca reglamentariamente

n. Conducir un vehículo siendo titular de una autorización de conducción que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente.

ñ. Conducción negligente.

o. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación o perjudicar al medio natural.

p. No facilitar su identidad ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

q. Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el apartado 5.l) siguiente, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.

5. Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las siguientes conductas:

a. La conducción por las vías objeto de esta Ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan, y, en todo caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.

b. Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, y la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

c. Sobrepasar en más de un 50 % la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 km por hora dicho límite máximo.

d. La conducción manifiestamente temeraria.

e. La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 % el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor con excepción de los autobuses de líneas urbanas e interurbanas.

f. La circulación en sentido contrario al establecido.

g. Las competiciones y carreras no autorizadas entre vehículos.

h. El exceso en más del 50 % en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 % en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

i. El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello y no exista causa justificada que lo impida.

j. La conducción de un vehículo sin ser titular de la autorización administrativa correspondiente.

k. Circular con un vehículo no matriculado o careciendo de las autorizaciones administrativas correspondientes, o que éstas carezcan de validez por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente.

l. Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial, establecidas reglamentariamente.

m. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, sobre conocimientos y técnicas necesarios para la conducción.

n. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.

ñ. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

o. Circular por autopistas o autovías con vehículos expresamente prohibidos para ello.

p. Circular en posición paralela con vehículos prohibidos expresamente para ello por esta Ley.

6. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor y de presentación de la documentación acreditativa de la existencia del seguro obligatorio se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica.

### 3.5.2. **Competencias.**

1. La competencia para sancionar corresponde, en el marco de lo dispuesto en la presente Ley, al Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma en que se haya realizado el hecho, salvo que se trate de infracciones leves en que la competencia sancionadora estará atribuida al Subdelegado del Gobierno en la provincia en que se hayan cometido aquéllas.

Si se trata de una infracción cometida en el territorio de más de una Comunidad Autónoma o de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá, en su caso, al Delegado del Gobierno de la Comunidad Autónoma o al Subdelegado del Gobierno de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada, en los términos indicados en el párrafo primero.

La facultad de sancionar podrá ser delegada en los Jefes Provinciales de Tráfico en la medida y extensión que las autoridades competentes anteriormente mencionadas estimen conveniente. Los Delegados del Gobierno podrán también delegar en los Subdelegados del Gobierno.

En las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos designados por sus respectivos Consejos de Gobierno.

2. La sanción por infracciones a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta facultad de acuerdo con la legislación aplicable.

Los Delegados o Subdelegados del Gobierno, en su caso, y en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, los órganos competentes que correspondan, asumirán esa competencia cuando, por

razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por los Alcaldes.

Las competencias municipales no comprenden las infracciones a los preceptos en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

3. En el caso de todos los apartados anteriores, la competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción corresponde al Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de sus facultades de delegación en el Subdelegado del Gobierno o en el Jefe Provincial de Tráfico.

La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere la corresponderá, en todo caso, al Director general de Tráfico.

## 3.6. Responsabilidad

1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta Ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción, excepto en el supuesto de los pasajeros de los vehículos que estén obligados a utilizar el casco de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinan, en que la responsabilidad por la infracción recaerá en el conductor.

Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de 18 años, responderán solidariamente con él sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

La responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta, que podrá ser moderada por la autoridad sancionadora. Cuando se trate de infracciones leves, previo el consentimiento de las personas referidas en el segundo párrafo de este apartado, podrá sustituirse la sanción económica de multa por medidas sociales relacionadas con la seguridad vial.

2. El titular que figure en el Registro de vehículos será, en todo caso, responsable por las infracciones relativas a la documentación del vehículo, las relativas al estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo, y por las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

3. El titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido una infracción, debidamente requerido para ello, tienen el deber de identificar

verazmente al conductor responsable de la infracción. Si incumpliera esta obligación en el trámite procedimental oportuno, sin causa justificada, será sancionado pecuniariamente como autor de la infracción muy grave.

En los mismos términos responderán las personas especificadas en el párrafo anterior cuando no sea posible notificar la denuncia al conductor que aquellos identifiquen, por causa imputable a ellos.

Las empresas de alquiler sin conductor a corto plazo, acreditarán el cumplimiento de la obligación legal de identificar al conductor responsable de la infracción mediante la remisión, al órgano instructor correspondiente, de un duplicado o copia del contrato de arrendamiento donde quede acreditado el concepto de conductor de la persona que figure en el contrato.

4. La responsabilidad por el ejercicio profesional en materia de enseñanza de la conducción y de aptitudes psicofísicas de los conductores, se determinará reglamentariamente.

5. El fabricante del vehículo y el de sus componentes serán, en todo caso, responsables por las infracciones relativas a las condiciones de su construcción que afecten a su seguridad, así como de que la fabricación se ajuste a tipos homologados.

# 4. LA ACTUACIÓN POLICIAL: PARÁMETROS DE ACTUACIÓN

## 4.1. Medidas de acción preventiva y vigilancia

1. En el ejercicio de la competencia que le reconoce el artículo 149.1.26 de la Constitución, la Administración del Estado establecerá los requisitos y condiciones de la fabricación y reparación de armas, sus imitaciones y réplicas, y de sus piezas fundamentales; explosivos, cartuchería y artificios pirotécnicos; así como los de su circulación, almacenamiento y comercio, su adquisición y enajenación; su tenencia y utilización. Del mismo modo podrá adoptar las medidas de control necesarias para el cumplimiento de aquellos requisitos y condiciones.

2. Las autoridades y servicios a los que corresponda ejercer la intervención, podrán efectuar en cualquier momento las inspecciones y comprobaciones que sean necesarias en los diferentes locales de las fábricas, talleres, depósitos, comercios y lugares de utilización de armas y explosivos.

Se faculta al Gobierno para reglamentar las materias y actividades a que se refiere lo anteriormente descrito, en atención a las circunstancias que puedan concurrir en los distintos supuestos:

a. Mediante la sujeción de la apertura y funcionamiento de las fábricas, talleres, depósitos, establecimientos de venta y lugares de utilización y las actividades relacionadas con ellas a requisitos de catalogación o clasificación, autorización, información, inspección, vigilancia y control, así como a requisitos especiales de habilitación para el personal encargado de su manipulación.

b. Mediante la obligatoriedad de licencias o permisos para la tenencia y uso de armas de fuego cuya expedición tendrá carácter restrictivo, especialmente cuando se trate de armas de defensa personal, en relación con las cuales la concesión de las licencias o permisos se limitará a supuestos de estricta necesidad.

c. Mediante la prohibición de ciertas armas, municiones y explosivos, especialmente peligrosos, así como el depósito de los mismos.

La fabricación, comercio o distribución de armas y explosivos constituye sector con regulación específica en materia de derecho de establecimiento, en los términos del artículo 20.2 de la Ley de Inversiones Extranjeras en España y en todo caso bajo el control de los Ministerios de Defensa y del Interior.

#### 4.1.1. **Espectáculos públicos y actividades recreativas.**

1. Todos los espectáculos y actividades recreativas de carácter público quedarán sujetos a las medidas de policía administrativa que dicte el Gobierno, en atención a los fines siguientes:

a. Garantizar la seguridad ciudadana frente a los riesgos que, para las personas o sus bienes, se puedan derivar del comportamiento de quienes organicen un espectáculo o actividad recreativa, participen en ellos o los presencien.

b. Asegurar la pacífica convivencia cuando pudiera ser perturbada por la celebración del espectáculo o el desarrollo de la actividad.

c. Limitar las actividades de los locales y establecimientos públicos a las

que tuvieren autorizadas, e impedir, en todo caso, el ejercicio en ellos de cualesquiera otras que estuvieren prohibidas.

d. Fijar las condiciones a las que habrán de ajustarse la organización, venta de localidades y horarios de comienzo y terminación de los espectáculos o actividades recreativas, siempre que sea necesario, para que su desarrollo transcurra con normalidad.

2. Los espectáculos deportivos quedaran, en todo caso, sujetos a las medidas de prevención de la violencia que se disponen en el Título IX de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte.

### 4.1.2. **Documentación e identificación personal.**

Todos los españoles tendrán derecho a que se les expida el Documento Nacional de Identidad, que gozará de la protección que a los documentos públicos y oficiales otorgan las Leyes, y que tendrá, por sí solo, suficiente valor para la acreditación de la identidad de las personas.

El Documento Nacional de Identidad será obligatorio a partir de los catorce años. Dicho documento es intransferible, correspondiendo a su titular la custodia y conservación, sin que pueda ser privado del mismo, ni siquiera temporalmente, salvo los supuestos en que, conforme a lo previsto por la Ley, haya de ser sustituido por otro documento.

En el Documento Nacional de Identidad figurarán la fotografía y la firma de su titular, así como los datos personales que se determinen reglamentariamente, respetando el derecho a la intimidad de la persona, y sin que, en ningún caso, puedan ser relativos a raza, religión, opinión, ideología, afiliación política o sindical o creencias.

Los españoles podrán entrar en el territorio nacional, en todo caso, acreditando su nacionalidad. Los que pretendan salir de España habrán de estar provistos de pasaporte o documento que reglamentariamente se establezca en los términos de los Acuerdos Internacionales suscritos por España, que tendrán la misma consideración que el Documento Nacional de Identidad.

El pasaporte o documento que lo supla se expedirá a los ciudadanos españoles, salvo que el solicitante haya sido condenado a penas o medidas de seguridad que conlleven la privación o limitación de su libertad de residencia o de movimiento, mientras no se hayan extinguido, o cuando haya prohibido su expedición o la salida de España la autoridad judicial respecto al interesado que se halle inculpado en un proceso penal. A los incluidos en la primera de las excepciones indicadas, se les expedirán, no obstante, los referidos documentos siempre que obtengan autorización del Órgano Judicial competente.

El pasaporte o documento que lo sustituya se expedirá a quien se encuentre sujeto a patria potestad o tutela si cuenta con autorización de quien la ejerza o, en defecto de ésta, del Órgano Judicial competente.

El pasaporte o documento que lo supla podrá ser retirado por la misma autoridad a quien corresponda su expedición, si sobrevinieren las circunstancias determinantes de su denegación, como consecuencia de las resoluciones judiciales a que se refiere el apartado 2. En tales casos, y en la medida que el Documento Nacional de Identidad sea documento supletorio del pasaporte, se proveerá a su titular de otro documento a los solos efectos de identificación.

Los extranjeros que se encuentren en territorio español están obligados a disponer de la documentación que acredite su identidad y el hecho de hallarse legalmente en España, con arreglo a lo dispuesto en las

normas vigentes. No podrán ser privados de esta documentación salvo en los mismos supuestos previstos para el Documento Nacional de Identidad.

#### 4.1.3. **Actividades relevantes para la seguridad ciudadana.**

Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades relevantes para la seguridad ciudadana, como las de hospedaje, el comercio o reparación de objetos usados, el alquiler o el desguace de vehículos de motor, o la compraventa de joyas y metales preciosos, deberán llevar a cabo las actuaciones de registro documental e información previstas en la normativa vigente.

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.

Del mismo modo el Gobierno podrá acordar la necesidad de registro para la fabricación, almacenamiento y comercio de productos químicos susceptibles de ser utilizados en la elaboración o transformación de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas y otras gravemente nocivas para la salud.

#### 4.1.4. **Medidas de seguridad en establecimientos e instalaciones.**

El Ministerio del Interior podrá ordenar, conforme a lo que se disponga reglamentariamente, la adopción de las medidas de seguridad necesarias en establecimientos e instalaciones industriales, comerciales y de servicios, para prevenir la comisión de los actos delictivos que se puedan cometer contra ellos, cuando generen riesgos directos para terceros o sean especialmente vulnerables.

No obstante, las autoridades competentes podrán eximir de la implantación o el mantenimiento de medidas de seguridad obligatorias a los establecimientos, cuando las circunstancias que concurran en el caso concreto las hicieren innecesarias o improcedentes.

La apertura de los establecimientos que estén obligados a la adopción de medidas de seguridad, estará condicionada a la comprobación, por las autoridades competentes, de la idoneidad y suficiencia de las mismas.

Los titulares de los establecimientos e instalaciones serán responsables de la adopción o instalación de las medidas de seguridad obligatorias, de acuerdo con las normas que respectivamente las regulen, así como de su efectivo funcionamiento y de la consecución de la finalidad protectora y preventiva propia de cada medida, sin perjuicio de la responsabilidad en que al respecto puedan incurrir sus empleados.

## 4.2. Actuaciones para el mantenimiento y restablecimiento de la seguridad ciudadana

Las autoridades competentes, de acuerdo con las Leyes y Reglamentos, podrán dictar las órdenes o prohibiciones y disponer las actuaciones policiales estrictamente necesarias para asegurar la consecución de las finalidades previstas en la ley.

La autoridad competente podrá acordar, como medidas de seguridad extraordinarias, el cierre o desalojo de locales o establecimientos, la evacuación de inmuebles o el depósito de explosivos, en situaciones de emergencia que las circunstancias del caso hagan imprescindibles y mientras éstas duren.

Las autoridades a las que se refiere la presente Ley adoptarán las medidas necesarias para proteger la celebración de reuniones o manifestaciones y de espectáculos públicos, procurando que no se perturbe la seguridad ciudadana. Sin embargo, podrán suspender los espectáculos y disponer el desalojo de los locales y el cierre provisional de los establecimientos públicos mientras no existan otros medios para evitar las alteraciones graves de la seguridad que se estuvieren produciendo.

Dichas autoridades, por medio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, podrán disolver, en la forma que menos perjudique, las reuniones en lugares de tránsito público y las manifestaciones, en los supuestos prevenidos en el Artículo 5 de la Ley Orgánica 9/1983, de 15 de julio, reguladora del Derecho de Reunión. También podrán disolver las concentraciones de vehículos en las vías públicas y retirar aquellos o cualesquiera otra clase de obstáculos cuando impidieran, pusieran en peligro o dificultaran la circulación por dichas vías.

Antes de llevar a efecto las medidas a que se refieren los párrafos anteriores, las unidades actuantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad deberán avisar de tales medidas a las personas afectadas.

En el caso de que se produzcan alteraciones de la seguridad ciudadana con armas o con otros medios de acción violenta, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán disolver la reunión o manifestación o retirar los vehículos y obstáculos, sin necesidad de previo aviso.

En los casos a que se refieren los párrafos anteriores, **los empleados de empresas privadas de vigilancia y seguridad, si los hubiere, deberán colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad**, respecto del interior de los locales o establecimientos en que prestaren servicio.

Los agentes de la autoridad podrán realizar, en todo caso, las comprobaciones necesarias para impedir que en las vías, lugares y

establecimientos públicos se porten o utilicen ilegalmente armas, procediendo a su ocupación. Podrán proceder a la ocupación temporal, incluso de las que se lleven con licencia o permiso y de cualesquiera otros medios de agresión, si se estima necesario, con objeto de prevenir la comisión de cualquier delito, o cuando exista peligro para la seguridad de las personas o de las cosas.

Los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán limitar o restringir, por el tiempo imprescindible, la circulación o permanencia en vías o lugares públicos en supuestos de alteración del orden, la seguridad ciudadana o la pacífica convivencia, cuando fuere necesario para su restablecimiento.

Asimismo podrán ocupar preventivamente los efectos o instrumentos susceptibles de ser utilizados para acciones ilegales, dándoles el destino que legalmente proceda.

Para el descubrimiento y detención de los partícipes en un hecho delictivo causante de grave alarma social y para la recogida de los instrumentos, efectos o pruebas del mismo, se podrán establecer controles en las vías, lugares o establecimientos públicos, en la medida indispensable a los fines de este apartado, al objeto de proceder a la identificación de las personas que transiten o se encuentren en ellos, al registro de los vehículos y al control superficial de los efectos personales con el fin de comprobar que no se portan sustancias o instrumentos prohibidos o peligrosos. El resultado de la diligencia se pondrá de inmediato en conocimiento del Ministerio Fiscal.

Los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán requerir, en el ejercicio de sus funciones de indagación o prevención, la identificación de las personas y realizar las comprobaciones pertinentes en la vía pública o en el lugar donde se hubiere hecho el requerimiento, siempre que el conocimiento de la identidad de las personas requeridas fuere necesario para

el ejercicio de las funciones de protección de la seguridad que a los agentes encomiendan la presente Ley y la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

De no lograrse la identificación por cualquier medio, y cuando resulte necesario a los mismos fines del apartado anterior, los agentes, para impedir la comisión de un delito o falta, o al objeto de sancionar una infracción, podrán requerir a quienes no pudieran ser identificados a que les acompañen a dependencias próximas y que cuenten con medios adecuados para realizar las diligencias de identificación, a estos solos efectos y por el tiempo imprescindible.

En las dependencias a que se hace referencia en el apartado anterior se llevará un libro-registro en el que se harán constar las diligencias de identificación realizadas en aquéllas, así como los motivos y duración de las mismas, y que estará en todo momento a disposición de la Autoridad Judicial Competente y del Ministerio Fiscal. No obstante lo anterior, el Ministerio del Interior remitirá periódicamente extracto de las diligencias de identificación al Ministerio Fiscal.

En los casos de resistencia o negativa infundada a identificarse o a realizar voluntariamente las comprobaciones o prácticas de identificación, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad solo podrán proceder a la entrada y registro en domicilio en los casos permitidos por la Constitución y en los términos que fijen las Leyes.

Será causa legítima suficiente para la entrada en domicilio la necesidad de evitar daños inminentes y graves a las personas y a las cosas, en

supuestos de catástrofe, calamidad, ruina inminente u otros semejantes de extrema y urgente necesidad.

En tales supuestos, y para la entrada en edificios ocupados por organismos oficiales o entidades públicas, no será preciso el consentimiento de la autoridad o funcionario que los tuviere a su cargo.

Cuando por las causas previstas en el presente artículo las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad entrasen en un domicilio, remitirán sin dilación el acta o atestado que redactaren a la autoridad judicial competente.

Para obtener el cumplimiento de las órdenes dictadas en aplicación de la presente Ley, las autoridades competentes para imponer las sanciones en ella establecidas podrán imponer multas en los términos del artículo 107 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

En todo caso habrá de darse un plazo suficiente para cumplir lo dispuesto, de acuerdo con la naturaleza y fines de la orden, transcurrido el cual se podrá proceder a la imposición de las multas en proporción a la gravedad del incumplimiento. Tales multas no excederán de 25.000 pesetas, si bien se podrá aumentar sucesivamente su importe en el 50 % en caso de reiteración del citado incumplimiento, sin que pueda sobrepasar los límites cuantitativos máximos establecidos para las sanciones.

# 5. TÉCNICAS DE DEFENSA Y PROTECCIÓN PERSONAL

## 5.1. Consejos básicos para la Defensa Personal

Ante una situación que ponga en peligro nuestra integridad física deberemos ante todo:

- Mantener la calma: Los nervios pueden hacernos perder la ventaja que nuestros conocimientos nos puedan dar sobre el presunto agresor.

- Evaluar la situación: No porque un individuo nos inspire temor a ser agredidos ha de ser necesariamente un agresor.

- Estar siempre alerta: Hay que anticiparse al agresor y para ello hemos de mantenernos siempre alerta.

- Conocer nuestras posibilidades: Podemos saber defendernos pero hemos de evaluar los posibles conocimientos del agresor y nuestras posibilidades si intentamos eludir la agresión o reducir al individuo.

- Evitar un enfrentamiento directo: A veces es mejor salir corriendo (fintando, nunca en línea recta) que ofrecer resistencia o tratar de defendernos. Pedir ayuda a gritos también funciona como método persuasivo.

- Tener seguridad en uno mismo y en la técnica: Una defensa aplicada con miedo es menos efectiva que la misma defensa aplicada con seguridad, contundencia y serenidad.

- Dominar la situación: La misma técnica unida a un grito intimidatorio o una actitud que nos haga parecer fuera de control ayuda a amedrentar al agresor y la hace más efectiva.

- Aprovechar los elementos a nuestro alcance: Un paraguas, una carpeta, un maletín, un periódico, unas monedas, etc... nos pueden servir tanto de escudo como de arma para defendernos de una agresión. Podemos usar alguno de estos elementos que llevemos en ese momento encima para evitar que el agresor nos dañe con alguna arma o para mantener a este a una distancia que nos sea segura.

## 5.2. La defensa personal

Cuando hablamos de defensa personal, nos referimos a un estado psicológico incorporado a nuestra rutina, y caracterizado por un estado permanente de alerta que, sin llegar a un comportamiento paranoico, permite una rápida reacción ante una situación de violencia.

### 5.2.1. Las "distancias" fundamentales que se manejan en un enfrentamiento callejero.

**1) Distancia preventiva**: es la ideal para la **DP** ya que permite evitar el conflicto y no produce consecuencias; por ejemplo, si caminando de noche debo pasar por un parque poco iluminado y donde sé que se reúnen frecuentemente patotas o es común que se robe a los transeúntes, seguramente al hacer un rodeo por una calle iluminada o más transitada, evité ponerme en riesgo o hacerme temporalmente **más vulnerable**.

Pero la defensa personal, **no se refiere tan sólo a las posibles situaciones de pelea**: si evito esperar al tren muy cerca de las vías (lo que no acarrea ninguna molestia adicional), quizás me ahorre que al llegar, algún apurado me empuje delante de la máquina en forma accidental.

**2) Distancia verbal:** esta se establece cuando uno ya se encuentra inmerso en un conflicto, y es la de negociación.

**Todavía está latente la posibilidad de disuadir** al oponente y salir de la situación sin ninguna consecuencia, pero también puede ocurrir lo contrario: que se perciba el agravamiento del conflicto y darse cuenta de que se va a ser objeto de agresión física. Nunca se debe olvidar que **lo siguiente en ocurrir suele depender del comportamiento de la víctima**, es decir, de los estímulos que lleguen al agresor.

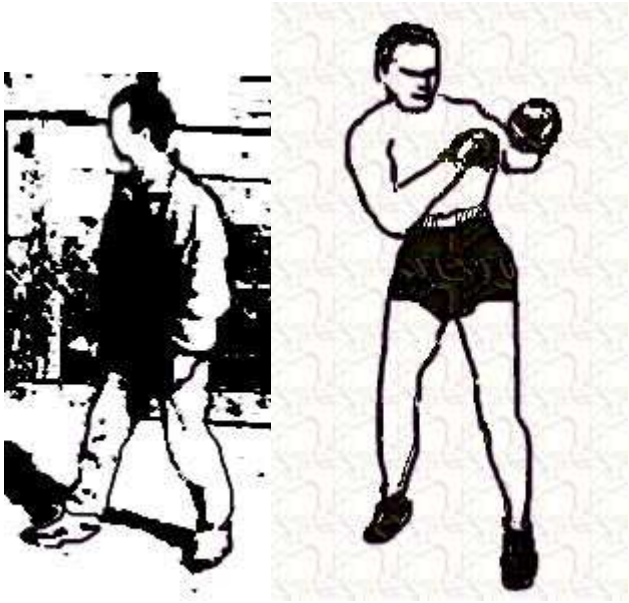
**3) Distancia física:** es la de contacto; puede llegar sin pasar por la distancia verbal pero, en el caso de que derive de ésta, ya se debe haber recogido **información de interés del medio**: cantidad de atacantes, posibles vías de escape; elementos que puedan servir para la defensa; existencia de testigos; estado emocional del oponente; puntos vulnerables del mismo, etc. Se desencadena **al ser atacado o en forma anticipatoria**, cuando uno por signos (nerviosidad del contrario, crecimiento de su enojo, etc.) decide atacar primero para reducirlo, o para ocasionar un daño que permitan unos instantes de distracción y poder huir.

### 5.2.2. Manejo de la Técnica de Golpes

Antes de poder ejecutar algún golpe, debemos tener en consideración algunos puntos:

- Hallarnos equilibrados, es decir, con la columna vertebral bien estirada o, por lo menos, que el peso de la parte superior del cuerpo no caiga fuera de la base formada por los miembros inferiores. Se recomienda una postura relajada, con el peso repartido entre los dos pies, que se hallarán separados más o menos la distancia de los hombros, con uno más adelantado

apuntando hacia delante, y otro atrasado en dirección hacia fuera en 45 grados. Desde esta postura, y con el peso más bien sobre la punta de los pies (asentarse en los talones desequilibra), procederemos a flexionar las rodillas, perfilar el tórax hasta que con pequeñas correcciones, encontremos la comodidad para movernos sin tambalearnos. Esto es importante, pues debemos tomar esta posición instintivamente ante algún peligro y, aunque la posición de los brazos en la calle no ha de ser agresiva pero sí atenta a bloquear una probable agresión, para entrenar dispondremos una guardia de puño en forma similar a la de los boxeadores, con el brazo inhábil  adelante.

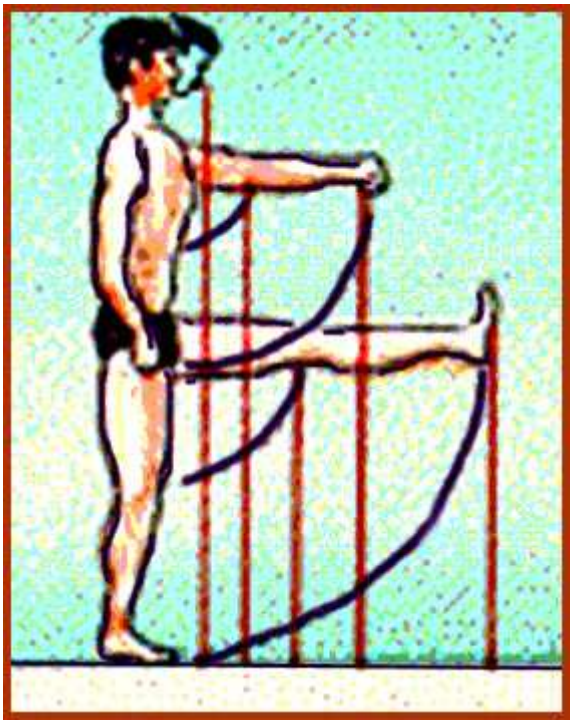


CALLE ENTRENAMIENTO

- Una vez establecida la guardia, probaremos desarmarla y retomarla varias veces, hasta que se haga familiar;  la idea, es que el brazo adelantado protege desde la boca hasta la zona abdominal mientras que el atrasado está listo para disparar un ataque.

- De pie frente a la bolsa, procederemos a medir la distancia a la que debemos estar para llegar a ella efectivamente con nuestras diferentes armas corporales. Esto es muy importante, ya que en cada persona es distinto y debemos acostumbrarnos a no arrojar golpes fuera de distancia, por ejemplo, un puñetazo cuando correspondía una patada o viceversa.

Así tenemos:
distancia larga, correspondiente a patadas;
distancia media, para los puños;
distancia corta, para codos y rodillas;
y distancia de cuerpo a cuerpo, en los que podemos golpear con la cabeza y los hombros.



- Por último, hasta tomar habilidad para golpear, se recomienda poner especial atención en no estirar los miembros completamente al golpear, sino que deben quedar imperceptiblemente retraídos pues, de no proceder así estaríamos luxando las articulaciones con cada golpe y pronto nos lesionaríamos.

EL KIAI: se llama así, al grito que se ejecuta junto con las técnicas de golpe, que se observa comunmente en las películas de artes marciales y que es conveniente practicar por varios motivos:

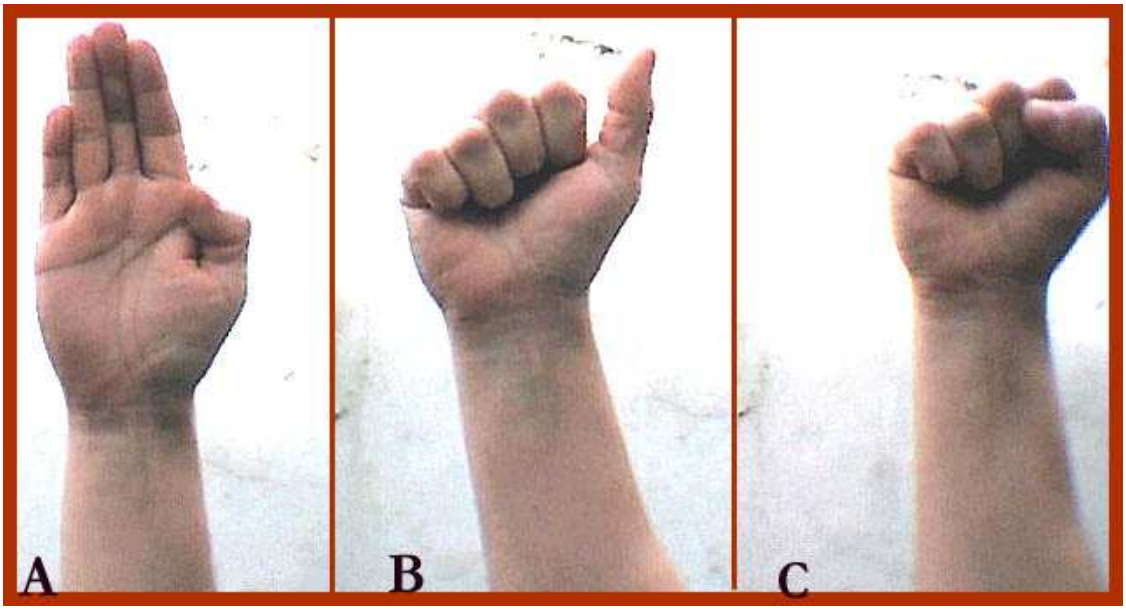
- Otorga fluidez y potencia al golpe;

- Evita el temor o la duda en el momento de golpear, ya que nos enfoca con el blanco;

- Provoca en el adversario un momento de temor y distracción que "afloja" su agresividad permitiendo ocasionarle más daño.

### 5.2.3. **Golpes de distancia media**

Comenzaremos a entrenar golpes, utilizando la herramienta más común: el puño. Para armarlo correctamente, practicaremos en forma reiterada desde la mano abierta, plegar los dedos sobre la palma, y asegurarlos con el pulgar, al tiempo que se tensa cuidando de formar un **bloque compacto sin puntos débiles** (especial atención al meñique), como se puede ver en las fotos:




En el caso de las mujeres que generalmente no están familiarizadas con el uso del puño o temen sufrir dolor, **pueden realizar prácticamente los mismos golpes disparando hacia delante la parte carnosa del "talón" de la mano**, con los dedos semiextendidos y apretados. Además esta técnica es especial para atacar la nariz del oponente, no en forma perpendicular a la cara, sino en trayectoria ascendente a 45 grados con intención de "clavar" los huesos de la nariz en su base (esto debe tenerse en cuenta y **reservarse como último recurso**, dado que puede ocasionar la muerte por hemorragia al romper los tejidos esponjosos del hueso etmoides).

Entonces, partiendo de la posición de guardia frente a nuestra bolsa, proyectaremos el puño hacia delante para golpear a la misma, teniendo en cuenta:

- Como quedó dicho, no **extender por completo el codo**;

- Acompañando los golpe con  exhalación del aire de los pulmones;

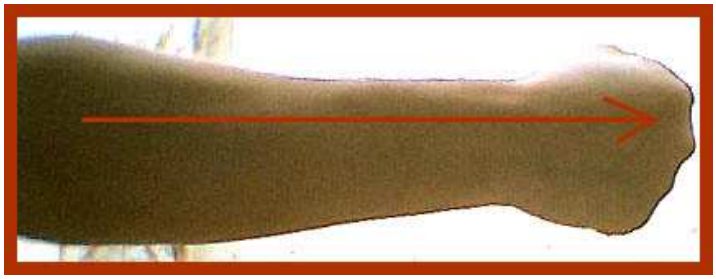
- El contacto debe ser potente, para lo cual hay que ir corrigiendo nuestra distancia de golpe: ni tiene que ser tan corto que apenas se llegue a tocar la superficie de la bolsa, ni tan largo que el brazo no tenga recorrido;

- Siempre se debe comenzar sin potencia ni velocidad, hasta que la técnica sea familiar, cuando esto suceda, se procederá a

**incrementar la potencia siempre en el límite de la comodidad y sin que se experimente ningún tipo de dolor**.

- Cada golpe **debe realizarse en perfecto equilibrio**, con los pies bien asentados y acompañando cada mano con el giro de cadera correspondiente a cada una (o sea, un puñetazo izquierdo partirá de un giro de cadera de izquierda a derecha y viceversa).

- La zona de impacto del puño serán los **dos primeros nudillos**, por que son los más resistentes, se achica la superficie (posibilitando mayor penetración), y son los que se alinean mejor con el brazo.



El puño debe partir desde la guardia en forma rectilínea hasta el objetivo (no tomar impulso) con una rotación "tirabuzón" y llegando en forma horizontal o vertical (este tiene más penetración entre la guardia del oponente y es más veloz), según donde se ataque.

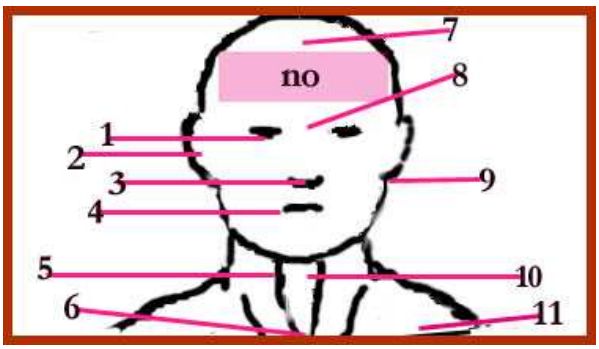
### 5.2.4. **Puntos Vitales**

Debemos saber que es muy inferior un impacto sobre cualquier parte del cuerpo del atacante, que sobre partes específicas donde el organismo es más vulnerable.

Estas, en la generalidad de las artes de combate, son denominadas "puntos vitales" y no porque su ataque determine la muerte instantánea, sino porque el efecto que acusan los mismos es muy superior que en las zonas vecinas.

Aunque también se debe destacar que pueden ocasionarse daños severos o la muerte en la injuria a ellos, teniendo en cuenta también varios factores: resistencia corporal, potencia del que golpea, técnica, equilibrio, reposo o movimiento, etc., de lo que se desprende que lograr un golpe que en la teoría es definitivo, es bastante difícil.

Cabe mencionar que estas regiones sensibles son susceptibles de ser **atacadas con golpes, o simplemente presiones** con los dedos (como en el ángulo del maxilar inferior, donde nace el pabellón de la oreja).



Tenemos como zonas de ataque preferenciales con puño y otros golpes que veremos más adelante:

1-OJOS: muy sensibles, además de golpearse con puños, pueden ser atacados con la punta de los dedos y todo tipo de objetos punzantes (recomendable para personas de poca fuerza muscular). También es posible presionarlos contra el borde del hueso orbital (muy doloroso) o provocar distracciones arrojándoles tierra, llaveros e incluso sólo con el amague para tener un segundo en el que atacar o huir.

2-OIDOS: se puede tirar de los pabellones de las orejas, pero fundamentalmente son sensibles en la lucha al impacto con la palma de la mano abierta (se hace una especie de "sopapo" para provocar un aumento de presión que lesione el tímpano).

3-NARIZ: su fractura provoca dolor y lagrimeo, pero como ya se mencionó, puede ser grave su ataque con la palma de la mano si se insertar los huesos de la nariz en el etmoides.

4-BOCA: su rotura (desprendimientos dentarios inclusive) es muy invalidante, pero no debería ser atacada por la mano desnuda, sino con objetos del medio, o con el codo. También se la puede atacar (por ejemplo, ante un intento de abuso sexual) "enganchando" una o las dos comisuras con los pulgares y "abriendo" de inmediato en dirección a las orejas (cuidando de doblar los dedos en el interior de la boca del atacante para evitar mordeduras).

5-ARTERIAS CAROTIDAS: en los surcos entre la laringe y los músculos esternocleidomastoideos (donde se siente la frecuencia cardiaca), preferentemente, pueden ser atacadas con elementos cortantes, punzantes (muy grave), o estrangulaciones.

6-MANUBRIO DEL ESTERNON: se ataca principalmente para ganar distancia o separarse del agresor, metiendo un dedo en el hueco sobre el esternón y empujando hacia atrás y debajo de éste (probarlo en el propio cuerpo, hasta conocer bien esta técnica).

7-FONTANELA ANTERIOR: se ataca el punto de unión del hueso frontal con los parietales (al igual que la fontanela posterior) con golpes de elementos contundentes o codazo. La potencia en estas regiones puede provocar conmoción cerebral y la muerte por lo que obviamente, se recurrirá a esto como última instancia.

8-ENTRECEJO: aquí se halla el hueso etmoides, especie de esponja ósea con infinidad de vasos sanguíneos, por lo que su fractura (con elementos contundentes)puede provocar una gran hemorragia.

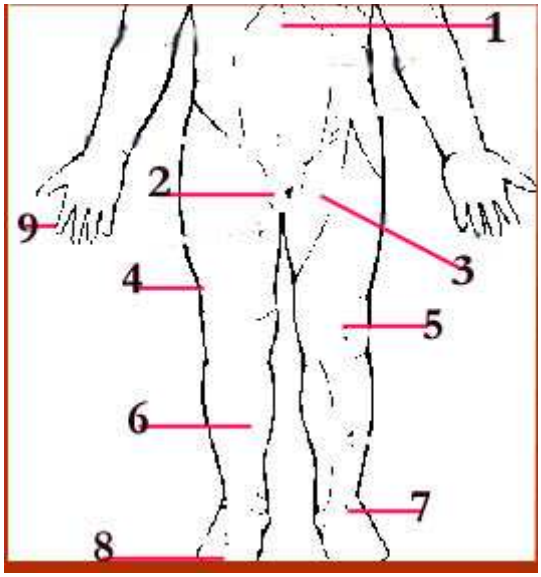
9-LOBULO DE LA OREJA: punzando con los dedos u otros elementos en el nacimiento del lóbulo (en el surco entre el cuello y el maxilar inferior), se puede lograr mucho dolor. Se recomienda probar en sí mismo hasta dominar la técnica).

10-LARINGE: muy susceptible a golpes y estrangulaciones, atacarla puede provocar desmayo y muerte.

11-CLAVICULAS: en la pelea real, se buscará incapacitar al oponente fracturándolas con golpes tipo "martillo" del puño cerrado o elementos contundentes.

FINALMENTE: la zona del gráfico destacada, hace referencia al sector donde el impacto de un golpe de puño puede provocar la fractura de los huesos de la mano. Es decir, donde NO golpear; se trata de un sector ubicado más arriba del hueso etmoides y más abajo de la fontanela anterior, uno de

los más duros del cuerpo y que los peleadores callejeros usan como "escudo" ante los puñetazos y para aplicar golpes a la cara en el cuerpo a cuerpo.




1-PLEXO SOLAR: golpear en él afecta la inervación abdominal que puede llevar al desvanecimiento y, aunque esto no ocurra, provoca incapacitación temporal.

2-TESTÍCULOS: las consecuencias son similares a las del punto anterior, y se ataca esta zona preferentemente en peleas callejeras, sobre todo con golpes de pie en la distancia larga, de rodillas en la corta, y apretando con la mano en el cuerpo a cuerpo.

3-ARTERIA FEMORAL: se busca el ataque con elementos punzo-cortantes a fin de provocar una seria hemorragia (que puede causar la muerte en instantes).

4-NERVIO DEL TENSOR: zona a unos cinco centímetros por afuera y arriba de la rodilla, se la requiere para ataques con patadas con el fin de

paralizar los miembros inferiores. Para tener una idea acabada del sector, buscar el mismo haciendo presión con la punta de los dedos.

5-ROTULA: se la patea con la punta o taco del zapato, con el fin de dañar la rodilla y reducir la movilidad del oponente. La ventaja de estos golpes bajos, es la rapidez de su ejecución, lo difícil de detenerlos y que provoca un momento de sorpresa para enganchar con otra técnica de pelea.

6-TIBIA: para provocar dolor agudo, también se patea hacia adelante la cara interna de este hueso, donde a la exploración se puede verificar la ausencia de musculatura. También puede golpearse hacia atrás con el talón para defenderse de agarres por la espalda.

7 y 8: DORSO Y DEDOS DE LOS PIES: se los busca con pisotones tanto hacia adelante en la distancia corta, como hacia atrás con el talón para liberarse de agarres. La fractura de los dedos del pie, puede definir un enfrentamiento ya que impide la movilidad.

9- DEDOS DE LAS MANOS: se deben tener en cuenta para romper todo tipo de agarres (hasta de cabello): tomamos cualquiera con una mano y simplemente realizamos una palanca en el dedo con objeto de quebrarlo.

## 5.3. Uso de “sprays” de defensa personal por los Celadores-Guardamuelles

El artículo 5 del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, dice lo siguiente:

“1. Queda prohibida la publicidad, compraventa, tenencia y uso, salvo por funcionarios especialmente habilitados, y de acuerdo con lo que dispongan sus respectivas normas reglamentarias, de: ...

b) Los “sprays” de defensa personal y todas aquellas armas que despidan gases o aerosoles, así como cualquier dispositivo que comprenda mecanismos capaces de proyectar sustancias estupefacientes, tóxicas o corrosivas.

De lo dispuesto en el presente apartado se exceptúan los “sprays” de defensa personal que, en virtud de la correspondiente aprobación del Ministerio de Sanidad y Consumo, previo informe de la Comisión Interministerial Permanente de Armas y Explosivos, se consideren permitidos, en cuyo caso podrán venderse en armerías a personas que acrediten su mayoría de edad mediante la presentación del documento nacional de identidad, pasaporte, autorización o tarjeta de residencia”.

Sobre la excepción que indica el artículo anterior, en la actualidad, y previa aprobación por el Ministerio de Sanidad y Consumo, está permitida la venta de los “sprays” de las siguientes marcas:

- WEINEN – 55
- WEINEN – 58
- WEINEN – 65
- FITODEFENSA
- SKRAM

En consecuencia, para la adquisición de los "sprays" de defensa personal permitidos, cuya venta se realiza exclusivamente en armerías, el único requisito que exige el Reglamento de Armas es acreditar ser mayor de edad, no siendo necesario ningún otro tipo de autorización.

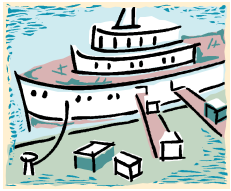
Por lo que respecta a otros tipos de "sprays" no contemplados en la excepción ya citada, su tenencia y uso, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.1 del Reglamento de Armas, está prohibida salvo a funcionarios especialmente habilitados para ello, debiendo estarse a lo que dispongan sus respectivas normas reglamentarias.

En el caso de los Celadores-Guardamuelles, debe concluirse que, en el momento presente, sólo podrán hacer uso de los "sprays" permitidos, puesto que, no sólo no ostentan la condición de "funcionarios especialmente habilitados para ello", sino que, además, carecen –por el momento- de una normativa reguladora de su régimen jurídico que ampare el uso de otros "sprays" distintos de aquéllos.

# 6. COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA EN MATERIA DE SEGURIDAD CIUDADANA

## 6.1. Carácter de agentes de la autoridad de los celadores-guardamuelles para labores de seguridad ciudadana

En primer lugar, la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, dispone, en su artículo 1, que la seguridad pública es competencia exclusiva del Estado y que su mantenimiento se ejercerá por las distintas Administraciones Públicas a través de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Asimismo, establece, en su artículo 4.2, que las personas y entidades que ejerzan funciones de vigilancia, seguridad o custodia referidas a bienes o servicios de utilidad pública tienen especial obligación de auxiliar o colaborar en todo momento con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, pero no se deduce del precepto –ni siquiera implícitamente- la atribución automática a las mismas del carácter de agentes de la autoridad, sino únicamente de auxiliares o colaboradores.



Por su parte, la Ley 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, en su artículo 4, establece que "en las materias sujetas a potestades administrativas de policía especial no atribuidas expresamente a órganos dependientes del Ministerio del Interior, éstos sólo podrán intervenir en la medida necesaria para asegurar la consecución de las finalidades previstas en el apartado 2 del artículo 1". Y añade: "Dichos órganos, a través de sus agentes, deberán prestar el auxilio ejecutivo necesario a cualesquiera otras Autoridades Públicas que lo requieran para asegurar el cumplimiento de las Leyes".

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, encomienda a las Autoridades Portuarias el ejercicio de las funciones de vigilancia, seguridad, policía y protección civil dentro de los recintos portuarios (sin que se mencione siquiera la figura de los Celadores-Gardamuelles), procediendo asimismo a modificar el régimen del personal al servicio de los puertos de interés general, al adquirir la condición de personal laboral.
En el artículo 106 de la citada Ley se establece que las Autoridades Portuarias elaborarán, con informe de la Capitanía Marítima, un Reglamento de Servicio y Policía del Puerto que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones y será enviado a Puertos del Estado para su elevación, acompañado del correspondiente informe, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (hoy Ministerio de Fomento) para su aprobación.

Las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, atribuidas a la Autoridad Portuaria por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, corresponden a su Consejo de Administración.

Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por los Celadores-Guardamuelles y demás personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrán la consideración de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de policía portuaria recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad".

Las funciones que el actual Proyecto de Reglamento de Servicios y Policía de los puertos (cuya denominación futura será la de Reglamento de

Explotación y Policía de los puertos) pretende otorgar a los Celadores-Guardamuelles son las siguientes:

- Control, inspección y coordinación de los servicios portuarios y los de señalización marítima, prestados directamente por la Autoridad Portuaria o mediante gestión indirecta.

- Control, inspección y coordinación de las operaciones y actividades que requieran su autorización y concesión.

- Vigilancia del cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento de las concesiones y autorizaciones.

- Control e inspección de las obras, instalaciones y equipos situados en la zona portuaria en el ámbito de sus competencias.

- Control en el ámbito portuario del cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad y salud, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de la Administración.

- Control del acceso de las personas a los inmuebles, obras, instalaciones portuarias y zonas de acceso restringido o acotadas de la zona de servicio portuario.

Estas funciones se concretan en las tareas propias de un celador-guardamuelles, tales como:

- Anotación de las matrículas de los coches estacionados.

- Llamar al orden a las personas que arrojen papeles y demás residuos a la vía pública.

- Control del uso de los cuartos de armadores.

- Control de presencia de personas no identificadas a bordo de embarcaciones; control de pesca en el muelle; control del estado de amarre de embarcaciones deportivas; y control del buen uso de las instalaciones por parte de los usuarios.

- Control de desembarcos de pesca en lonja; controles esporádicos de los datos de la subasta; control del orden público y salubridad en el interior del recinto (prohibiciones de fumar, beber, etc.); y control en la venta ambulante de pesca.

- Control de acceso al puerto pesquero y a la zona pesquera: control de acceso de vehículos; e identificación de la persona que accede.

- Control de salida de la zona pesquera: inspección del habitáculo donde se encuentra la pesca adquirida; solicitud del albarán de compra; y anotación de la matrícula del vehículo.

- Control de los aparcamientos o estacionamientos en los viales del puerto pesquero.

En base a lo anteriormente expuesto, cabe extraer las siguientes consideraciones:

1. Según se desprende de la Disposición Adicional Decimotercera del Proyecto de Ley sobre régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, las funciones atribuidas a la Autoridad Portuaria cuyo ejercicio corresponderá básicamente a los Celadores-Guardamuelles, son funciones de policía especial (también conocidas como de policía de dominio público) en la zona de servicio de los puertos de interés general, cuya naturaleza no se corresponde ni con las funciones de seguridad pública,

entendida como el conjunto de actuaciones encaminadas a la prevención y represión de delitos y faltas, ni con las de seguridad privada en cuanto subordinadas y complementarias de aquéllas.

2. De conformidad asimismo con la citada Disposición Adicional, el Servicio de Policía Portuaria estará básicamente constituido por los Celadores-Guardamuelles, a los cuales se atribuye el carácter de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de policía portuaria, entendiendo esta Secretaría General Técnica que tal condición no les faculta, en ningún caso, para desempeñar funciones de mantenimiento de la seguridad pública ni de policía general, aunque tengan obligación de auxiliar y colaborar en todo momento con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

## 6.2. Vigilantes de seguridad

Las funciones y el régimen jurídico del personal de seguridad privada viene regulado en la Ley 23/1992, y en sus normas de desarrollo. Así, el artículo 11 de la citada Ley y el artículo 71 de su Reglamento establecen como funciones de los vigilantes de seguridad, entre otras, las siguientes:

a) Ejercer la vigilancia y protección de bienes muebles e inmuebles, así como la protección de las personas que pueden encontrarse en los mismos.

b) Efectuar controles de identidad en el acceso o en el interior de inmuebles determinados, sin que en ningún caso puedan retener la documentación personal.

c) Evitar la comisión de actos delictivos o infracciones en relación con el objeto de su protección.

Las funciones descritas, a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 23/1992, únicamente podrán ser desarrolladas por los vigilantes de seguridad integrados en empresas de seguridad. Asimismo, por imperativo del artículo 13 de la citada Ley, los vigilantes de seguridad, salvo en los casos expresamente regulados, ejercerán sus funciones exclusivamente en el interior de los edificios o de las propiedades de cuya vigilancia estuvieran encargados, sin que tales funciones se puedan desarrollar en las vías públicas ni en aquéllas que, no teniendo tal condición, sean de uso común.

## 6.3. Guardas particulares del campo (Guardapescas marítimos)

El artículo 92 del citado Reglamento de Seguridad Privada (modificado por el Real Decreto 938/1997, de 20 de junio) dispone que los guardas particulares del campo, en sus distintas modalidades, ejercerán las funciones de vigilancia y protección de la propiedad:

a) En las fincas rústicas

b) En las fincas de caza, en cuanto a los distintos aspectos del régimen cinegético.

c) En los establecimientos de acuicultura y zonas marítimas protegidas con fines pesqueros.

A diferencia de los vigilantes de seguridad, los guardas particulares del campo, en sus distintas modalidades, podrán ejercer sus funciones directamente contratados por los titulares de los inmuebles sin estar integrados en empresas de seguridad.

Por Resolución de la Secretaría de Estado de Seguridad de 18 de enero de 1999, y en atención a la naturaleza de las funciones de los

guardas particulares del campo y más concretamente de aquellas funciones asignadas a las especialidades, se modificó la Resolución de la Secretaría de Estado de Interior de 19 de enero de 1996, concretándose los módulos profesionales de formación de las especialidades de guardas de caza y guardapescas marítimos.

A este respecto, los módulos profesionales de formación de los guardapescas marítimos contemplan, como materias exclusivas de dicha especialidad, las relacionadas con la pesca marítima, la Ley de Costas, los bienes de dominio público marítimo-terrestre, etc.

## 6.4. Servicios y sistemas de seguridad

Cuando la naturaleza o importancia de la actividad económica que desarrollan las empresas y entidades privadas, la localización de sus instalaciones, la concentración de sus clientes, el volumen de los fondos o valores que manejen, el valor de los bienes muebles u objetos valiosos que posean, u otra causa lo hiciesen necesario, el Secretario de Estado de Seguridad para supuestos supraprovinciales, o los Delegados del Gobierno, podrán exigir que la empresa o entidad adopte, conjunta o separadamente, los siguientes sistemas de seguridad:

- Creación del departamento de seguridad. Establecimiento del sistema de vigilantes de seguridad, con o sin armas, a cargo de personal integrado en empresas de seguridad.

- Instalación de dispositivos y sistemas de seguridad y protección.

- Conexión de los sistemas de seguridad con centrales de alarmas, ajenas o propias, no pudiendo prestar servicios a terceros si las empresas o entidades no están habilitadas como empresas de seguridad.

De todas formas, deberá existir Departamento de Seguridad en los siguientes casos:

- En los centros, establecimientos o inmuebles que cuenten con un servicio de seguridad integrado por 24 o más vigilantes de seguridad o guardas particulares del campo, y cuya duración prevista supere un año.

- Cuando así lo dispongan la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil o el Delegado del Gobierno, atendiendo el volumen de medios materiales y personales, el sistema de seguridad de la entidad o establecimiento, así como la complejidad de su funcionamiento y el grado de concentración de riesgo.

## 6.5. Centrales de Alarma

- **Requisitos de conexión:**

Para conectar aparatos, dispositivos o sistemas de seguridad a Centrales de Alarmas será preciso que:

o La realización de la instalación haya sido efectuada por una empresa de seguridad inscrita en el registro correspondiente.

• El material que se instale y utilice se encuentre debidamente aprobado.

• Se cuente con el pertinente certificado de instalación y que se lleven a cabo las revisiones preventivas reglamentariamente establecidas.

- **Funcionamiento:**
    - La Central de Alarmas deberá estar atendida permanentemente por los operadores necesarios para la prestación de los servicios, que no podrán ser en ningún caso menos de dos, y que se encargarán del funcionamiento de los receptores y de la transmisión de las alarmas que reciban.
    - Cuando se produzca una alarma, las centrales deberán proceder de inmediato a su verificación con los medios técnicos y humanos de que dispongan, y comunicar seguidamente al servicio policial correspondiente las alarmas reales producidas.

- **Custodia de llaves:**
    - Las empresas explotadoras de Centrales de alarmas podrán contratar, complementariamente, con los titulares de los recintos conectados, un servicio de custodia de llaves, de verificación de alarmas mediante desplazamiento a los propios recintos, y de respuesta a las mismas, en las condiciones que se determinen por el Ministerio del Interior, a cuyo efecto deberán disponer del armero o caja fuerte exigidos con arreglo a lo dispuesto en el artículo 25 del reglamento.

      Las empresas industriales, comerciales o de servicios que estén autorizadas a disponer de central de alarmas, dedicada exclusivamente a su propia seguridad, podrán contratar los mismos servicios con una empresa de seguridad autorizada para vigilancia y protección.

- Los servicios de verificación personal de las alarmas y de respuesta a las mismas se realizarán, en todo caso, por medio de vigilantes de seguridad, y consistirán, respectivamente, en la inspección del local o locales, y en el traslado de las llaves del inmueble del que procediere cada alarma, todo ello a fin de facilitar a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad información sobre posible comisión de hechos delictivos y su acceso al referido inmueble.

  A los efectos antes indicados, la inspección del interior de los inmuebles por parte de los vigilantes de seguridad deberá estar expresamente autorizada por los titulares de aquéllos, consignándose por escrito en el correspondiente contrato de prestación de servicios.

- Las Centrales podrán realizar, a través de vigilantes de seguridad, servicios de respuesta a las alarmas, que consistirán en el traslado de las llaves del inmueble del que procediere la alarma, a fin de facilitar a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad el acceso al referido inmueble.

- Cuando por el número de servicios de custodia de llaves o por la distancia entre los inmuebles resultase conveniente para la empresa y los servicios policiales, aquélla podrá disponer, previa autorización de éstos, que las llaves sean custodiadas por vigilantes de seguridad sin armas en un automóvil conectado por radio-teléfono con la Central de Alarmas. En este supuesto, las llaves habrán de estar codificadas, debiendo ser

los códigos desconocidos por el vigilante que los porte y variados periódicamente.

- Para los servicios a los que se refieren los dos apartados anteriores, las empresas de seguridad explotadoras de Centrales de Alarmas podrán contar con vigilantes de seguridad sin necesidad de estar inscritas y autorizadas para la actividad de vigilancia y protección de bienes, o bien subcontratar tal servicio con una empresa de esta especialidad.

- **Falsas alarmas:**
  - En los supuestos de conexión de aparatos, dispositivos o sistemas de seguridad con una central de alarmas, con independencia de la responsabilidad y sanciones a que hubiere lugar, cuando el sistema origine dos o más falsas alarmas en el plazo de un mes, el Delegado del Gobierno, que podrá delegar en el Jefe Superior o Comisario Provincial de Policía, requerirá al titular de los bienes protegidos, a través de la dependencia policial que corresponda, para que proceda, a la mayor brevedad posible, a la subsanación de las deficiencias que dan lugar a las falsas alarmas.

  - Se considera falsa toda alarma que no esté determinada por hechos susceptibles de producir la intervención policial. No

tendrá tal consideración la mera repetición de una señal de alarma causada por una avería dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que ésta se haya producido.

- **Libros-Registro:**
  - Las empresas de explotación de centrales de alarma llevarán un libro-registro de alarmas, cuyo modelo se ajuste a las normas que apruebe el Ministerio del Interior, de forma que sea posible su tratamiento y archivo mecanizado e informatizado.

  - Las Centrales de Alarmas que tengan contratado servicio de custodia de llaves indicarán en el Libro-Registro de contratos cuales de éstos incluyen aquel servicio.

## 6.6. Departamentos de seguridad

**Facultativo:**

Las empresas industriales, comerciales o de servicios, y las entidades públicas y privadas, que, sin estar obligadas a ello -por no estar comprendidas en los supuestos regulados en el artículo 96 del Reglamento-, pretendan organizar su departamento de seguridad, con todos o alguno de los cometidos enumerados en el artículo siguiente, deberán disponer de un Director de Seguridad al frente del mismo, y comunicarlo a la Subdelegación del Gobierno, si el ámbito de actuación no excediera del territorio de una Provincia, y en todo caso al Director General de la Policía y de la Guardia Civil.

**Obligatorio:**

El Departamento de Seguridad obligatoriamente establecido, único para cada unidad, empresa o grupo empresarial y con competencia en todo el ámbito geográfico en que éstos actúen, comprenderá la administración y organización de los servicios de seguridad de la empresa o grupo, incluso, en su caso, del transporte y custodia de efectos y valores.

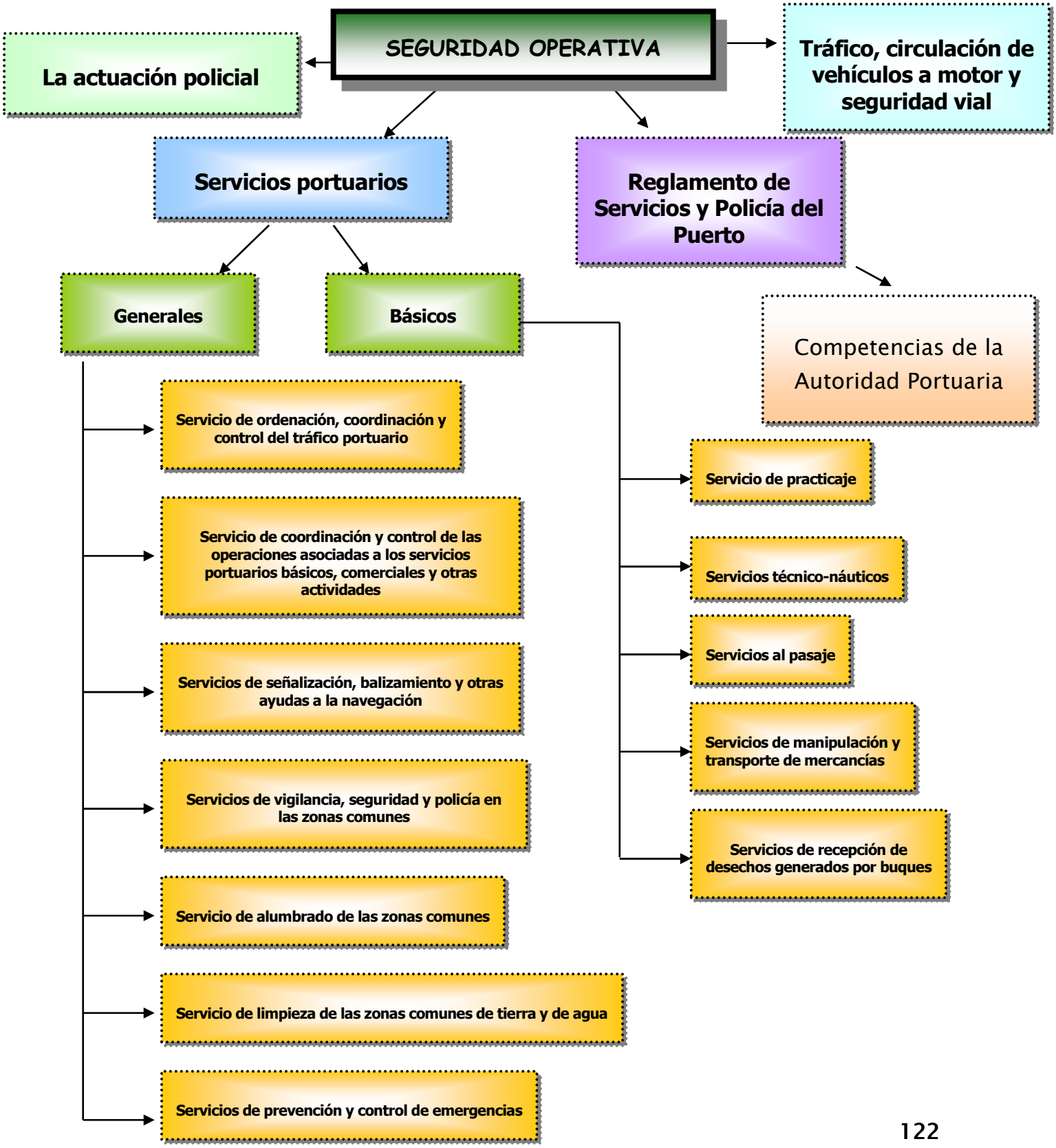
Le corresponde la dirección de los vigilantes de seguridad o guardas particulares del campo, el control del funcionamiento de las instalaciones de sistemas físicos y electrónicos, así como del mantenimiento de éstos y la gestión de las informaciones que generen.

**Dispensa de vigilantes:**

En los casos en los que se requiera la implantación del servicio de vigilantes de seguridad, el Director General de la Policía y de la Guardia Civil, en supuestos supraprovinciales, o los Delegados del Gobierno, a petición de la empresa o entidad interesada, dispensarán de la implantación o mantenimiento del servicio de vigilantes de seguridad o de guardas particulares del campo en los centros o establecimientos cuando aquélla acredite la instalación y el adecuado funcionamiento de las medidas de seguridad específicamente reguladas en el Reglamento de Seguridad Privada.

La solicitud de dispensa se presentará ante dichas autoridades, que comprobarán la instalación y el adecuado funcionamiento de tales medidas de seguridad, y resolverán lo procedente, recabando previamente el parecer de los representantes de los trabajadores, que habrán de expresarlo dentro de un plazo de diez días.

# 7. MAPA CONCEPTUAL



## 8. BIBLIOGRAFÍA


- ESPAÑA. Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, de 26 de noviembre.

- ESPAÑA. Reglamento de Servicios, Policía y Régimen del Puerto Aprobado por Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 14 de Mayo de 1976.

- Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana (BOE núm. 46, de 22 de febrero), en su redacción dada por la Disposición Adicional Cuarta de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto (BOE núm. 186, de 5 de agosto) y por la Ley 10/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril).

- Ley 23/1992 , de 30 de julio, de Seguridad Privada (BOE núm. 186, de 4 de agosto), en su redacción dada por el Real Decreto-Ley 2/1999, de 29 de enero (BOE núm. 26, de 30 de enero) y por el artículo 85 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre (BOE núm. 313, de 30 de diciembre).

- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (artículo 44), (BOE núm. 315, de 31 de diciembre).

- Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado (disposición adicional cuarta) (BOE núm. 90, de 15 de abril), modificada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre (BOE núm. 313, de 30 de diciembre).

- Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, que aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora (BOE núm. 189, de 9 de agosto).

- Real Decreto 2364/1994 , de 9 de diciembre, que aprueba el Reglamento de Seguridad Privada (BOE núm. 8, de 10 de enero), redactado conforme a las modificaciones introducidas por el Real Decreto 938/1997, de 20 de junio (BOE núm. 148, de 21 de junio), por el Real Decreto 1123/2001, de 19 de octubre **(BOE núm. 281, de 23 de noviembre)** y por el Real Decreto 277/2005, de 11 de marzo (BOE núm. 61, de 12-03-05) **.**

- Orden de 23 de abril de 1997 por la que se concretan determinados aspectos en materia de medidas de seguridad, en cumplimiento del Reglamento de Seguridad Privada (BOE núm. 108, de 6 de mayo). Corrección de errores en **BOE núm. 142, de 14 de junio y en BOE núm. 157, de 2 de julio**.

- Orden INT/1950/2002, de 31 de julio, por la que se establecen determinadas medidas en relación con los vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos (**BOE núm. 183, de 1 de agosto**).

- Resolución de 16 de noviembre de 1998, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se aprueban los modelos oficiales de los Libros-Registro que se establecen en el Reglamento de Seguridad Privada (**BOE núm. 295, de 10 de diciembre**).

MINISTERIO DE FOMENTO

Puertos del Estado