Este documento en formato PDF contiene el temario de la oposición a Policía Portuaria de Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras.

BASES PARA LA CONTRATACIÓN MEDIANTE PRUEBAS SELECTIVAS DE QUINCE (15) POLICÍAS PORTUARIOS G3B2N5, PERSONAL LABORAL FIJO SUJETO A CONVENIO COLECTIVO.

Este documento es TOTALMENTE GRATUITO con la finalidad de facilitar al opositor el temario de una forma más cómoda.

Contiene fragmentos de los BOE totalmente originales, anulando la parte que se excluye según las bases de la convocatoria.

Policía Portuaria

PEDRO HOYOS BARRERA. GRUPO ECOS "CEUTA"

Anexo II.- TEMARIO PARA LA PRUEBA TEÓRICA.

1. **CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA**
   - Preámbulo.
   - Título Preliminar.
   - Título I.
   - Artículos 103 - 116 – 148 – 149.

2. **TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL – (RD 1428/2003)**
   - Título Preliminar.
   - Título I:
     - Capítulo I
     - Capítulo II
     - Capítulo III
   - Título II:
     - Capítulo I
     - Capítulo III
     - Capítulo IV
     - Capítulo V
     - Capítulo VI
     - Capítulo VII
     - Capítulo VIII
     - Capítulo IX

3. **LEY DE PUERTOS – (RDL 2/2011)**
   - Título Preliminar.
   - Libro Primero.
     - Título I
     - Título IV
     - Título VI
   - Libro Tercero.
     - Título I
     - Título II
     - Título IV

4. **Reglamento de Servicios, Policía y Régimen del Puerto**
   - Artículos 1 a 17, ambos inclusive.

5. **III CONVENIO COLECTIVO PUERTOS DEL ESTADO Y AAPP**
   - Capítulo II:
   - Capítulo III:
     - Artículos 12 y 13
   - Capítulo IV:
     - Artículos 18 y 19
   - Anexo IX Catálogo de Ocupaciones, en lo referido a la Misión y funciones principales de las siguientes ocupaciones: Responsable de la Policía Portuaria, Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, Jefe de Equipo de Policía Portuaria y Policía Portuario.

Código seguro de Verificación : GEN-b5a5-0f50-13d7-30b7-e3bd-9fbe-002f-572f | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

CSV : GEN-b5a5-0f50-13d7-30b7-e3bd-9fbe-002f-572f
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 28/12/2023 14:21 | Sin acción específica

6. **MERCANCÍAS PELIGROSAS RD 145/1989**
   - Título I.
   - Título II.
   - Apéndice VII.

7. **CÓDIGO INTERNACIONAL PROTECCIÓN BUQUES PBIP ISPS**
   - Parte A: Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

8. **REGLAMENTO 725/2004, MEJORA DE LA PROTECCIÓN DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.**

9. **RD 1617/2007, MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA PROTECCIÓN DE LOS PUERTOS Y DEL TRANSPOTE MARÍTIMO.**

10. **LEY 8/2011 INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS**
    - Título I.
    - Título II.

11. **IGUALDAD – LO 3/2007**
    - Título IV.
      - Capítulo I. Igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral
      - Capítulo II. Igualdad y conciliación
    - Título V. El principio de igualdad en el empleo público.

12. **LEY DE VIOLENCIA DE GÉNERO 1/2004**
    - Título Preliminar.

Código seguro de Verificación : GEN-b5a5-0f50-13d7-30b7-e3bd-9fbe-002f-572f | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

CSV : GEN-b5a5-0f50-13d7-30b7-e3bd-9fbe-002f-572f
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 28/12/2023 14:21 | Sin acción específica

CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA

Aprobada por Las Cortes en sesiones plenarias del Congreso de los Diputados y del Senado celebradas el 31 de octubre de 1978

Ratificada por el pueblo español en referéndum de 6 de diciembre de 1978

Sancionada por S. M. el Rey ante Las Cortes el 27 de diciembre de 1978



S U M A R I O

Páginas

CONSTITUCIÓN

Preámbulo		.....	7
Título preliminar		.....	9
Título	I.	De los derechos y deberes fundamentales	10
Cap.	I.	De los españoles y los extranjeros	10
Cap.	II.	Derechos y libertades	11
Sec. 1.ª		De los derechos fundamentales y de las libertades públicas ...	11
Sec. 2.ª		De los derechos y deberes de los ciudadanos	15
Cap.	III.	De los principios rectores de la política social y económica ..	17
Cap.	IV.	De las garantías de las libertades y derechos fundamentales ..	19
Cap.	V.	De la suspensión de los derechos y libertades	20
Título	II.	De la Corona	20
Título	III.	De las Cortes Generales	23
Cap.	I.	De las Cámaras	23
Cap.	II.	De la elaboración de las leyes	27
Cap.	III.	De los Tratados Internacionales	29
Título	IV.	Del Gobierno y de la Administración	30
Título	V.	De las relaciones entre el Gobierno y las Cortes Generales	32
Título	VI.	Del Poder Judicial	34
Título	VII.	Economía y Hacienda	37

Páginas

Título VIII. De la Organización Territorial del Estado 40

Cap. I. Principios generales 40
Cap. II. De la Administración Local 40
Cap. III. De las Comunidades Autónomas 41

Título IX. Del Tribunal Constitucional 49

Título X. De la reforma constitucional 51

Disposiciones adicionales 51

Disposiciones transitorias 52

Disposición derogatoria 54

Disposición final 54

DON JUAN CARLOS I, REY DE ESPAÑA, A TODOS LOS QUE LA PRESENTE VIEREN Y ENTENDIEREN,

SABED: QUE LAS CORTES HAN APROBADO Y EL PUEBLO ESPAÑOL RATIFICADO LA SIGUIENTE CONSTITUCIÓN:

PREÁMBULO

La Nación española, deseando establecer la justicia, la libertad y la seguridad y promover el bien de cuantos la integran, en uso de su soberanía, proclama su voluntad de:

Garantizar la convivencia democrática dentro de la Constitución y de las leyes conforme a un orden económico y social justo.

Consolidar un Estado de Derecho que asegure el imperio de la ley como expresión de la voluntad popular.

Proteger a todos los españoles y pueblos de España en el ejercicio de los derechos humanos, sus culturas y tradiciones, lenguas e instituciones.

Promover el progreso de la cultura y de la economía para asegurar a todos una digna calidad de vida.

Establecer una sociedad democrática avanzada, y

Colaborar en el fortalecimiento de unas relaciones pacíficas y de eficaz cooperación entre todos los pueblos de la Tierra.

En consecuencia, las Cortes aprueban y el pueblo español ratifica la siguiente

CONSTITUCIÓN

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1.

La soberanía reside en el pueblo

1. España se constituye en un Estado social y democrático de Derecho, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político.
2. La soberanía nacional reside en el pueblo español, del que emanan los poderes del Estado.
3. La forma política del Estado español es la Monarquía parlamentaria.

Artículo 2.

Unidad de la Nación y derecho a la autonomía

La Constitución se fundamenta en la indisoluble unidad de la Nación española, patria común e indivisible de todos los españoles, y reconoce y garantiza el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones que la integran y la solidaridad entre todas ellas.

Artículo 3.

El castellano y las demás lenguas españolas

1. El castellano es la lengua española oficial del Estado. Todos los españoles tienen el deber de conocerla y el derecho a usarla.
2. Las demás lenguas españolas serán también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos.
3. La riqueza de las distintas modalidades lingüísticas de España es un patrimonio cultural que será objeto de especial respeto y protección.

Artículo 4.

La bandera de España y las de las Comunidades Autónomas

1. La bandera de España está formada por tres franjas horizontales, roja, amarilla y roja, siendo la amarilla de doble anchura que cada una de las rojas.
2. Los Estatutos podrán reconocer banderas y enseñas propias de las Comunidades Autónomas. Estas se utilizarán junto a la bandera de España en sus edificios públicos y en sus actos oficiales.

Artículo 5.

Madrid, capital

La capital del Estado es la villa de Madrid.

Artículo 6.

Partidos políticos

Los partidos políticos expresan el pluralismo político, concurren a la formación y manifestación de la voluntad popular y son instrumento fundamental para la participación política. Su creación y el ejercicio de su actividad son libres dentro del respeto a la Constitución y a la ley. Su estructura interna y funcionamiento deberán ser democráticos.

Artículo 7.

Sindicatos y asociaciones empresariales

Los sindicatos de trabajadores y las asociaciones empresariales contribuyen a la defensa y promoción de los intereses económicos y sociales que les son propios. Su creación y el ejercicio de su activi-

dad son libres dentro del respeto a la Constitución y a la ley. Su estructura interna y funcionamiento deberán ser democráticos.

Artículo 8.

Fuerzas Armadas

1. Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional.

2. Una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución.

Artículo 9.

Respeto a la ley

1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.

Libertad e igualdad

2. Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.

Garantías jurídicas

3. La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.

TÍTULO I

De los derechos y deberes fundamentales

Artículo 10.

Derechos de la persona

1. La dignidad de la persona, los derechos inviolables que le son inherentes, el libre desarrollo de la personalidad, el respeto a la ley y a los derechos de los demás son fundamento del orden político y de la paz social.

2. Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España.

CAPÍTULO PRIMERO

De los españoles y los extranjeros

Artículo 11.

Nacionalidad

1. La nacionalidad española se adquiere, se conserva y se pierde de acuerdo con lo establecido por la ley.

2. Ningún español de origen podrá ser privado de su nacionalidad.

3. El Estado podrá concertar tratados de doble nacionalidad con los países iberoamericanos o con aquellos que hayan tenido o tengan una particular vinculación con España. En estos mismos países,

aun cuando no reconozcan a sus ciudadanos un derecho recíproco, podrán naturalizarse los españoles sin perder su nacionalidad de origen.

Artículo 12.

Los españoles son mayores de edad a los 18 años.

Mayoría de edad: 18 años

Artículo 13.

Derechos de los extranjeros

1. Los extranjeros gozarán en España de las libertades públicas que garantiza el presente Título en los términos que establezcan los tratados y la ley.
2. Solamente los españoles serán titulares de los derechos reconocidos en el artículo 23, salvo lo que, atendiendo a criterios de reciprocidad, pueda establecerse por tratado o ley para el derecho de sufragio activo y pasivo en las elecciones municipales.
3. La extradición sólo se concederá en cumplimiento de un tratado o de la ley, atendiendo al principio de reciprocidad. Quedan excluidos de la extradición los delitos políticos, no considerándose como tales los actos de terrorismo.
4. La ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España.

CAPÍTULO SEGUNDO

Derechos y libertades

Artículo 14.

Igualdad ante la ley

Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

SECCIÓN 1.ª

De los derechos fundamentales y de las libertades públicas

Artículo 15.

Derecho a la vida

Todos tienen derecho a la vida y a la integridad física y moral, sin que, en ningún caso, puedan ser sometidos a tortura ni a penas o tratos inhumanos o degradantes. Queda abolida la pena de muerte, salvo lo que puedan disponer las leyes penales militares para tiempos de guerra.

Artículo 16

Libertad ideológica y religiosa

1. Se garantiza la libertad ideológica, religiosa y de culto de los individuos y las comunidades sin más limitación, en sus manifestaciones, que la necesaria para el mantenimiento del orden público protegido por la ley.
2. Nadie podrá ser obligado a declarar sobre su ideología, religión o creencias.
3. Ninguna confesión tendrá carácter estatal. Los poderes públicos tendrán en cuenta las creencias religiosas de la sociedad españo-

la y mantendrán las consiguientes relaciones de cooperación con la Iglesia Católica y las demás confesiones.

Artículo 17.

Derecho a la libertad personal

1. Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad. Nadie puede ser privado de su libertad, sino con la observancia de lo establecido en este artículo y en los casos y en la forma previstos en la ley.

2. La detención preventiva no podrá durar más del tiempo estrictamente necesario para la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos, y, en todo caso, en el plazo máximo de setenta y dos horas, el detenido deberá ser puesto en libertad o a disposición de la autoridad judicial.

3. Toda persona detenida debe ser informada de forma inmediata, y de modo que le sea comprensible, de sus derechos y de las razones de su detención, no pudiendo ser obligada a declarar. Se garantiza la asistencia de abogado al detenido en las diligencias policiales y judiciales, en los términos que la ley establezca.

4. La ley regulará un procedimiento de «habeas corpus» para producir la inmediata puesta a disposición judicial de toda persona detenida ilegalmente. Asimismo, por ley se determinará el plazo máximo de duración de la prisión provisional.

Artículo 18.

Derecho a la intimidad. Inviolabilidad del domicilio

1. Se garantiza el derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

2. El domicilio es inviolable. Ninguna entrada o registro podrá hacerse en él sin consentimiento del titular o resolución judicial, salvo en caso de flagrante delito.

3. Se garantiza el secreto de las comunicaciones y, en especial, de las postales, telegráficas y telefónicas, salvo resolución judicial.

4. La ley limitará el uso de la informática para garantizar el honor y la intimidad personal y familiar de los ciudadanos y el pleno ejercicio de sus derechos.

Artículo 19.

Libertad de residencia y circulación

Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional.

Asimismo, tienen derecho a entrar y salir libremente de España en los términos que la ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos.

Artículo 20.

Libertad de expresión

1. Se reconocen y protegen los derechos:

a) A expresar y difundir libremente los pensamientos, ideas y opiniones mediante la palabra, el escrito o cualquier otro medio de reproducción.

b) A la producción y creación literaria, artística, científica y técnica.

c) A la libertad de cátedra.

d) A comunicar o recibir libremente información veraz por cualquier medio de difusión. La ley regulará el derecho a la cláusula de conciencia y al secreto profesional en el ejercicio de estas libertades.

2. El ejercicio de estos derechos no puede restringirse mediante ningún tipo de censura previa.

3. La ley regulará la organización y el control parlamentario de los medios de comunicación social dependientes del Estado o de cualquier ente público y garantizará el acceso a dichos medios de los grupos sociales y políticos significativos, respetando el pluralismo de la sociedad y de las diversas lenguas de España.

4. Estas libertades tienen su límite en el respeto a los derechos reconocidos en este Título, en los preceptos de las leyes que lo desarrollen y, especialmente, en el derecho al honor, a la intimidad, a la propia imagen y a la protección de la juventud y de la infancia.

5. Sólo podrá acordarse el secuestro de publicaciones, grabaciones y otros medios de información en virtud de resolución judicial.

Artículo 21.

Derecho de reunión

1. Se reconoce el derecho de reunión pacífica y sin armas. El ejercicio de este derecho no necesitará autorización previa.

2. En los casos de reuniones en lugares de tránsito público y manifestaciones se dará comunicación previa a la autoridad, que sólo podrá prohibirlas cuando existan razones fundadas de alteración del orden público, con peligro para personas o bienes.

Artículo 22.

Derecho de asociación

1. Se reconoce el derecho de asociación.

2. Las asociaciones que persigan fines o utilicen medios tipificados como delito son ilegales.

3. Las asociaciones constituidas al amparo de este artículo deberán inscribirse en un registro a los solos efectos de publicidad.

4. Las asociaciones sólo podrán ser disueltas o suspendidas en sus actividades en virtud de resolución judicial motivada.

5. Se prohíben las asociaciones secretas y las de carácter paramilitar.

Artículo 23.

Derecho de participación

1. Los ciudadanos tienen el derecho a participar en los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes, libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal.

2. Asimismo, tienen derecho a acceder en condiciones de igualdad a las funciones y cargos públicos, con los requisitos que señalen las leyes.

Artículo 24

Protección judicial de los derechos

1. Todas las personas tienen derecho a obtener tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión.

2. Asimismo, todos tienen derecho al Juez ordinario predeterminado por la ley, a la defensa y a la asistencia de letrado, a ser informados de la acusación formulada contra ellos, a un proceso público sin dilaciones indebidas y con todas las garantías, a utilizar los medios de prueba pertinentes para su defensa, a no declarar

contra sí mismos, a no confesarse culpables y a la presunción de inocencia.

La ley regulará los casos en que, por razón de parentesco o de secreto profesional, no se estará obligado a declarar sobre hechos presuntamente delictivos.

Artículo 25.

Principio de legalidad penal

1. Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento.

Trabajo remunerado para los reclusos

2. Las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados. El condenado a pena de prisión que estuviere cumpliendo la misma gozará de los derechos fundamentales de este Capítulo, a excepción de los que se vean expresamente limitados por el contenido del fallo condenatorio, el sentido de la pena y la ley penitenciaria. En todo caso, tendrá derecho a un trabajo remunerado y a los beneficios correspondientes de la Seguridad Social, así como al acceso a la cultura y al desarrollo integral de su personalidad.

3. La Administración civil no podrá imponer sanciones que, directa o subsidiariamente, impliquen privación de libertad.

Artículo 26.

Prohibición de los Tribunales de Honor

Se prohíben los Tribunales de Honor en el ámbito de la Administración civil y de las organizaciones profesionales.

Artículo 27.

Libertad de enseñanza

1. Todos tienen el derecho a la educación. Se reconoce la libertad de enseñanza.

2. La educación tendrá por objeto el pleno desarrollo de la personalidad humana en el respeto a los principios democráticos de convivencia y a los derechos y libertades fundamentales.

3. Los poderes públicos garantizan el derecho que asiste a los padres para que sus hijos reciban la formación religiosa y moral que esté de acuerdo con sus propias convicciones.

Derecho a la educación

4. La enseñanza básica es obligatoria y gratuita.

5. Los poderes públicos garantizan el derecho de todos a la educación, mediante una programación general de la enseñanza, con participación efectiva de todos los sectores afectados y la creación de centros docentes.

6. Se reconoce a las personas físicas y jurídicas la libertad de creación de centros docentes, dentro del respeto a los principios constitucionales.

7. Los profesores, los padres y, en su caso, los alumnos intervendrán en el control y gestión de todos los centros sostenidos por la Administración con fondos públicos, en los términos que la ley establezca.

8. Los poderes públicos inspeccionarán y homologarán el sistema educativo para garantizar el cumplimiento de las leyes.

9. Los poderes públicos ayudarán a los centros docentes que reúnan los requisitos que la ley establezca.

10. Se reconoce la autonomía de las Universidades, en los términos que la ley establezca.

Autonomía universitaria

Artículo 28.

1. Todos tienen derecho a sindicarse libremente. La ley podrá limitar o exceptuar el ejercicio de este derecho a las Fuerzas o Institutos armados o a los demás Cuerpos sometidos a disciplina militar y regulará las peculiaridades de su ejercicio para los funcionarios públicos. La libertad sindical comprende el derecho a fundar sindicatos y a afiliarse al de su elección, así como el derecho de los sindicatos a formar confederaciones y a formar organizaciones sindicales internacionales o a afiliarse a las mismas. Nadie podrá ser obligado a afiliarse a un sindicato.

Libertad de sindicación

2. Se reconoce el derecho a la huelga de los trabajadores para la defensa de sus intereses. La ley que regule el ejercicio de este derecho establecerá las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad.

Derecho a la huelga

Artículo 29.

1. Todos los españoles tendrán el derecho de petición individual y colectiva, por escrito, en la forma y con los efectos que determine la ley.

Derecho de petición

2. Los miembros de las Fuerzas o Institutos armados o de los Cuerpos sometidos a disciplina militar podrán ejercer este derecho sólo individualmente y con arreglo a lo dispuesto en su legislación específica.

SECCIÓN 2.ª

De los derechos y deberes de los ciudadanos

Artículo 30.

1. Los españoles tienen el derecho y el deber de defender a España.

Servicio militar y objeción de conciencia

2. La ley fijará las obligaciones militares de los españoles y regulará, con las debidas garantías, la objeción de conciencia, así como las demás causas de exención del servicio militar obligatorio, pudiendo imponer, en su caso, una prestación social sustitutoria.

3. Podrá establecerse un servicio civil para el cumplimiento de fines de interés general.

4. Mediante ley podrán regularse los deberes de los ciudadanos en los casos de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública.

Artículo 31.

1. Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio.

Sistema tributario

2. El gasto público realizará una asignación equitativa de los recursos públicos, y su programación y ejecución responderán a los criterios de eficiencia y economía.

3. Sólo podrán establecerse prestaciones personales o patrimoniales de carácter público con arreglo a la ley.

Artículo 32.

Matrimonio

1. El hombre y la mujer tienen derecho a contraer matrimonio con plena igualdad jurídica.
2. La ley regulará las formas de matrimonio, la edad y capacidad para contraerlo, los derechos y deberes de los cónyuges, las causas de separación y disolución y sus efectos.

Artículo 33.

Derecho a la propiedad

1. Se reconoce el derecho a la propiedad privada y a la herencia.
2. La función social de estos derechos delimitará su contenido, de acuerdo con las leyes.
3. Nadie podrá ser privado de sus bienes y derechos sino por causa justificada de utilidad pública o interés social, mediante la correspondiente indemnización y de conformidad con lo dispuesto por las leyes.

Artículo 34.

Derecho de fundación

1. Se reconoce el derecho de fundación para fines de interés general, con arreglo a la ley.
2. Regirá también para las fundaciones lo dispuesto en los apartados 2 y 4 del artículo 22.

Artículo 35.

El trabajo, derecho y deber

1. Todos los españoles tienen el deber de trabajar y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia, sin que en ningún caso pueda hacerse discriminación por razón de sexo.
2. La ley regulará un estatuto de los trabajadores.

Artículo 36.

Colegios Profesionales

La ley regulará las peculiaridades propias del régimen jurídico de los Colegios Profesionales y el ejercicio de las profesiones tituladas. La estructura interna y el funcionamiento de los Colegios deberán ser democráticos.

Artículo 37.

Convenios y Conflictos laborales

1. La ley garantizará el derecho a la negociación colectiva laboral entre los representantes de los trabajadores y empresarios, así como la fuerza vinculante de los convenios.
2. Se reconoce el derecho de los trabajadores y empresarios a adoptar medidas de conflicto colectivo. La ley que regule el ejercicio de este derecho, sin perjuicio de las limitaciones que puedan establecer, incluirá las garantías precisas para asegurar el funcionamiento de los servicios esenciales de la comunidad.

Artículo 38.

Libertad de empresa. Economía de mercado

Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y la defensa de la productividad, de acuerdo con las exigencias de la economía general y, en su caso, de la planificación.

CAPÍTULO TERCERO

De los principios rectores de la política social y económica

Artículo 39.

Protección a la familia y a la infancia

1. Los poderes públicos aseguran la protección social, económica y jurídica de la familia.
2. Los poderes públicos aseguran, asimismo, la protección integral de los hijos, iguales éstos ante la ley con independencia de su filiación, y de las madres, cualquiera que sea su estado civil. La ley posibilitará la investigación de la paternidad.
3. Los padres deben prestar asistencia de todo orden a los hijos habidos dentro o fuera del matrimonio, durante su minoría de edad y en los demás casos en que legalmente proceda.
4. Los niños gozarán de la protección prevista en los acuerdos internacionales que velan por sus derechos.

Artículo 40.

Redistribución de la renta. Pleno empleo

1. Los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para el progreso social y económico y para una distribución de la renta regional y personal más equitativa, en el marco de una política de estabilidad económica. De manera especial realizarán una política orientada al pleno empleo.

Formación profesional. Jornada y descanso laboral

2. Asimismo, los poderes públicos fomentarán una política que garantice la formación y readaptación profesionales; velarán por la seguridad e higiene en el trabajo y garantizarán el descanso necesario, mediante la limitación de la jornada laboral, las vacaciones periódicas retribuidas y la promoción de centros adecuados.

Artículo 41.

Seguridad Social

Los poderes públicos mantendrán un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, especialmente en caso de desempleo. La asistencia y prestaciones complementarias serán libres.

Artículo 42.

Emigrantes

El Estado velará especialmente por la salvaguardia de los derechos económicos y sociales de los trabajadores españoles en el extranjero y orientará su política hacia su retorno.

Artículo 43.

Protección a la salud

1. Se reconoce el derecho a la protección de la salud.
2. Compete a los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas y de las prestaciones y

servicios necesarios. La ley establecerá los derechos y deberes de todos al respecto.

Fomento del deporte

3. Los poderes públicos fomentarán la educación sanitaria, la educación física y el deporte. Asimismo facilitarán la adecuada utilización del ocio.

Artículo 44.

Acceso a la cultura

1. Los poderes públicos promoverán y tutelarán el acceso a la cultura, a la que todos tienen derecho.

2. Los poderes públicos promoverán la ciencia y la investigación científica y técnica en beneficio del interés general.

Artículo 45.

Medio ambiente. Calidad de vida

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.

2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

Artículo 46.

Conservación del patrimonio artístico

Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio.

Artículo 47.

Derecho a la vivienda. Utilización del suelo

Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación.

La comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos.

Artículo 48.

Participación de la juventud

Los poderes públicos promoverán las condiciones para la participación libre y eficaz de la juventud en el desarrollo político, social, económico y cultural.

Artículo 49.

Atención a los disminuidos físicos

Los poderes públicos realizaran una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada

que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos.

Artículo 50.

Tercera edad

Los poderes públicos garantizarán, mediante pensiones adecuadas y periódicamente actualizadas, la suficiencia económica a los ciudadanos durante la tercera edad. Asimismo, y con independencia de las obligaciones familiares, promoverán su bienestar mediante un sistema de servicios sociales que atenderán sus problemas específicos de salud, vivienda, cultura y ocio.

Artículo 51.

Defensa de los consumidores

1. Los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos.
2. Los poderes públicos promoverán la información y la educación de los consumidores y usuarios, fomentarán sus organizaciones y oirán a éstas en las cuestiones que puedan afectar a aquéllos, en los términos que la ley establezca.
3. En el marco de lo dispuesto por los apartados anteriores, la ley regulará el comercio interior y el régimen de autorización de productos comerciales.

Artículo 52.

Organizaciones profesionales

La ley regulará las organizaciones profesionales que contribuyan a la defensa de los intereses económicos que les sean propios. Su estructura interna y funcionamiento deberán ser democráticos.

CAPÍTULO CUARTO

De las garantías de las libertades y derechos fundamentales

Artículo 53.

Tutela de las libertades y derechos

1. Los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo Segundo del presente Título vinculan a todos los poderes públicos. Sólo por ley, que en todo caso deberá respetar su contenido esencial, podrá regularse el ejercicio de tales derechos y libertades, que se tutelarán de acuerdo con lo previsto en el artículo 161, 1, a).

Recurso de amparo

2. Cualquier ciudadano podrá recabar la tutela de las libertades y derechos reconocidos en el artículo 14 y la Sección 1.ª del Capítulo Segundo ante los Tribunales ordinarios por un procedimiento basado en los principios de preferencia y sumariedad y, en su caso, a través del recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional. Este último recurso será aplicable a la objeción de conciencia reconocida en el artículo 30.
3. El reconocimiento, el respeto y la protección de los principios reconocidos en el Capítulo Tercero informarán la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos. Sólo podrán ser alegados ante la Jurisdicción ordinaria de acuerdo con lo que dispongan las leyes que los desarrollen.

Artículo 54.

El Defensor del Pueblo

Una ley orgánica regulará la institución del Defensor del Pueblo, como alto comisionado de las Cortes Generales, designado por éstas para la defensa de los derechos comprendidos en este Título, a cuyo efecto podrá supervisar la actividad de la Administración, dando cuenta a las Cortes Generales.

CAPÍTULO QUINTO

De la suspensión de los derechos y libertades

Artículo 55.

Suspensión de derechos y libertades

1. Los derechos reconocidos en los artículos 17, 18, apartados 2 y 3, artículos 19, 20, apartados 1, a) y d), y 5, artículos 21, 28, apartado 2, y artículo 37, apartado 2, podrán ser suspendidos cuando se acuerde la declaración del estado de excepción o de sitio en los términos previstos en la Constitución. Se exceptúa de lo establecido anteriormente el apartado 3 del artículo 17 para el supuesto de declaración de estado de excepción.

2. Una ley orgánica podrá determinar la forma y los casos en los que, de forma individual y con la necesaria intervención judicial y el adecuado control parlamentario, los derechos reconocidos en los artículos 17, apartado 2, y 18, apartados 2 y 3, pueden ser suspendidos para personas determinadas, en relación con las investigaciones correspondientes a la actuación de bandas armadas o elementos terroristas.

La utilización injustificada o abusiva de las facultades reconocidas en dicha ley orgánica producirá responsabilidad penal, como violación de los derechos y libertades reconocidos por las leyes.

Artículo 103.

1. La Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.

2. Los órganos de la Administración del Estado son creados, regidos y coordinados de acuerdo con la ley.

3. La ley regulará el estatuto de los funcionarios públicos, el acceso a la función pública de acuerdo con los principios de mérito y capacidad, las peculiaridades del ejercicio de su derecho a sindicación, el sistema de incompatibilidades y las garantías para la imparcialidad en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 116.

1. Una ley orgánica regulará los estados de alarma, de excepción y de sitio, y las competencias y limitaciones correspondientes.

Estado de alarma

2. El estado de alarma será declarado por el Gobierno mediante decreto acordado en Consejo de Ministros por un plazo máximo de quince días, dando cuenta al Congreso de los Diputados, reunido inmediatamente al efecto y sin cuya autorización no podrá ser prorrogado dicho plazo. El decreto determinará el ámbito territorial a que se extienden los efectos de la declaración.

Estado de excepción

3. El estado de excepción será declarado por el Gobierno mediante decreto acordado en Consejo de Ministros, previa autorización del Congreso de los Diputados. La autorización y proclamación del estado de excepción deberá determinar expresamente los efectos del mismo, el ámbito territorial a que se extiende y su duración, que no podrá exceder de treinta días, prorrogables por otro plazo igual, con los mismos requisitos.

Estado de sitio

4. El estado de sitio será declarado por la mayoría absoluta del Congreso de los Diputados, a propuesta exclusiva del Gobierno. El Congreso determinará su ámbito territorial, duración y condiciones.

5. No podrá procederse a la disolución del Congreso mientras estén declarados algunos de los estados comprendidos en el presente artículo, quedando automáticamente convocadas las Cámaras si no estuvieren en período de sesiones. Su funcionamiento, así como el de los demás poderes constitucionales del Estado, no podrán interrumpirse durante la vigencia de estos estados.

Disuelto el Congreso o expirado su mandato, si se produjere alguna de las situaciones que dan lugar a cualquiera de dichos estados, las competencias del Congreso serán asumidas por su Diputación Permanente.

6. La declaración de los estados de alarma, de excepción y de sitio no modificarán el principio de responsabilidad del Gobierno y de sus agentes reconocidos en la Constitución y en las leyes.

Independencia de la justicia

Competencias de las Comunidades Autónomas

Artículo 148.

1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:

1.º Organización de sus instituciones de autogobierno.

2.º Las alteraciones de los términos municipales comprendidos en su territorio y, en general, las funciones que correspondan a la Administración del Estado sobre las Corporaciones locales y cuya transferencia autorice la legislación sobre Régimen Local.

3.º Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

4.º Las obras públicas de interés de la Comunidad Autónoma en su propio territorio.

5.º Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

6.º Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

7.º La agricultura y ganadería, de acuerdo con la ordenación general de la economía.

8.º Los montes y aprovechamientos forestales.

9.º La gestión en materia de protección del medio ambiente.

10.º Los proyectos, construcción y explotación de los aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos de interés de la Comunidad Autónoma; las aguas minerales y termales.

11.º La pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura, la caza y la pesca fluvial.

12.º Ferias interiores.

13.º El fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional.

14.º La artesanía.

15.º Museos, bibliotecas y conservatorios de música de interés para la Comunidad Autónoma.

16.º Patrimonio monumental de interés de la Comunidad Autónoma.

17.º El fomento de la cultura, de la investigación y, en su caso, de la enseñanza de la lengua de la Comunidad Autónoma.

18.º Promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial.

19.º Promoción del deporte y de la adecuada utilización del ocio.

20.º Asistencia social.

21.º Sanidad e higiene.

22.º La vigilancia y protección de sus edificios e instalaciones. La coordinación y demás facultades en relación con las policías locales en los términos que establezca una ley orgánica.

2. Transcurridos cinco años, y mediante la reforma de sus Estatutos, las Comunidades Autónomas podrán ampliar sucesivamente sus competencias dentro del marco establecido en el artículo 149.

Artículo 149.

1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

Competencias exclusivas del Estado

1.º La regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales.

2.º Nacionalidad, inmigración, emigración, extranjería y derecho de asilo.

3.º Relaciones internacionales.

4.º Defensa y Fuerzas Armadas.

5.º Administración de Justicia.

6.º Legislación mercantil, penal y penitenciaria; legislación procesal, sin perjuicio de las necesarias especialidades que en este orden se deriven de las particularidades del derecho sustantivo de las Comunidades Autónomas.

7.º Legislación laboral; sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas.

8.º Legislación civil, sin perjuicio de la conservación, modificación y desarrollo por las Comunidades Autónomas de los derechos civiles, forales o especiales, allí donde existan. En todo caso, las reglas relativas a la aplicación y eficacia de las normas jurídicas, relaciones jurídico-civiles relativas a las formas de matrimonio, ordenación de los registros e instrumentos públicos, bases de las obligaciones contractuales, normas para resolver los conflictos de leyes y determinación de las fuentes del derecho, con respeto, en este último caso, a las normas de derecho foral o especial.

9.º Legislación sobre propiedad intelectual e industrial.

10.º Régimen aduanero y arancelario; comercio exterior.

11.º Sistema monetario: divisas, cambio y convertibilidad; bases de la ordenación del crédito, banca y seguros.

12.º Legislación sobre pesas y medidas, determinación de la hora oficial.

13.º Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

14.º Hacienda general y Deuda del Estado.

15.º Fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica.

16.º Sanidad exterior. Bases y coordinación general de la sanidad. Legislación sobre productos farmacéuticos.

17.º Legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las Comunidades Autónomas.

18.º Las bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y del régimen estatutario de sus funcionarios que, en todo caso, garantizarán a los administrados un tratamiento común ante ellas; el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización propia de las Comunidades Autónomas; legislación sobre expropiación forzosa; legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas y el sistema de responsabilidad de todas las Administraciones públicas.

19.º Pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas.

20.º Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves.

21.º Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.

22.º La legislación, ordenación y concesión de recursos y aprovechamientos hidráulicos cuando las aguas discurran por más de una Comunidad Autónoma, y la autorización de las instalaciones eléctricas cuando su aprovechamiento afecte a otra Comunidad o el transporte de energía salga de su ámbito territorial.

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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 306, de 23 de diciembre de 2003
Referencia: BOE-A-2003-23514

ÍNDICE

Preámbulo . . . 5

Artículos . . . 6

Disposiciones derogatorias . . . 6

Disposiciones finales . . . 6

REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN . . . 8

TÍTULO PRELIMINAR. Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial . . . 8

TÍTULO I. Normas generales de comportamiento en la circulación . . . 9

CAPÍTULO I. Normas generales . . . 9

CAPÍTULO II. De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas . . . 11

Sección 1.ª Transporte de personas . . . 11

Sección 2.ª Transporte de mercancías o cosas . . . 13

CAPÍTULO III. Normas generales de los conductores . . . 14

CAPÍTULO IV. Normas sobre bebidas alcohólicas . . . 16

CAPÍTULO V. Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas . . . 18

TÍTULO II. De la circulación de vehículos . . . 19

CAPÍTULO I. Lugar en la vía . . . 19
Sección 1.ª Sentido de la circulación . . . 19
Sección 2.ª Utilización de los carriles . . . 19
Sección 3.ª Arcenes . . . 21
Sección 4.ª Supuestos especiales del sentido de circulación y de la utilización de calzadas, carriles y arcenes . . . 22
Sección 5.ª Refugios, isletas o dispositivos de guía o análogos . . . 25
Sección 6.ª División de las vías en calzadas . . . 25
CAPÍTULO II. Velocidad . . . 25
Sección 1.ª Límites de velocidad . . . 25
Sección 2.ª Reducción de velocidad y distancias entre vehículos . . . 29
Sección 3.ª Competiciones . . . 29
CAPÍTULO III. Prioridad de paso . . . 30
Sección 1.ª Normas de prioridad en las intersecciones . . . 30
Sección 2.ª Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente . . . 31
Sección 3.ª Normas de comportamiento de los conductores respecto a los ciclistas, peatones y animales . . . 32
Sección 4.ª Vehículos en servicios de urgencia . . . 33
CAPÍTULO IV. Vehículos y transportes especiales . . . 35
CAPÍTULO V. Incorporación a la circulación . . . 35
CAPÍTULO VI. Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás . . . 36
Sección 1.ª Cambios de vía, calzada y carril . . . 36
Sección 2.ª Cambio de sentido . . . 37
Sección 3.ª Marcha hacia atrás . . . 38
CAPÍTULO VII. Adelantamiento . . . 38
Sección 1.ª Adelantamiento y circulación paralela . . . 38
Sección 2.ª Normas generales del adelantamiento . . . 39
Sección 3.ª Ejecución del adelantamiento . . . 40
Sección 4.ª Vehículo adelantado . . . 40
Sección 5.ª Maniobras de adelantamiento que atentan a la seguridad vial . . . 41
Sección 6.ª Supuestos excepcionales de ocupación del sentido contrario . . . 41
CAPÍTULO VIII. Parada y estacionamiento . . . 42
Sección 1.ª Normas generales de paradas y estacionamientos . . . 42

Sección 2.ª Normas especiales de paradas y estacionamientos . . . 43
CAPÍTULO IX. Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles . . . 44
Sección 1.ª Normas generales sobre pasos a nivel, puentes móviles y túneles . . . 44
Sección 2.ª Bloqueo de pasos a nivel, puentes móviles y túneles . . . 45
CAPÍTULO X. Utilización del alumbrado . . . 46
Sección 1.ª Uso obligatorio del alumbrado . . . 46
Sección 2.ª Supuestos especiales de alumbrado . . . 48
CAPÍTULO XI. Advertencias de los conductores . . . 48
Sección 1.ª Normas generales . . . 48
Sección 2.ª Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia y de otros servicios especiales . . . 50
TÍTULO III. Otras normas de circulación . . . 50
CAPÍTULO I. Puertas y apagado de motor . . . 50
CAPÍTULO II. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad . . . 51
CAPÍTULO III. Tiempos de conducción y descanso . . . 53
CAPÍTULO IV. Peatones . . . 53
CAPÍTULO V. Circulación de animales . . . 55
CAPÍTULO VI. Comportamiento en caso de emergencia . . . 56
TÍTULO IV. De la señalización . . . 57
CAPÍTULO I. Normas generales . . . 57
CAPÍTULO II. Prioridad entre señales . . . 58
CAPÍTULO III. Formato de las señales . . . 58
CAPÍTULO IV. Aplicación de las señales . . . 58
Sección 1.ª Generalidades . . . 58
Sección 2.ª Responsabilidad de la señalización en las vías . . . 59
CAPÍTULO V. Retirada, sustitución y alteración de señales . . . 60
CAPÍTULO VI. De los tipos y significados de las señales de circulación y marcas viales . . . 61
Sección 1.ª De las señales y órdenes de los agentes de circulación . . . 61
Sección 2.ª De la señalización circunstancial, que modifica el régimen normal de utilización de la vía, y de las señales de balizamiento . . . 62
Sección 3.ª De los semáforos . . . 63
Sección 4.ª De las señales verticales de circulación . . . 65
Subsección 1.ª De las señales de advertencia de peligro . . . 65

Subsección 2.ª De las señales de reglamentación 67

Subsección 3.ª De las señales de indicación 72

Sección 5.ª De las marcas viales 83

TÍTULO V. Señales en los vehículos 86

Disposiciones adicionales 87

Disposiciones finales 87

ANEXO I 88

1. SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN 89

2. PANELES DE MENSAJE VARIABLE 91

3. SEÑALES DE BALIZAMIENTO 100

4. SEMÁFOROS 101

5. SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN 102

6. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y MARCAS VIALES 121

ANEXO II. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos 124

Sección 1.ª Pruebas deportivas 124

Sección 2.ª Marchas ciclistas 128

Sección 3.ª Otros eventos 130

ANEXO III. Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial 131

Sección 1.ª Condiciones de circulación comunes para los grupos 1, 2 y 3 131

Sección 2.ª Régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN 133

ANEXO IV. Pictograma indicativo del uso obligatorio del cinturón de seguridad en los asientos de los vehículos destinados al transporte de personas de más de nueve plazas, incluido el conductor, en los que figure el mismo 134

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 21 de diciembre de 2021

Téngase en cuenta que las referencias normativas efectuadas al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, según establece su disposición adicional primera. Ref. BOE-A-2015-11722

La disposición final segunda de la 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece que el Gobierno, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de dicha reforma, procederá a modificar el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, para adecuarlo a las modificaciones contenidas en dicha reforma. Este real decreto trasciende dicho mandato legislativo, pues aparte de su cumplimiento, la magnitud de las reformas que precisa el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, aconseja la promulgación de uno nuevo, en el que además se refundan las modificaciones anteriores efectuadas por el Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, que adaptó el Reglamento General de Circulación a la Ley 5/1997, de 24 de marzo, también de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como, asimismo, el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio, y el Real Decreto 2282/98, de 23 de octubre, que modificó el Reglamento General de Circulación en materia de alcoholemia.

Al hilo de la adaptación del nuevo texto a la Ley 19/2001, no sólo se introducen normas en materia de ciclismo y se contemplan nuevas infracciones o se varía la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario, respectivamente, sino que también se modernizan otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos.

En materia de ciclismo debe señalarse que la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, efectuó una importante reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que, a su vez, ha resultado afectada por la Ley 19/2001, a cuya promulgación ha habido que esperar para efectuar un extenso desarrollo reglamentario, que ahora lleva a cabo.

Ello ha llevado también a revisar y actualizar todo el sistema de señalización, adaptándolo a los avances en los criterios de utilización generalizados en los países de nuestro entorno, mejorando la concordancia entre la normativa de tráfico y la de carreteras a este respecto.

En el anexo I se representan gráficamente las señales.

En el anexo II se regulan las pruebas deportivas, las marchas ciclistas y otros eventos, hasta ahora reguladas por el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al artículo 55 del Reglamento General de Circulación, que trata de las carreras, concursos, certámenes u otras pruebas deportivas.

Destaca la competencia de las comunidades autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su ámbito territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia en materia de espectáculos públicos en general, carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones públicas encargadas de la vigilancia y regulación del tráfico.

El anexo III trata de las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, lo que constituía una laguna existente en nuestro derecho de la circulación que era urgente regular, dada la magnitud de los accidentes que pueden sobrevenir cuando se hallan implicados en aquéllos este tipo de vehículos.

También se regula en este anexo el régimen específico de circulación de convoyes y transportes de las Fuerzas Armadas que, por otra parte, en muchos aspectos y bajo determinados supuestos, está sometido a acuerdos internacionales, por lo que se hace necesario establecer una regulación específica. Esto es posible al amparo de lo que determinan el apartado 2 de la disposición final del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y la disposición final segunda del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Por otro lado, la pertenencia de nuestro país a organizaciones supranacionales que aseguran una defensa común ha impulsado la cooperación en esta materia con otros países de nuestro entorno, de modo que con cierta frecuencia vehículos militares de otras naciones circulan por las carreteras españolas, especialmente con motivo de maniobras y de ejercicios que incluyen transporte de material militar.

Por último, en la disposición final primera se hace uso de la facultad otorgada al Gobierno por la disposición final del texto articulado de la Ley sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para modificar conceptos básicos de circulación y añadir definiciones a los contenidos en el anexo de dicho texto articulado y que son complementos indispensables para la aplicación del nuevo Reglamento de Circulación que se aprueba.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento y de Ciencia y Tecnología, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de noviembre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Aprobación del Reglamento General de Circulación.*

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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, 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, así como el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del anexo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*

El anexo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se modifica de la siguiente forma:

Uno. Queda suprimido el concepto básico «vía rápida» contenido en el apartado 63 del anexo. Los conceptos básicos numerados a partir del apartado 64 pasan a ocupar un número menos, de tal forma que el apartado 64 se convierta en 63, el 65 en 64 y así hasta el último de ellos.

Dos. Se modifican las definiciones de los siguientes conceptos básicos: «autovía», contenido en el apartado 62; «carretera convencional», contenido en el apartado 64, y «travesía», contenido en el apartado 66, que quedan redactados en los siguientes términos:

«62. Autovía. Autovía es la carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:

a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.
b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.»

«64. Carretera convencional. Es toda carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.»

«66. Travesía. A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.»

Tres. Se introducen las nuevas definiciones de los siguientes conceptos básicos: «vía para automóviles», que figurará como el concepto básico número 75; «vía interurbana», que figurará como el concepto básico número 76; «vía urbana», que figurará como el concepto básico número 77; «carretera», que figurará como el concepto básico número 78; «glorieta», que figurará como el concepto básico número 79, y «carril para vehículos con alta ocupación», que figurará como el concepto básico número 80. Dichos conceptos básicos tendrán la siguiente redacción:

«75. Vía para automóviles. Toda vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.
76. Vía interurbana. Es toda vía pública situada fuera de poblado.
77. Vía urbana. Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.
78. Carretera. A los efectos de esta disposición normativa, es toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.
79. Glorieta. Se entiende por glorieta un tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.
80. Carril para vehículos con alta ocupación. Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.»

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo.*

Se faculta al Ministro del Interior para dictar, por sí o conjuntamente con los titulares de los restantes departamentos ministeriales afectados por razón de la materia, las disposiciones oportunas para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto.

Disposición final tercera. *Vehículos de las Fuerzas Armadas.*

Se faculta a los Ministros de Defensa y del Interior y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas.

Disposición final cuarta. *Estupefacientes y sustancias psicotrópicas.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, a 21 de noviembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de la Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

TÍTULO PRELIMINAR

Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

1. Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

2. En concreto, tales preceptos serán aplicables:

a) A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el párrafo c), y a sus usuarios, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo.

Asimismo, son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, resulten afectadas por dichos preceptos.

b) A los animales sueltos o en rebaño y a los vehículos de cualquier clase que, estáticos o en movimiento, se encuentren incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer inciso del párrafo c).

c) A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

3. El desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación, por tratarse de lugares no destinados al tráfico, quedará sometido a las normas contenidas en el título I y en el capítulo X del título II de este reglamento, en cuanto sean aplicables, y a lo dispuesto en la regulación vigente sobre conductores y

vehículos, respecto del régimen de autorización administrativa previa, previsto en el título IV del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible.

4. En defecto de otras normas, los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo, podrán regular, dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que no desvirtúen las normas de este reglamento, ni induzcan a confusión con ellas.

TÍTULO I

Normas generales de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 2. *Usuarios.*

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 (artículo 9.1 del texto articulado).

Artículo 3. *Conductores.*

1. 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 (artículo 9.2 del texto articulado).

2. Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.a) y 5.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, respectivamente

Artículo 4. *Actividades que afectan a la seguridad de la circulación.*

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 o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial necesitará la autorización previa de su titular y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras en razón de las circunstancias o características especiales de tráfico, que podrán llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (artículo 10.1 del texto articulado).

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar (artículo 10.2 del texto articulado).

3. No se instalará en vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

Artículo 5. *Señalización de obstáculos y peligros.*

1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artículo 10.3 del texto articulado).

2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

3. Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 130.3, 140 y 173.

4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia; además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.

5. La actuación de los equipos de los servicios de urgencia, así como la de los de asistencia mecánica y de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes. El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los artículos 69, 129 y 130 y, en particular, el de los conductores de los vehículos de servicio de urgencia, a lo dispuesto en los artículos 67, 68, 111 y 112.

6. La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

7. Los supuestos de parada o estacionamiento en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.d) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 6. *Prevención de incendios.*

1. 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 (artículo 10.4 del texto articulado).

2. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.b) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 7. *Emisión de perturbaciones y contaminantes.*

1. Los vehículos no podrán circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial si emiten perturbaciones electromagnéticas, con niveles de emisión de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como tampoco podrán emitir gases o humos en valores superiores a los límites establecidos ni en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el anexo I del Reglamento General de Vehículos.

Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

2. Tanto en las vías públicas urbanas como en las interurbanas se prohíbe la circulación de vehículos a motor y ciclomotores con el llamado escape libre, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones.

Se prohíbe, asimismo, la circulación de los vehículos mencionados cuando los gases expulsados por los motores, en lugar de atravesar un silenciador eficaz, salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado, deteriorado o a través de tubos resonadores, y la de los de motor de combustión interna que circulen sin hallarse dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior de combustible no quemado, o lancen humos que puedan dificultar la visibilidad a los conductores de otros vehículos o resulten nocivos.

Los agentes de la autoridad podrán inmovilizar el vehículo en el caso de que supere los niveles de gases, humos y ruidos permitidos reglamentariamente, según el tipo de vehículo, conforme al artículo 70.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. Queda prohibida la emisión de los contaminantes a que se refiere el apartado 1 producida por vehículos a motor por encima de las limitaciones previstas en las normas reguladoras de los vehículos.

4. Igualmente, queda prohibida dicha emisión por otros focos emisores de contaminantes distintos de los producidos por vehículos a motor, cualquiera que fuese su naturaleza, por encima de los niveles que el Gobierno establezca con carácter general.

Quedan prohibidos, en concreto, los vertederos de basuras y residuos dentro de la zona de afección de las carreteras, en todo caso, y fuera de ella cuando exista peligro de que el humo producido por la incineración de las basuras o incendios ocasionales pueda alcanzar la carretera.

CAPÍTULO II

De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas

Artículo 8. *Carga de vehículos y transporte de personas y mercancías o cosas.*

Se prohíbe cargar los vehículos o transportar en ellos personas, mercancías o cosas de forma distinta a la que se determina en este capítulo.

Sección 1.ª Transporte de personas

Artículo 9. *Del transporte de personas.*

1. El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas, que, en los de servicio público y en los autobuses, deberá estar señalado en placas colocadas en su interior, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, la masa máxima autorizada para el vehículo.

2. A efectos de cómputo del número de personas transportadas en los vehículos autorizados para transporte escolar y de menores, se estará a lo establecido en la normativa específica sobre la materia.

3. Las infracciones a este precepto en cuanto impliquen una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor, con excepción de los autobuses de líneas urbanas e interurbanas, tendrán la consideración de muy graves, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 65.5. e) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y se procederá a la inmovilización del vehículo por los agentes de la autoridad, que lo mantendrán inmovilizado mientras subsista la causa de la infracción.

Artículo 10. *Emplazamiento y acondicionamiento de las personas.*

1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia.

3. Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Dicha protección se ajustará a lo previsto en la legislación reguladora de los vehículos.

4. El hecho de no llevar instalada la protección a que se refiere el apartado anterior será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 11. *Transporte colectivo de personas.*

1. El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas, velarán por la seguridad de los viajeros.

2. En los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los viajeros:

a) Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.

b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.

c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.

d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.

e) Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos.

f) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.

g) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas deben prohibir la entrada y ordenar su salida a los viajeros que incumplan los preceptos establecidos en este apartado.

Artículo 12. *Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas.*

1. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.

b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior (artículo 11.4 del texto articulado).

4. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.

c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

Sección 2.ª Transporte de mercancías o cosas

Artículo 13. *Dimensiones del vehículo y su carga.*

1. En ningún caso, la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá de la señalada en las normas reguladoras de los vehículos o para la vía por la que circulen.
2. El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones complementarias de circulación, que se regulan en el Reglamento General de Vehículos, conforme a las normas y condiciones de circulación que se establecen en el anexo III del presente reglamento.
3. Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 14. *Disposición de la carga.*

1. La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.
b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
c) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.

2. El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.
3. El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su acondicionamiento o estiba, se atendrá, además, a las normas específicas que regulan la materia.

Artículo 15. *Dimensiones de la carga.*

1. La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos en los apartados siguientes. En los de tracción animal, se entiende por proyección la del vehículo propiamente dicho prolongada hacia adelante, con su misma anchura, sin sobrepasar la cabeza del animal de tiro más próximo a aquél.
2. En los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, tratándose de cargas indivisibles y siempre que se cumplan las condiciones establecidas para su estiba y acondicionamiento, podrán sobresalir:

a) En el caso de vigas, postes, tubos u otras cargas de longitud indivisible:

1.º En vehículos de longitud superior a cinco metros, dos metros por la parte anterior y tres metros por la posterior.
2.º En vehículos de longitud igual o inferior a cinco metros, el tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior.

b) En el caso de que la dimensión menor de la carga indivisible sea superior al ancho del vehículo, podrá sobresalir hasta 0,40 metros por cada lateral, siempre que el ancho total no sea superior a 2,55 metros.

3. En el resto de los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento.

4. En los vehículos de anchura inferior a un metro la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. No podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior.

5. Cuando la carga sobresalga de la proyección en planta del vehículo, siempre dentro de los límites de los apartados anteriores, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública, y deberá ir resguardada en la extremidad saliente para aminorar los efectos de un roce o choque posibles.

6. En todo caso, la carga que sobresalga por detrás de los vehículos a que se refieren los apartados 2 y 3 deberá ser señalizada por medio de la señal V-20 a que se refiere el artículo 173 y cuyas características se establecen en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos. Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga de manera que quede constantemente perpendicular al eje del vehículo. Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura del material que sobresalga. Ambos paneles deberán colocarse de tal manera que formen una geometría de «v» invertida.

Cuando el vehículo circule entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, la carga deberá ir señalizada, además, con una luz roja. Cuando la carga sobresalga por delante, la señalización deberá hacerse por medio de una luz blanca.

7. Las cargas que sobresalgan lateralmente del gálibo del vehículo, de tal manera que su extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 metros del borde exterior de la luz delantera o trasera de posición del vehículo, deberán estar entre la puesta y la salida del sol, así como cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, respectivamente, señalizadas, en cada una de sus extremidades laterales, hacia adelante, por medio de una luz blanca y un dispositivo reflectante de color blanco, y hacia atrás, por medio de una luz roja y de un dispositivo reflectante de color rojo.

8. En el caso de circulación de vehículos en régimen de transporte especial, se estará a lo dispuesto en su autorización.

Artículo 16. *Operaciones de carga y descarga.*

Las operaciones de carga o descarga deberán llevarse a cabo fuera de la vía.

Excepcionalmente, cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y teniendo en cuenta las normas siguientes:

a) Se respetarán las disposiciones sobre paradas y estacionamientos, y, además, en poblado, las que dicten las autoridades municipales sobre horas y lugares adecuados.

b) Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada.

c) Se llevarán a cabo con medios suficientes para conseguir la máxima celeridad, y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias. Queda prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales.

d) Las operaciones de carga y descarga de mercancías molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo o estiba, se regirán, además, por las disposiciones específicas que regulan la materia.

CAPÍTULO III

Normas generales de los conductores

Artículo 17. *Control del vehículo o de animales.*

1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales.

Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas (artículo 11.1 del texto articulado).

2. A los conductores de caballerías, ganados y vehículos de carga de tracción animal les está prohibido llevarlos corriendo por la vía en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie, así como abandonar su conducción, dejándoles marchar libremente por el camino o detenerse en él.

Artículo 18. *Otras obligaciones del conductor.*

1. 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 los 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 interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos (artículo 11.2 del texto articulado).

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

2. Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe 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 (artículo 11.3, párrafo segundo, del texto articulado).

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas (artículo 11.3, párrafo tercero, del texto articulado).

3. 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, o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

4. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.f) y g) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 19. *Visibilidad en el vehículo.*

1. La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos.

Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias.

No obstante, la utilización de láminas adhesivas en los vehículos se permitirá en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos.

La colocación de los distintivos previstos en la legislación de transportes o en otras disposiciones deberá realizarse de forma que no impidan la correcta visión del conductor.

2. Queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados o coloreados no homologados.

3. Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO IV

Normas sobre bebidas alcohólicas

Artículo 20. *Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.*

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

Artículo 21. *Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.*

Todos los conductores de vehículos y de 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 (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 22. *Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado.*

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

Artículo 23. *Práctica de las pruebas.*

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aún sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse

bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

Artículo 24. *Diligencias del agente de la autoridad.*

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

a) Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

b) Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.

c) Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

Artículo 25. *Inmovilización del vehículo.*

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica (artículo 70, in fine, del texto articulado).

3. Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la inmovilización del vehículo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda

sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 26. *Obligaciones del personal sanitario.*

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes (artículo 12.2, párrafo tercero, del texto articulado).

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2. Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

CAPÍTULO V

Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Artículo 27. *Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*

1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) del texto articulado.

Artículo 28. *Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso,

la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

TÍTULO II

De la circulación de vehículos

CAPÍTULO I

Lugar en la vía

Sección 1.ª Sentido de la circulación

Artículo 29. *Norma general.*

1. Como norma general, y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad (artículo 13 del texto articulado).

Aun cuando no exista señalización expresa que los delimite, en los cambios de rasante y curvas de reducida visibilidad, todo conductor, salvo en los supuestos de rebasamiento previstos en el artículo 88, debe dejar completamente libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario.

2. Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado en una vía de doble sentido de la circulación, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Sección 2.ª Utilización de los carriles

Artículo 30. *Utilización de los carriles en calzadas con doble sentido de circulación.*

1. El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, deberá atenerse a las reglas siguientes:

a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.

b) En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha y, en ningún caso, por el situado más a su izquierda.

En dichas calzadas, el carril central tan sólo se utilizará para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda.

2. Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado, tendrán la consideración de infracciones muy graves conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 31. *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha.*

El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Artículo 32. *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de marcha.*

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones o furgones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud circularán normalmente por el situado más a su derecha, y podrán utilizar el inmediato con igual condición y en las mismas circunstancias citadas en el artículo 31.

Artículo 33. *Utilización de los carriles, en poblado, en calzadas con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha.*

Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, excepto si se trata de autopistas o autovías, el conductor de un automóvil o de un vehículo especial podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Artículo 34. *Cómputo de carriles.*

Para el cómputo de carriles, a efectos de lo dispuesto en los artículos anteriores, no se tendrán en cuenta los reservados a determinados vehículos o a ciertas maniobras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 35. *Utilización de los carriles en función de la velocidad señalizada y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras.*

1. La utilización de los carriles en función de la velocidad y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras se ajustará a lo que indiquen las señales correspondientes reguladas en este reglamento.

2. Se entenderá por vehículos con alta ocupación aquellos automóviles destinados exclusivamente al transporte de personas, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos, que estén ocupados por el número de personas que para cada tramo de la red viaria se fije de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d) de este apartado. La utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO) se atendrá a lo siguiente:

a) La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.

Los carriles para VAO podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15, y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea si así se indica en la relación de tramos a que se refiere el párrafo d).

b) La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad

autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, quien, en circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir, recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquéllas.

c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, podrán utilizar los carriles reservados.

d) El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma prevista en el artículo 39.4, la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles.

3. Las infracciones a las normas establecidas en el apartado 2 relativas a la circulación en sentido contrario al establecido tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Sección 3.ª Arcenes

Artículo 36. *Conductores obligados a su utilización.*

1. Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada. Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Excepcionalmente, cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso.

3. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1, excepto las bicicletas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

4. Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

5. Las infracciones a lo dispuesto en el apartado 3 tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Sección 4.ª Supuestos especiales del sentido de circulación y de la utilización de calzadas, carriles y arcenes

Artículo 37. *Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.*

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto (artículo 16.1 del texto articulado).

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados (artículo 16.2 del texto articulado).

3. El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta; en tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.

5. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de falta muy grave conforme a lo establecido en el artículo 65.5.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La circulación sin la correspondiente autorización por vías sujetas a restricciones o limitaciones impuestas por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico será sancionada con arreglo a lo establecido en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 38. *Circulación en autopistas, autovías y otras vías.*

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

2. Todo conductor que, por razones de emergencia, se vea obligado a circular con su vehículo por una autopista o autovía a velocidad anormalmente reducida, regulada en el artículo 49.1, deberá abandonarla por la primera salida.

3. Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en el Reglamento General de Vehículos podrán circular, excepcionalmente, por autopistas y autovías cuando así se indique en la autorización complementaria de la que deben ir provistos, y los que no excedan de dichas masas o dimensiones, cuando, con arreglo a sus características, puedan desarrollar una velocidad

superior a 60 km/h en llano y cumplan las condiciones que se señalan en el anexo III de este reglamento.

4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.

Artículo 39. *Limitaciones a la circulación.*

1. Con sujeción a lo dispuesto en los apartados siguientes, se podrán establecer limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación.

2. En determinados itinerarios, o en partes o tramos de ellos comprendidos dentro de las vías públicas interurbanas, así como en tramos urbanos, incluso travesías, se podrán establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales, así como a vehículos en general que no alcancen o no les esté permitido alcanzar la velocidad mínima que pudiera fijarse, cuando, por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél lo hagan necesario o conveniente.

Asimismo por razones de seguridad podrán establecerse restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su alejamiento de núcleos urbanos, de zonas ambientalmente sensibles o de tramos singulares como puentes o túneles, o su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

3. Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.

4. Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el «Boletín Oficial del Estado» y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

5. En caso de reconocida urgencia podrán concederse autorizaciones especiales para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los apartados anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

En estas autorizaciones especiales se hará constar la matrícula y características principales del vehículo a que se refieran, mercancía transportada, vías a las que afecta y las condiciones a que en cada caso deben sujetarse.

6. Corresponde otorgar las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior a la autoridad que estableció las restricciones.

7. Las restricciones a la circulación reguladas en este artículo son independientes y no excluyen las que establezcan otras autoridades con arreglo a sus específicas competencias.

8. Los supuestos de circulación en vías restringidas sin la autorización contemplada en el apartado 5 tendrán la consideración de infracción, que se sancionará conforme prevé el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 40. *Carriles reversibles.*

1. En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida,

al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 41. *Carriles de utilización en sentido contrario al habitual.*

1. Cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, por razones de fluidez de la circulación, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 144.

La utilización de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda limitada a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque. Los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al menos, con la luz de corto alcance o de cruce encendida, tanto de día como de noche, a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y no podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar.

Los conductores de los vehículos que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación, contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual, tampoco podrán desplazarse lateralmente invadiendo los habilitados para ser utilizados en sentido contrario al habitual; llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche; y, además, si disponen de un solo carril en su sentido de circulación, lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y si disponen de más de un carril en su sentido de circulación, lo harán a las velocidades que se establecen en los artículos 48.1.a).1.ª y 2.a, 49 y 50. Dichos usuarios y conductores pondrán especial cuidado en evitar alterar los elementos de balizamiento permanentes o móviles.

La autoridad titular de la carretera también podrá habilitar carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, de acuerdo con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, con la autoridad autonómica responsable del tráfico, cuando la realización de trabajos en la calzada lo haga necesario, y, en este caso, podrán circular por dichos carriles todos los tipos de vehículos que estén autorizados a circular por la vía en obra, salvo prohibición expresa, en las mismas condiciones establecidas en los párrafos anteriores.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado o con vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones muy graves, en el primer caso, y de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.5.f), 65.4.c) y 65.5.e), respectivamente, todos ellos del texto articulado.

Artículo 42. *Carriles adicionales circunstanciales de circulación.*

1. En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada.

La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará debidamente señalizada. Los vehículos que circulen por los arcenes y por dicho carril adicional lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, deberán utilizar al menos el alumbrado de corto alcance o de cruce tanto de día como de noche y deberán observarse, en cuanto sean aplicables, las normas contenidas en el artículo anterior.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado o con vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones muy graves, en el primer caso, y de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.5.f), 65.4.c) y 65.5.e), respectivamente, todos ellos del texto articulado.

Sección 5.ª Refugios, isletas o dispositivos de guía o análogos

Artículo 43. *Sentido de la circulación.*

1. Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de éstos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados (artículo 17 del texto articulado).

2. En las plazas, glorietas y encuentros de vías los vehículos circularán dejando a su izquierda el centro de aquéllas.

3. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, aunque no existan refugios, isletas o dispositivos de vía, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Sección 6.ª División de las vías en calzadas

Artículo 44. *Utilización de las calzadas.*

1. En las vías divididas en dos calzadas, en el sentido de su longitud, por medianas, separadores o dispositivos análogos los vehículos deben utilizar la calzada de la derecha, en relación con el sentido de su marcha.

2. Cuando la división determine tres calzadas, la central podrá estar destinada a la circulación en los dos sentidos, o en un sentido único, permanente o temporal, según se disponga mediante las correspondientes señales, y las laterales para la circulación en uno sólo, sin perjuicio de que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico pueda establecer para estas últimas o para alguno de los carriles otro sentido de circulación, que habrá de estar convenientemente señalizado.

3. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

CAPÍTULO II

Velocidad

Sección 1.ª Límites de velocidad

Artículo 45. *Adecuación de la velocidad a las circunstancias.*

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado).

Artículo 46. *Moderación de la velocidad. Casos.*

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.

c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.

d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.

e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.

f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada, a vehículos de auxilio prestando servicio y a ciclos que circulan por ella o por su arcén.

g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.

h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.

Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.

i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.

j) En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102.3.

k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Artículo 47. *Velocidades máximas y mínimas.*

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable.

Artículo 48. *Velocidades máximas en vías fuera de poblado.*

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

a)

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	**Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos**	**Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables**
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

1.º En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

2.º A los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, se aplican los mismos límites de velocidad que se establecen para las motocicletas de dos ruedas.

b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima en vías convencionales será de 80 kilómetros por hora.

c) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

1.º Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora.

2.º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

d) Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento.

e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

f) En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h.

g) Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

h) A los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 76.a) y 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 49. *Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado.*

1. No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos.

2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda, previstas en el artículo 173.

3. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 50. *Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.*

1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización especifica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

8. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 51. *Velocidades máximas en adelantamientos.*

(Derogado).

Artículo 52. *Velocidades prevalentes.*

1. Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores prevalecerán las que se fijen:

a) A través de las correspondientes señales.
b) A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
c) A los conductores noveles.
d) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

2. En los supuestos comprendidos en el párrafo b) del apartado anterior y en el artículo 48.1.c) y d), será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad a que se refiere el artículo 173.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Sección 2.ª Reducción de velocidad y distancias entre vehículos

Artículo 53. *Reducción de velocidad.*

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y estará obligado a advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 54. *Distancias entre vehículos.*

1. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos (artículo 20.2 del texto articulado).

2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros (artículo 20.3 del texto articulado).

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación:

a) En poblado.

b) Donde estuviese prohibido el adelantamiento.

c) Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.

d) Cuando la circulación estuviese tan saturada que no permita el adelantamiento (artículo 20.4 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Sección 3.ª Competiciones

Artículo 55. *Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.*

1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II de este reglamento, las cuales regularán dichas actividades.

2. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente (artículo 20.5 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver las pruebas deportivas no autorizadas.

CAPÍTULO III

Prioridad de paso

Sección 1.ª Normas de prioridad en las intersecciones

Artículo 56. *Intersecciones señalizadas.*

1. En las intersecciones la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule (artículo 21.1 del texto articulado).
2. Los conductores de vehículos que se aproximen a una intersección regulada por un agente de la circulación deberán detener sus vehículos cuando así lo ordene éste mediante las señales previstas en el artículo 143.
3. Todo conductor de un vehículo que se aproxime a una intersección regulada por semáforos deberá actuar en la forma ordenada en el artículo 146.
4. Los conductores de los vehículos que se aproximen a una intersección señalizada con señal de intersección con prioridad, o que circulen por una vía señalizada con señal de calzada con prioridad, previstas en los artículos 149 y 151, tendrán prioridad de paso sobre los vehículos que circulen por otra vía o procedan de ella.
5. En las intersecciones de vías señalizadas con señal de «ceda el paso» o «detención obligatoria o stop», previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente.
6. Las infracciones a las normas de este precepto relativas a la prioridad de paso tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 57. *Intersecciones sin señalizar.*

1. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

a) Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.
b) Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.
c) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas (artículo 21.2 del texto articulado).
d) Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquélla.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 58. *Normas generales.*

1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad de éste, y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad que efectivamente va a cederlo (artículo 24.1 del texto articulado).
2. En todos los preceptos de este capítulo que regulan la prioridad de paso deberán tenerse en cuenta, en su caso, las normas previstas en el apartado anterior.
3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 59. *Intersecciones.*

1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la

circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal (artículo 24.2 del texto articulado).

2. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo y su situación constituya obstáculo para la circulación deberá salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido (artículo 24.3 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 2.ª Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente

Artículo 60. *Tramos en obras y estrechamientos.*

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiese entrado primero (artículo 22.1 del texto articulado).

En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, de acuerdo con lo que se determina en el artículo 62.

2. Cuando en una vía se estén efectuando obras de reparación, los vehículos, caballerías y toda especie de ganado marcharán por el sitio señalado al efecto.

3. Siempre que sea posible efectuarlo sin peligro ni daño a la obra realizada, se permitirá el paso por el trozo de vía en reparación a los vehículos de servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores lo adviertan mediante el uso de la correspondiente señalización.

4. En todo caso, cualquier vehículo que se acerque a una obra de reparación de la vía y encuentre esperando a otro llegado con anterioridad y en el mismo sentido, se colocará detrás de él, lo más arrimado que sea posible al borde de la derecha, y no intentará pasar sino siguiendo al que tiene delante.

5. En todos los casos previstos en este artículo, los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 61. *Paso de puentes u obras de paso señalizado.*

1. El orden de preferencia de paso por puentes u obras de paso cuya anchura no permita el cruce de vehículos se realizará conforme a la señalización que lo regule.

2. En caso de encuentro de dos vehículos que no se puedan cruzar en puentes u obras de paso en uno de cuyos extremos se hubiera colocado la señal de prioridad en sentido contrario o la de ceda el paso, el que llegue por ese extremo habrá de retroceder para dejar paso al otro.

En ausencia de señalización, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos se ajustará a lo establecido en el artículo 62.

3. Los vehículos que necesitan autorización especial para circular no podrán cruzarse en los puentes si el ancho de la calzada es inferior a seis metros, de suerte que para cada vehículo pueda contarse con un ancho de vía no inferior a tres metros. En caso de encuentro o cruce entre dichos vehículos, se estará a lo dispuesto en el apartado anterior.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 62. *Orden de preferencia en ausencia de señalización.*

1. Sin perjuicio de lo que pueda ordenar el agente de la autoridad o, en su caso, indicar el personal de obras y el de acompañamiento de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos cuando uno de ellos tenga que dar marcha atrás es el siguiente:

a) Vehículos especiales y en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos.
b) Conjunto de vehículos, excepto los contemplados en el párrafo d).
c) Vehículos de tracción animal.
d) Turismos que arrastran remolques de hasta 750 kilogramos de masa máxima autorizada y autocaravanas.
e) Vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros.
f) Camiones, tractocamiones y furgones.
g) Turismos y vehículos derivados de turismos.
h) Vehículos especiales que no excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos, cuadriciclos y cuadriciclos ligeros.
i) Vehículos de tres ruedas, motocicletas con sidecar y ciclomotores de tres ruedas.
j) Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.

Cuando se trate de vehículos del mismo tipo o de supuestos no enumerados, la preferencia de paso se decidirá a favor del que tuviera que dar marcha atrás mayor distancia y, en caso de igualdad, del que tenga mayor anchura, longitud o masa máxima autorizada.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 63. *Tramos de gran pendiente.*

1. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el artículo 60, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda sobre la inclinación de la pendiente o la distancia al apartadero, se estará a lo establecido en el artículo 62 (artículo 22.2 del texto articulado).

Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del siete por ciento.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 3.ª Normas de comportamiento de los conductores respecto a los ciclistas, peatones y animales

Artículo 64. *Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.*

Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.
c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

Artículo 65. *Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones.*

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.
b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal (artículo 23.1 del texto articulado).

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas (artículo 23.2 del texto articulado).

3. También deberán ceder el paso:

a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas (artículo 23.3 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 66. *Prioridad de paso de los conductores sobre los animales.*

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

a) En las cañadas debidamente señalizadas.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada (artículo 23.4 del texto articulado).

2. Las cañadas o pasos de ganado de carácter general se señalizarán por medio de paneles complementarios con la inscripción «cañada», que se colocarán debajo de la señal «paso de animales domésticos», recogida en el artículo 149, con su plano perpendicular a la dirección de la circulación y al lado derecho de ésta de forma fácilmente visible para los conductores de los vehículos afectados.

Dicha señalización deberá ser complementada con las correspondientes señales de limitación de velocidad.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 4.ª Vehículos en servicios de urgencia

Artículo 67. *Vehículos prioritarios.*

1. Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales en los casos y con las condiciones que se determinan en esta sección (artículo 25 del texto articulado).

2. Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones, hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

3. La instalación de aparatos emisores de luces y señales acústicas especiales en vehículos prioritarios requerirá autorización de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, de conformidad con lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos.

Artículo 68. *Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.*

1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún

usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de los títulos II, III y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales.

2. Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

Por excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 69. *Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios.*

Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

Cuando un vehículo de policía que manifiesta su presencia según lo dispuesto en el artículo 68.2 se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa además un dispositivo de emisión de luz amarilla hacia adelante de forma intermitente o destellante, el conductor de éste deberá detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y permanecerá en su interior. En todo momento el conductor ajustará su comportamiento a las instrucciones que imparta el agente a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquél.

Artículo 70. *Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia.*

1. Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, utilizando para ello el avisador acústico en forma intermitente y conectando la luz de emergencia, si se dispusiera de ella, o agitando un pañuelo o procedimiento similar.

2. Los conductores a que se refiere el apartado anterior deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, y los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 69.

3. En cualquier momento, los agentes de la autoridad podrán exigir la justificación de las circunstancias a que se alude en el apartado 1.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

CAPÍTULO IV

Vehículos y transportes especiales

Artículo 71. *Normas de circulación y señalización.*

1. Las normas de circulación serán las establecidas en el anexo III de este reglamento, además de las generales que les sean de aplicación.

Los vehículos especiales sólo pueden utilizar las vías objeto de la legislación de tráfico para desplazarse, no pudiendo realizar las tareas para las que estén destinados en función de sus características técnicas, con excepción de los que realicen trabajo de construcción, reparación o conservación de las vías exclusivamente en las zonas donde se lleven a cabo dichos trabajos y de los específicamente destinados a remolcar vehículos accidentados, averiados o mal estacionados. Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización.

Los conductores de vehículos especiales y, excepcionalmente, de los que no lo sean, empleados para trabajos de construcción, reparación o conservación de vías, no están obligados a la observancia de las normas de circulación, siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

2. Durante los trabajos, los conductores de vehículos destinados a obras o servicios utilizarán la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173.2:

a) Cuando interrumpan u obstaculicen la circulación, únicamente para indicar su situación a los demás usuarios, si se trata de vehículos específicamente destinados a remolcar a los accidentados, averiados o mal estacionados.

b) Cuando trabajen en operaciones de limpieza, conservación, señalización o, en general, de reparación de las vías, únicamente para indicar su situación a los demás usuarios, si ésta puede suponer un peligro para éstos; los vehículos especiales destinados a estos fines, si se trata de una autopista o autovía, también, desde su entrada en ella hasta llegar al lugar donde se realicen los citados trabajos.

3. Durante la circulación, los conductores de vehículos especiales o en régimen de transporte especial deberán utilizar la referida señal luminosa tanto de día como de noche, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere los 40 km/h. En caso de avería de esta señal, deberá utilizarse la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto en cuanto a la obligación de llevar instalado en el vehículo la señalización luminosa será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado.

CAPÍTULO V

Incorporación a la circulación

Artículo 72. *Obligaciones de los conductores que se incorporen a la circulación.*

1. El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, y lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos. Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquélla procurará hacerlo con velocidad adecuada a la vía (artículo 26 del texto articulado).

2. Siempre que un conductor salga a una vía de uso público por un camino exclusivamente privado, debe asegurarse previamente de que puede hacerlo sin peligro para nadie y efectuarlo a una velocidad que le permita detenerse en el acto, cediendo el paso a los vehículos que circulen por aquélla, cualquiera que sea el sentido en que lo hagan.

3. El conductor que se incorpore a la circulación advertirá ópticamente la maniobra en la forma prevista en el artículo 109.

4. En vías dotadas de un carril de aceleración, el conductor de un vehículo que pretenda utilizarlo para incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio de dicho carril, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada.

5. Los supuestos de incorporación a la circulación sin ceder el paso a otros vehículos tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 73. *Obligación de los demás conductores de facilitar la maniobra.*

1. Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada (artículo 27 del texto articulado).

2. En los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de transporte colectivo de viajeros, los conductores de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente, siempre que fuera posible, o reducir su velocidad, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 53, llegando a detenerse, si fuera preciso, para que los vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no modifica la obligación que tienen los conductores de vehículos de transporte colectivo de viajeros de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de reanudar la marcha.

CAPÍTULO VI

Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás

Sección 1.ª Cambios de vía, calzada y carril

Artículo 74. *Normas generales.*

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otra calzada de la misma vía o para salir de ella deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente (artículo 28.1 del texto articulado).

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar (artículo 28.2 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 75. *Ejecución de la maniobra de cambio de dirección.*

1. Para efectuar la maniobra, el conductor:

a) Advertirá su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

b) Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a

la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.

c) Si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 76. *Supuestos especiales.*

1. Por excepción, si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

2. En vías interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 77. *Carril de deceleración.*

Para abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía, los conductores deberán circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe.

Sección 2.ª Cambio de sentido

Artículo 78. *Ejecución de la maniobra.*

1. El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con las señales preceptivas con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía. En caso contrario, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo (artículo 29 del texto articulado).

2. Las señales con las que el conductor del vehículo debe advertir su propósito de invertir el sentido de su marcha son las previstas en el artículo 109.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrá la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 79. *Prohibiciones.*

1. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado (artículo 30 del texto articulado).

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 3.ª Marcha hacia atrás

Artículo 80. *Normas generales.*

1. Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla (artículo 31.1 del texto articulado).

2. El recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas (artículo 31.3 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto, cuando constituyan un supuesto de circulación en sentido contrario al estipulado, tendrá la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 81. *Ejecución de la maniobra.*

1. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía (artículo 31.2 del texto articulado).

2. El conductor de un vehículo que pretenda dar marcha hacia atrás deberá advertir su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

3. Igualmente, deberá efectuar la maniobra con la máxima precaución y detendrá el vehículo con toda rapidez si oyera avisos indicadores o se apercibiera de la proximidad de otro vehículo o de una persona o animal, o tan pronto lo exija la seguridad, desistiendo de la maniobra si fuera preciso.

CAPÍTULO VII

Adelantamiento

Sección 1.ª Adelantamiento y circulación paralela

Artículo 82. *Adelantamiento por la izquierda.*

Excepciones.

1. En todas las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar (artículo 32.1 del texto articulado).

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central (artículo 32.2 del texto articulado).

3. Dentro de los poblados, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales, se permite el adelantamiento por la derecha a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.

4. En todos los casos en que el adelantamiento implique un desplazamiento lateral, deberá advertirse la maniobra mediante la correspondiente señal óptica a que se refiere el artículo 109.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 83. *Adelantamiento en calzadas de varios carriles.*

1. En las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.

2. Cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no será considerado como un adelantamiento.

En esta situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

3. En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 2.ª Normas generales del adelantamiento

Artículo 84. *Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra.*

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla (artículo 33.1 del texto articulado).

Ningún conductor deberá de adelantar a varios vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin causar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.

En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, el adelantamiento solamente se podrá efectuar cuando los conductores que circulen en sentido contrario no hayan ocupado el carril central para efectuar un adelantamiento a su vez.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazamiento hacia el mismo lado; en tal caso, deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica (artículo 33.2 del texto articulado).

Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación en sentido contrario.

3. Asimismo, deberá asegurarse de que ningún conductor que le siga por el mismo carril ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo, y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su carril cuando termine el adelantamiento (artículo 33.3 del texto articulado).

4. Las señales preceptivas que el conductor deberá utilizar antes de iniciar su desplazamiento lateral serán las prescritas en el artículo 109.

5. A los efectos de este artículo, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulen en grupo (artículo 33.4 del texto articulado).

6. Las infracciones a las normas de este artículo tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 3.ª Ejecución del adelantamiento

Artículo 85. *Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra.*

1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad (artículo 34.1 del texto articulado).

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil su finalización sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha, regresará de nuevo a su carril y lo advertirá a los que le siguen con las señales preceptivas (artículo 34.2 del texto articulado).

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad, y advertirlo a través de las señales preceptivas (artículo 34.3 del texto articulado).

4. Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales, a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, a vehículos inmovilizados en la vía o a los vehículos de auxilio cuando estén realizando operaciones de auxilio y rescate, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

5. El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 4.ª Vehículo adelantado

Artículo 86. *Obligaciones de su conductor.*

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en los supuestos de giros o cambios de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 82.2, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario (artículo 35.1 del texto articulado).

En el caso de que no sea posible ceñirse por completo al borde derecho de la calzada y, sin embargo, el adelantamiento pueda efectuarse con seguridad, el conductor de cualquiera de los vehículos a que se refiere el apartado 3 que vaya a ser adelantado indicará la posibilidad de ello al que se acerque, extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo en funcionamiento el intermitente derecho, cuando no crea conveniente hacer la señal con el brazo.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento.

También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía (artículo 35.2 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando el adelantante diera muestras inequívocas de desistir de la maniobra reduciendo su velocidad, el conductor del vehículo al

que se pretende adelantar no estará obligado a disminuir la suya, si con ello pone en peligro la seguridad de la circulación, aunque sí estará obligado a facilitar al conductor adelantante la vuelta a su carril.

3. Los conductores de vehículos pesados, de grandes dimensiones u obligados a respetar un límite específico de velocidad deberán bien aminorar la marcha o apartarse cuanto antes al arcén, si resulta practicable, para dejar paso a los que le siguen, cuando la densidad de la circulación en sentido contrario, la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o estado no permitan ser adelantados con facilidad y sin peligro.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 5.ª Maniobras de adelantamiento que atentan a la seguridad vial

Artículo 87. *Prohibiciones.*

1. Queda prohibido adelantar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario (artículo 36.1 del texto articulado).

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior, se prohíbe, en concreto, el adelantamiento detrás de un vehículo que realiza la misma maniobra, cuando las dimensiones del vehículo que la efectúa en primer lugar impide la visibilidad de la parte delantera de la vía al conductor del vehículo que le sigue.

b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades (artículo 36.2 del texto articulado).

No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas.

Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.

c) En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:

1.º Se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.

2.º El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 82.2.

3.º La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.

4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas (artículo 36.3 del texto articulado).

d) En los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) en los que sólo se disponga de un carril para el sentido de circulación del vehículo que pretende adelantar.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 6.ª Supuestos excepcionales de ocupación del sentido contrario

Artículo 88. *Vehículos inmovilizados.*

1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores,

peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 89. *Obstáculos.*

1. Igualmente, en las circunstancias señaladas en el artículo anterior, todo vehículo que encuentre cualquier obstáculo en su camino que le obligue a ocupar el espacio dispuesto para el sentido contrario de su marcha podrá rebasarlo, siempre que se haya cerciorado de que puede efectuarlo sin peligro. La misma precaución se observará cuando el obstáculo o el vehículo inmovilizado se encuentren en un tramo de vía en el que esté permitido el adelantamiento.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

CAPÍTULO VIII

Parada y estacionamiento

Sección 1.ª Normas generales de paradas y estacionamientos

Artículo 90. *Lugares en que deben efectuarse.*

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén (artículo 38.1 del texto articulado).

Cuando por razones de emergencia no sea posible situar el vehículo fuera de la calzada y de la parte transitable del arcén, se observarán las normas contenidas en los artículos siguientes de este capítulo y las previstas en el artículo 130, en cuanto sean aplicables.

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo (artículo 38.2 del texto articulado).

Debe, asimismo, observarse lo dispuesto al efecto en las ordenanzas que dicten las autoridades municipales de acuerdo con lo establecido en el artículo 93.

Artículo 91. *Modo y forma de ejecución.*

1. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del vehículo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor (artículo 38.3 del texto articulado).

2. Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos:

a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.

b) Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.

c) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalizado correctamente.

d) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos.

e) Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.

f) Cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente.

g) Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.

h) Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin conductor.

i) Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.

j) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.

k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados.

l) Cuando el estacionamiento se efectúe en medio de la calzada.

m) Las paradas o estacionamientos que, sin estar incluidos en los párrafos anteriores, constituyan un peligro u obstaculicen gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.

3. Los supuestos de paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación tienen la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

Artículo 92. *Colocación del vehículo.*

1. La parada y el estacionamiento se realizarán situando el vehículo paralelamente al borde de la calzada.

Por excepción, se permitirá otra colocación cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.

2. Todo conductor que pare o estacione su vehículo deberá hacerlo de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible.

3. Cuando se trate de un vehículo a motor o ciclomotor y el conductor tenga que dejar su puesto, deberá observar, además, en cuanto le fuesen de aplicación, las siguientes reglas:

a) Parar el motor y desconectar el sistema de arranque y, si se alejara del vehículo, adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización.

b) Dejar accionado el freno de estacionamiento.

c) En un vehículo provisto de caja de cambios, dejar colocada la primera velocidad, en pendiente ascendente, y la marcha hacia atrás, en descendente, o, en su caso, la posición de estacionamiento.

d) Cuando se trate de un vehículo de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, de un autobús o de un conjunto de vehículos y la parada o el estacionamiento se realice en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá, además, dejarlo debidamente calzado, bien sea por medio de la colocación de calzos, sin que puedan emplear a tales fines elementos como piedras u otros no destinados de modo expreso a dicha función, bien por apoyo de una de las ruedas directrices en el bordillo de la acera, inclinando aquéllas hacia el centro de la calzada en las pendientes ascendentes, y hacia fuera en las pendientes descendentes.

Los calzos, una vez utilizados, deberán ser retirados de las vías al reanudar la marcha.

Artículo 93. *Ordenanzas municipales.*

1. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor (artículo 38.4 del texto articulado).

2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.

Sección 2.ª Normas especiales de paradas y estacionamientos

Artículo 94. *Lugares prohibidos.*

1. Queda prohibido parar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal «Túnel».

b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.

e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

g) En autopistas y autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.

h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones (artículo 39.1 del texto articulado).

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior en los que está prohibida la parada.

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando, colocado el distintivo, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal.

c) En zonas señalizadas para carga y descarga.

d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.

f) Delante de los vados señalizados correctamente.

g) En doble fila (artículo 39.2 del texto articulado).

3. Las paradas o estacionamientos en los lugares enumerados en los párrafos a), d), e), f), g) e i) del apartado 1, en los pasos a nivel y en los carriles destinados al uso del transporte público urbano tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

CAPÍTULO IX

Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles

Sección 1.ª Normas generales sobre pasos a nivel, puentes móviles y túneles

Artículo 95. *Obligaciones de los usuarios y titulares de las vías.*

1. Todos los conductores deben extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel o a un puente móvil (artículo 40.1 del texto articulado).

2. Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan paso libre (artículo 40.2 del texto articulado).

3. El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso (artículo 40.3 del texto articulado).

4. Los pasos a nivel y puentes móviles estarán debidamente señalizados por el titular de la vía, del modo previsto en los artículos 144, 146 y 149.

5. Los túneles de cualquier longitud y los pasos inferiores cuya longitud sea superior a 200 metros estarán debidamente señalizados.

6. En los túneles o pasos inferiores, el conductor deberá aplicar rigurosamente todas las normas de circulación relativas a ellos contenidas en este reglamento y especialmente las

referidas a la prohibición de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha, marchar hacia atrás y adelantar. Además, deberá utilizar el alumbrado correspondiente.

Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de cuatro segundos. En el caso de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kilogramos, la distancia de seguridad que deberá guardar con el vehículo precedente será de, al menos, 150 metros o un intervalo mínimo de seguridad de seis segundos.

En los túneles o pasos inferiores con circulación en ambos sentidos, está prohibido el adelantamiento, salvo que exista más de un carril para su sentido de circulación, en los que se podrá adelantar sin invadir el sentido contrario.

7. En todo momento, los conductores y usuarios que circulen por un túnel o paso inferior deberán obedecer las indicaciones de los semáforos y los paneles de mensaje variable, y seguir las instrucciones que les lleguen a través de megafonía o cualquier otro medio.

Artículo 96. *Barreras, semibarreras y semáforos.*

1. Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o en movimiento para levantarse o colocarse atravesadas, o cuando sus semáforos impidan el paso con sus indicaciones de detención.

2. Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel desprovisto de barreras, semibarreras o semáforos, sin antes haberse cerciorado de que no se acerca ningún vehículo que circule sobre raíles.

3. Ningún usuario deberá penetrar en un túnel o paso inferior si en la boca de éste un semáforo no le permite el paso, con excepción de los equipos de los servicios de urgencia, asistencia mecánica y conservación de carreteras.

Sección 2.ª Bloqueo de pasos a nivel, puentes móviles y túneles

Artículo 97. *Detención de un vehículo en paso a nivel, puente móvil o túnel.*

1. Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro de aquél, el conductor estará obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo y para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación (artículo 41 del texto articulado).

2. Las normas contenidas en el apartado anterior serán aplicables, si concurren las mismas circunstancias, cuando la detención del vehículo o la caída de su carga tenga lugar en un puente móvil.

3. Si por motivos de emergencia un conductor queda inmovilizado con su vehículo dentro de un túnel o paso inferior, deberá:

a) Apagar el motor, conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de posición.

b) Si es posible, dirigir el vehículo hacia la zona reservada para emergencia más próxima en el sentido de su marcha. De no existir, inmovilizará el vehículo lo más cerca posible al borde derecho de la calzada.

c) Colocar y activar el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro.

d) Solicitar auxilio sin demora a través del poste de socorro (poste SOS) más próximo, si existe, y seguir las instrucciones que a través de él se le hagan llegar.

e) Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo, dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

f) Si se trata de una avería que permite la marcha del vehículo, deberá continuar hasta la salida del túnel o paso inferior y, si ello no fuera posible, hasta una zona reservada para emergencia.

En caso de incendio, el conductor aproximará su vehículo todo lo posible hacia su derecha para no obstruir el paso a los vehículos de emergencia. Apagará el motor y dejará la

llave puesta y las puertas abiertas. Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, en sentido contrario al del fuego, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

Si por necesidades de la circulación un vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros no deben abandonar el vehículo. En este caso se debe de conectar la señal de emergencia temporalmente para advertir a otros conductores que circulen detrás, mantener encendidas las luces de posición y apagar el motor. Deberá detenerse lo más lejos posible del vehículo que le precede.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Referencia: BOE-A-2011-16467

ÍNDICE

Preámbulo . . . 6

Artículos . . . 9

Disposiciones adicionales . . . 9

Disposiciones derogatorias . . . 9

Disposiciones finales . . . 9

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE . . . 9

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 9

CAPÍTULO I. Objeto de la ley . . . 9

CAPÍTULO II. Puertos . . . 10

CAPÍTULO III. Marina Mercante . . . 13

LIBRO PRIMERO. Sistema portuario de titularidad estatal. . . . 15

TÍTULO I. Organización y Gestión . . . 15

CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 15

CAPÍTULO II. Administración portuaria estatal . . . 16

Sección 1.ª Organismo Público Puertos del Estado . . . 16

Sección 2.ª Autoridades Portuarias . . . 20

TÍTULO II. Régimen presupuestario, tributario, patrimonial, de funcionamiento y control . . . 28

CAPÍTULO I. Régimen presupuestario 28
CAPÍTULO II. Régimen contable 29
CAPÍTULO III. Régimen de fiscalización y control 30
CAPITULO IV. Régimen tributario 30
CAPITULO V. Régimen patrimonial 31
CAPÍTULO VI. Régimen de los recursos humanos 33
TÍTULO III. Régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general. 35
CAPÍTULO I. Planificación 35
CAPÍTULO II. Consideración urbanística de los puertos 36
CAPÍTULO III. Régimen de las obras portuarias 37
Sección 1.ª Construcción y modificación de los puertos 37
Sección 2.ª Otras obras 38
Sección 3.ª Disposiciones comunes a las obras portuarias 39
TÍTULO IV. Medio ambiente y seguridad 39
TÍTULO V. Dominio público portuario estatal 42
CAPÍTULO I. Modelo de gestión 42
CAPÍTULO II. Dominio público portuario 42
Sección 1.ª Bienes integrantes. 42
Sección 2.ª Espacios y Usos Portuarios 43
CAPÍTULO III. Utilización del dominio público portuario estatal 46
Sección 1.ª Disposiciones generales 46
Sección 2.ª Autorizaciones 48
Sección 3.ª Concesiones demaniales 50
Sección 4.ª Extinción de autorizaciones y concesiones 60
Sección 5.ª Contrato de concesión de obras públicas portuarias 63
Sección 6.ª Medios de ejecución 64
TÍTULO VI. Prestación de servicios 64
CAPÍTULO I. Servicios 64
CAPÍTULO II. Servicios generales 65
CAPÍTULO III. Servicios portuarios. 66
Sección 1.ª Concepto y régimen de prestación de los servicios portuarios 66

Sección 2.ª Servicios técnico-náuticos . . . 77
Sección 3.ª Servicio al pasaje . . . 78
Sección 4.ª Servicio de manipulación de mercancías. . . . 78
Sección 5.ª Servicio de recepción de desechos generados por buques . . . 81
Sección 6.ª Servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios . . . 84
CAPÍTULO IV. Servicio de señalización marítima . . . 86
CAPÍTULO V. Servicios comerciales . . . 87
CAPÍTULO VI. Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías . . . 89
Sección 1.ª Sociedades de gestión de la puesta a disposición de trabajadores . . . 89
Sección 2.ª Régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías . . . 89
Sección 3.ª Requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías . . . 89
Sección 4.ª Utilización de los servicios de la SAGEP por las empresas autorizadas a la realización de actividades comerciales del artículo 130.3.c) de esta ley . . . 90
TÍTULO VII. Régimen económico . . . 90
CAPÍTULO I. Principios y compensación y asistencia interportuarias . . . 90
CAPÍTULO II. Régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios . . . 94
Sección 1.ª Tasas portuarias; disposiciones generales . . . 94
Sección 2.ª Tasa de ocupación. . . . 98
Sección 3.ª Tasa de actividad . . . 105
Sección 4.ª Tasas de utilización . . . 108
Subsección 1.ª Tasa del buque (T-1) . . . 108
Subsección 2.ª Tasa del pasaje (T-2) . . . 114
Subsección 3.ª Tasa de la mercancía (T-3) . . . 116
Subsección 4.ª Tasa de la pesca fresca (T-4) . . . 121
Subsección 5.ª Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) . . . 123
Subsección 6.ª Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6) . . . 125
Sección 5.ª Tasa de ayudas a la navegación . . . 127
Sección 6.ª Bonificaciones . . . 130
CAPÍTULO III. Precios privados por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias . . . 133
LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante . . . 135

TÍTULO I. Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones . . . 135
CAPÍTULO I. Buques y Empresas Navieras . . . 135
CAPÍTULO II. Comercio exterior de buques . . . 136
CAPÍTULO III. Navegación interior . . . 137
CAPÍTULO IV. Navegación de cabotaje . . . 137
CAPÍTULO V. Navegación exterior y extranacional . . . 138
CAPÍTULO VI. Consignatarios de buques . . . 138
CAPÍTULO VII. Establecimiento de obligaciones de servicio público . . . 138
CAPÍTULO VIII. Conferencias marítimas y consejos de usuarios . . . 139
TÍTULO II. Administración marítima . . . 139
CAPÍTULO I. Administración central . . . 139
CAPÍTULO II. Administración periférica . . . 143
CAPÍTULO III. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima . . . 144
CAPÍTULO IV. Cuerpos de la Marina Civil . . . 148
TÍTULO III. Servicio de practicaje . . . 149
TÍTULO IV. Tasas . . . 150
CAPÍTULO I. Tasas por servicios de inspección y control . . . 150
CAPÍTULO II. Tasas por actuaciones registrales . . . 151
CAPÍTULO III. Tasa por la emisión o renovación de la libreta marítima . . . 152
CAPÍTULO IV. Tasas por la emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos . . . 152
CAPÍTULO V. Tasa por la emisión de documento del registro sinóptico continuo . . . 152
LIBRO TERCERO. Régimen de policía . . . 153
TÍTULO I. Reglamento de Explotación y Policía de los puertos del Estado . . . 153
TÍTULO II. Funciones de policía especial . . . 153
TÍTULO III. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación . . . 154
TÍTULO IV. Régimen sancionador . . . 157
CAPÍTULO I. Infracciones . . . 157
CAPÍTULO II. Sanciones y otras medidas . . . 165
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 165
Sección 2.ª Sanciones aplicables . . . 166
Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios . . . 169

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares 169

Disposiciones adicionales 170

Disposiciones transitorias 182

Disposiciones finales 187

ANEXO I. Puertos de interés general 188

ANEXO II. Definiciones a los efectos de esta ley 188

ANEXO III. Asignación de grupos de mercancías 190

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 25 de mayo de 2023

I

El ejercicio de la autorización parlamentaria de refundición de la pluralidad de normas legales que hasta este momento rigen en las materias portuaria y de la Marina Mercante, otorgada por la disposición final séptima de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, ha requerido la utilización de todas las facultades conferidas en la autorización parlamentaria, que se otorgó con la mayor amplitud permitida por la Constitución. Esta autorización se refiere desde luego, y fundamentalmente, a las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre; 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos del interés general; y 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, pero las tres primeras han sido objeto de diversas modificaciones concretas que igualmente comprende. El resultado actual es un conjunto normativo que, por estar formado, en acumulación, por normas de época, perspectiva y alcance diversos, carece de la trabazón, coherencia y consistencia internas deseables.

El momento fundacional y básico del ordenamiento vigente, por haber definido el modelo portuario estatal y de la Marina Mercante a que éste responde, colocándolo a la altura de las necesidades actuales, es sin duda 1992. Al plasmar dicho modelo, el legislador optó por la regulación conjunta de dos objetos –los puertos y la Marina Mercante– que, no obstante su estrecha imbricación, tienen identidad y, por tanto, señas y requerimientos normativos propios. Si, de un lado, su finalidad confesada, era dar respuesta a una exigencia creciente de desburocratización y eficacia de la gestión precisamente de los puertos, dotando al conjunto del sistema portuario de responsabilidad de la Administración General del Estado, de un marco institucional adecuado al efecto, el tratamiento simultáneo de la Marina Mercante se justifica –aparte la apelación a la salvaguardia del ambiente marino y la potenciación de la navegación de cabotaje– en la comprobación paralela e independiente de su carácter vital, por razón del transporte marítimo, para el desarrollo económico y, por tanto, en la existencia de un interés público en la adecuada dimensión y calidad de su estructura; interés público, cuya satisfacción exige una normativa reguladora adaptada a los constantes cambios de todo orden experimentados por el transporte marítimo.

Pero tan sólo cinco años después, en 1997, advierte ya el legislador la procedencia, ante la incidencia creciente de los puertos en la economía española, de una adaptación parcial del modelo de organización portuaria a las circunstancias de un entorno cambiante, cada vez más abierto y libre, cifrando tal adaptación en la profundización de la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, mediante el fomento del desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adecuada a las peculiaridades de cada puerto, capaz en todo caso de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces y desarrollar su actividad con criterios empresariales. Lo que no obsta, en el contexto de la organización territorial del Estado y el impacto económico y social que para las Comunidades Autónomas tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio, a una más intensa participación de éstas en la estructura organizativa de las Autoridades Portuarias, sin perjuicio de la necesaria y efectiva coordinación del entero sistema portuario; extremo este último, cuya actualidad no puede dejar de señalarse.

Apenas algo más de un lustro después el legislador se ve precisado a constatar la necesidad de una renovación legislativa para afrontar los requerimientos derivados del impacto de nuevos acontecimientos y realidades en la década de los años 90 del pasado siglo, en la medida en que en ella ha tenido lugar, en sus propias palabras, una enorme aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, así como de consolidación del mercado interior comunitario y de desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal. Se trata del impacto combinado del desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, los cambios tecnológicos y

estratégicos en el sector del transporte marítimo y los procesos de creciente liberalización del mercado de los servicios del transporte, así como sus efectos principales: la competencia interportuaria, a escala nacional e internacional, por atraer los tráficos marítimos internacionales; la competencia intraportuaria entre los distintos prestadores de servicios portuarios en un puerto; y la incorporación a la gestión portuaria del modelo de colaboración público-privada. De ello se hace seguir el crecimiento de la importancia estratégica de los puertos comerciales en tanto que instrumentos claves para el desarrollo de la economía productiva y elementos fundamentales de un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible. La clave se sitúa ahora, por ello, en el logro de un sistema de transporte y de unos puertos eficaces y baratos completamente integrados en el mismo, capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura. Y la consecuencia es la puesta del acento en esta ocasión, sin alterar los rasgos estructurales del modelo establecido en 1992, en los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario y apuesta por la promoción y el incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios; lo que quiere decir también: la incorporación de nuevos mecanismos dirigidos a potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales de acuerdo con la política europea de transportes; el desarrollo de la competencia interportuaria, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera sobre la base de los principios de autosuficiencia económica y cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios bajo principios homogéneos y no discriminatorios; la potenciación de la competencia intraportuaria a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en régimen de libertad de acceso; la introducción de novedosos elementos en la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional en beneficio de la máxima rentabilización socioeconómica de aquél; el fomento de la inversión privada en las instalaciones y los equipamientos portuarios; y la disminución de los costes del sistema portuario español en aras de la mejora de la competitividad y la capacidad de inversión en las infraestructuras.

El acento económico es más acusado aún en la última, importante y más reciente de las intervenciones mayores del legislador, basada esta vez en la progresión de la importancia económica de la disposición de puertos eficientes y la sintonía con el objetivo de potenciación del modo marítimo/portuario incorporado a la política preconizada por la Unión Europea. En este contexto, la modificación legal –ultimando la puesta al día del modelo portuario estatal en sintonía con el entorno europeo del que forma parte– flexibiliza el modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento e intensifica la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial en los puertos, a fin de que el conjunto de la legislación portuaria pueda ser cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general, asegurando así el cumplimiento de su misión de contribución al desarrollo económico y social.

II

La evolución experimentada por los espacios y servicios portuarios y la navegación y el transporte marítimos desde 1992 ha sido, pues, diversa, pero igualmente notable. Y esta diversidad no ha podido dejar de repercutir, por ello, en la distinta incidencia que en aquella regulación han tenido las sucesivas modificaciones desde su respectiva óptica peculiar.

Por ello, ha sido preciso tanto homogeneizar la terminología empleada sucesivamente por el legislador y dotar de coherencia al instrumentario técnico e institucional puesto por éste al servicio de la consecución de los objetivos perseguidos cada vez en sus intervenciones en la materia, como actualizar las múltiples remisiones tanto internas, como a muchas otras normas reguladoras de diferentes sectores en la actualidad ya superadas o formalmente derogadas; es decir: clarificar el contenido de la normativa. Pero, además y con mayor alcance, también resolver las inevitables disfunciones, e incluso contradicciones internas, que inevitablemente presentaban las diferentes capas del ordenamiento regulador de la materia; lo que quiere decir, regularizar y armonizar éste para dotarle de la indispensable coherencia, teniendo también en consideración otras normas posteriores que

afectan a la materia objeto de refundición, como el caso de la reciente Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Tarea ésta que no ha descuidado tampoco los retoques en los propios textos normativos considerados indispensables, entre los que merece ser destacada la desagregación, con criterio uniforme, de artículos excesivamente largos, de estructura interna compleja y manejo de notable dificultad, cual acontece sobre todo con relativos a la materia tributaria, concretamente las tasas.

Toda esta labor ha debido complementarse, de un lado, con la incorporación al cuerpo normativo principal de diversas disposiciones introducidas por las reformas posteriores a 1992 a título de adicionales y, de otro lado, con la conversión justamente en adicionales de algunas otras, pocas, determinaciones que, careciendo en origen de carácter estructural –cual sucede con la transformación de ciertas organizaciones de trabajo portuario– la evolución normativa, sin hacerles perder vigencia, ha colocado al margen del sistema legal en sentido estricto. Y se ha cerrado conservando el Derecho transitorio de las sucesivas normas legales a fin de que los supuestos por él regulados no pierdan, en la medida en que continúen precisándola, su referencia normativa; conservación, que se hace de modo que cada régimen transitorio mantenga su identidad propia.

Desde el punto de vista sistemático, finalmente, la refundición no ha podido dejar de traducir sus operaciones en una sistemática actualizada, pero respetuosa, en lo esencial, con la establecida desde 1992. El título preliminar contiene las disposiciones generales referidas al objeto de la ley en las dos materias principales que éste abarca: los puertos responsabilidad de la Administración General del Estado y la Marina Mercante. La entidad propia de estas materias y la complejidad de su respectiva regulación justifica la articulación ulterior de la ley en sendos libros dedicados, respectivamente, a una y otra. En un tercer libro se agrupan las disposiciones referibles indistintamente a ellas, es decir, las de la policía administrativa de los espacios portuarios, la tipificación de infracciones y sanciones y el régimen de ejercicio de la potestad sancionadora.

El libro primero se refiere al sistema portuario de titularidad estatal y se articula internamente diferenciando por títulos:

a) Los aspectos relativos a la organización responsable de la gestión y al régimen presupuestario, tributario, patrimonial, de funcionamiento y control de dicha organización.

b) El régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general y las prescripciones atinentes al medio ambiente y la seguridad.

c) El dominio público portuario estatal desde el triple punto de vista de su gestión, su composición y su utilización (concesión y autorización demaniales y concesiones de obras públicas).

d) La prestación de servicios generales, portuarios y otros, y, en particular, el régimen del personal dedicado a la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

e) El régimen económico del sistema portuario también desde el triple punto de vista de la organización gestora, la utilización del dominio público y la prestación de los servicios.

El libro segundo, dedicado a la Marina Mercante, se organiza en los títulos dedicados, respectivamente, a la explotación naviera y régimen de navegaciones, a la administración marítima, al servicio de practicaje y a las tasas.

Y el libro tercero, por último, tiene por objeto el régimen de policía, es decir, un objeto complementario por igual del de los dos libros anteriores, comprendiendo en títulos diferenciados:

a) La ordenación de la explotación portuaria.

b) Las medidas garantes de la actividad tanto portuaria como de navegación.

c) El Derecho sancionador.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de septiembre de 2011,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición adicional única. *Remisiones normativas.*

Las referencias efectuadas en otras disposiciones a las normas que se integran en el Texto Refundido que se aprueba, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes de este último.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al presente Real Decreto Legislativo y al Texto Refundido que se aprueba y, en particular, las siguientes:

a) La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
b) La Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
c) La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
d) La Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto Legislativo y el Texto Refundido que aprueba entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 5 de septiembre de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto de la ley

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

Es objeto de la presente ley:

a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.
b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.
c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias

atribuidas por esta ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.

f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.

g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

CAPÍTULO II

Puertos

Artículo 2. *Puertos marítimos: Concepto.*

1. A los efectos de esta ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos marítimos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Artículo 3. *Puertos comerciales.*

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos, militares, así como de otros buques de Estado y de las Administraciones Públicas cuando esas actividades se desarrollen en el ejercicio de sus competencias y deban realizarse necesariamente en la zona de servicio del puerto.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en ellos operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de Sanidad, Política Social e Igualdad y de Trabajo e Inmigración, autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica, la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración General del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, en los términos previstos en esta ley, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a usos complementarios de la actividad esencial, a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, así como, igualmente, a otros usos comerciales no estrictamente portuarios, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos a que se refiere el párrafo anterior podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del Organismo Público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento. Una vez acordada la segregación, se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en esta ley.

Artículo 4. *Puertos de interés general.*

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo I de la presente ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.

b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Artículo 5. *Espacios portuarios de competencia autonómica.*

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.

La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración General del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración General del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias que les fueran transferidos y figuren expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración General del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y ser oídos los Ministerios citados en el artículo 57.2 de esta ley, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Los informes versarán sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

5. Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 64 de esta ley. Asimismo, corresponderá a las Comunidades Autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía, en la que se entiende incluida la potestad sancionadora.

CAPÍTULO III

Marina Mercante

Artículo 6. *Marina Mercante.*

1. A los efectos de esta ley se considera Marina Mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
b) La ordenación y el control de la flota civil española.
c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 264.
f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el título II del libro segundo de esta ley.

2. No se considera Marina Mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. *Objetivos.*

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración General del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución, a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.
b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
c) La tutela de la seguridad marítima.
d) La protección del medio ambiente marino.
e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
f) El mantenimiento de las navegaciones de interés público.
g) La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.
h) La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Artículo 8. *Zonas y tipos de navegación.*

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde

se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en:

a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.

4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.

La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia.

Artículo 9. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. A efectos de esta ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.
b) La flota pesquera nacional.
c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

5. La presente ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 10. *Empresas navieras.*

Se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

LIBRO PRIMERO

Sistema portuario de titularidad estatal

TÍTULO I

Organización y Gestión

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 11. *Competencia de la Administración General del Estado.*

1. Corresponde a la Administración General del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

2. Las Comunidades Autónomas designarán a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, en los términos establecidos en esta ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 12. *Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Fomento.*

Las competencias que a la Administración General del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Fomento a través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración General del Estado.

Artículo 13. *Gestión.*

En los términos establecidos en esta ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario.

Artículo 14. *Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración General del Estado.*

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración General del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

Artículo 15. *Reserva de zonas.*

La Administración General del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta ley.

CAPÍTULO II

Administración portuaria estatal

Sección 1.ª Organismo Público Puertos del Estado

Artículo 16. *Denominación y naturaleza.*

1. El Organismo Público Puertos del Estado constituye una entidad de las previstas en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El Organismo Público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido para dicho Organismo Público en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de una u otra. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, serán aprobadas por el Ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

4. El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del Organismo Público podrá ser encomendada a los Abogados del Estado integrados en los Servicios Jurídicos del Estado, mediante convenio en el que se determinará la compensación

económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

Artículo 17. *Competencias.*

A Puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta ley.

b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.

d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.

Artículo 18. *Funciones.*

1. Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, a través de los Planes de Empresa que se acuerden con éstas, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento.

Cuando una Autoridad Portuaria considere necesario establecer unos objetivos con horizonte temporal superior a cuatro años, deberá formular un plan a tal fin que deberá ser acordado igualmente con Puertos del Estado.

b) Ejercer el control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, en los Planes de Empresa definidos en la letra a) anterior.

c) Aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, derivada de los Planes de Empresa acordados con éstas, y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

d) Proponer, en su caso, para su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado, las aportaciones que pudieran asignarse en los mismos para inversiones en obras e infraestructuras de las Autoridades Portuarias.

e) Emitir informe vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3.000.000 de euros o estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales.

f) Definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior y, cuando proceda, con los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas competentes para la protección de personas y bienes y para el mantenimiento de la seguridad ciudadana.

g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurran los supuestos establecidos en el artículo 26.1.p), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida

de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros.

h) Planificar, normalizar, inspeccionar y controlar el funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

i) Ostentar la representación de la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales, cuando no sea asumida por el Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

j) Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas.

k) Elaborar y someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, previos los trámites establecidos en el artículo 295, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos, e informar sobre la conformidad de las Ordenanzas Portuarias al modelo de Ordenanzas incluido en dicho Reglamento.

l) Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento.

m) Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en el ámbito portuario.

n) Establecer recomendaciones en determinadas materias para la fijación de objetivos y líneas de actuación de los puertos de interés general, facilitando, asimismo, el intercambio de información entre éstos.

ñ) Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

2. En cumplimiento de estas funciones, Puertos del Estado elaborará anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que comprenderá el análisis de la gestión desarrollada en los puertos de interés general, y que remitirá al Ministerio de Fomento que lo elevará a las Cortes Generales. Las Autoridades Portuarias suministrarán a dicho Organismo Público la información que les sea requerida.

Asimismo, como consecuencia de dicha información, Puertos del Estado podrá establecer directrices técnicas, económicas y financieras para el conjunto del sistema portuario.

Artículo 19. *Recursos económicos de Puertos del Estado.*

1. Los recursos económicos de Puertos del Estado estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) El cuatro por ciento de los ingresos devengados por las Autoridades Portuarias en concepto de tasas, que, a efectos contables, se considerará gasto de explotación para éstas y se liquidará con periodicidad trimestral.

En el caso de las Autoridades Portuarias situadas en los archipiélagos de Baleares y Canarias, y en Ceuta, Melilla y Sevilla, este porcentaje de aportación se establece en el dos por ciento.

c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.

d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.

f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

g) Los procedentes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

i) Cualquier otro que sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta ley.

Artículo 20. *Órganos rectores.*

Los órganos de gobierno y administración de Puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

Artículo 21. *Consejo Rector: Composición y funciones.*

1. El Consejo Rector está integrado por el Presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un mínimo de doce y un máximo de quince miembros designados por el Ministro de Fomento.

2. El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá a sus reuniones con voz, pero sin voto.

3. Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

4. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización del Organismo y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.

c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector, con sujeción a lo establecido en el apartado 5 de este artículo, su régimen económico y las funciones del Secretario del Consejo.

d) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del Organismo y su programa de actuación plurianual.

e) Aprobar las cuentas anuales que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

f) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.

g) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.

h) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las Administraciones públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo Rector en su primera reunión.

i) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

j) Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Fomento.

5. Para que el Consejo Rector pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones el Presidente y el Secretario, y la mitad al menos de sus miembros presentes o representados. La representación de los miembros del Consejo sólo será válida si se confiere por escrito, para cada sesión del Consejo y en favor de otro miembro de éste o de su Presidente.

Los acuerdos del Consejo Rector serán adoptados por mayoría de votos de los presentes o representados en el Consejo, correspondiendo al Presidente dirimir los empates con su voto de calidad.

Artículo 22. *Presidente: Nombramiento y funciones.*

1. El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el Organismo Público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente al Organismo Público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos o contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector y dirigir sus deliberaciones.

c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al Organismo Público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.

e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y las cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo le delegue.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente ley.

3. El Presidente podrá delegar en los Consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

Artículo 23. *Consejo Consultivo de Puertos del Estado.*

Como órgano de asistencia del Organismo Público Puertos del Estado se creará un Consejo Consultivo que estará integrado por el Presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un representante de cada Autoridad Portuaria, que será su Presidente, quien podrá ser sustituido por la persona que designe el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de entre sus demás miembros, a propuesta del Presidente. Por el Ministerio de Fomento se aprobarán las normas relativas al funcionamiento de este Consejo.

Sección 2.ª Autoridades Portuarias

Artículo 24. *Denominación y naturaleza.*

1. Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar; dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado; y se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de

contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebren contratos comprendidos en sus respectivos ámbitos. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, de 30 de octubre, serán aprobadas por el Ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la Comunidad Autónoma, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración General del Estado ubicados en el territorio de una misma Comunidad Autónoma para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso, el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.

5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por orden del Ministerio de Fomento, y previo informe de la Comunidad Autónoma, en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

6. La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento, oído el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública y previo informe de la Comunidad Autónoma.

7. Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 16.4.

8. Los actos dictados por las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

Artículo 25. *Competencias.*

Corresponden a las Autoridades Portuarias las siguientes competencias:

a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Artículo 26. *Funciones.*

1. Para el ejercicio de las competencias de gestión atribuidas por el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.

b) Gestionar los servicios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

c) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

d) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.

f) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

g) Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18.1.a).

h) Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

i) Informar el proyecto de Reglamento de Explotación y Policía de los puertos, y elaborar y aprobar las correspondientes Ordenanzas Portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 295, así como velar por su cumplimiento.

j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento.

k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.

m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

n) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

ñ) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

o) Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

p) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado.

q) La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.

r) Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.

s) Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.

t) Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

2. Del ejercicio de las funciones en materia de planificación, proyecto y construcción de obras, gestión del dominio público mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la regulación y control del tráfico portuario, el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con aquél, las tarifas y su aplicación y la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario, las Autoridades Portuarias deberán suministrar a Puertos del Estado la información que les solicite.

Artículo 27. *Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.*

1. Los recursos económicos de las Autoridades Portuarias estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.b) y 241 bis de esta ley.

c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.

d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.

f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

h) El producto de la aplicación del régimen sancionador.

i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiendo ajustarse a los principios establecidos en esta ley.

Artículo 28. *Ámbito territorial.*

El ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración General del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Artículo 29. *Órganos.*

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

a) De gobierno: Consejo de Administración y Presidente.
b) De gestión: Director.
c) De asistencia: Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 30. *Consejo de Administración: composición, funciones e incompatibilidades.*

1. El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros:

a) El Presidente de la entidad, que lo será del Consejo.
b) Un miembro nato, que será el Capitán Marítimo.
c) Un número de vocales comprendido entre 10 y 13, excepto para las Islas Canarias y las Baleares, en cuyo caso podrá llegar a 16 vocales, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.

2. La designación por las Comunidades Autónomas o las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:

a) La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por tres de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del Organismo Público Puertos del Estado.
b) La Comunidad Autónoma estará representada, además de por el Presidente, por cuatro vocales.
c) En el caso de las Islas Canarias cada Cabildo tendrá un representante y en el de las Islas Baleares cada Consell tendrá un representante.
d) Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por ciento del resto de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.
e) El 66 por ciento del resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

La designación de los Vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el Presidente del Organismo Público Puertos del Estado.
Los nombramientos de los Vocales del Consejo de Administración a que se refiere la letra c) del apartado primero, tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.
La separación de los Vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquellos representen.
3. El Consejo designará a propuesta del Presidente, un Secretario, que si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto. También formará parte del Consejo, con voz pero sin voto, el Director.
4. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o

corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria, salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

d) Los que se hallen incursos en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.

b) Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

c) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.

d) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del Secretario.

e) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.

f) Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

h) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.

i) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

j) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.

k) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Organismo Público.

l) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

m) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.

n) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y Pliegos de Condiciones Generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

ñ) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

o) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta

facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.

p) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

r) Aprobar las Ordenanzas del Puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de esta ley.

s) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

6. Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros presentes o representados y, en todo caso, el Presidente o Vicepresidente y el Secretario. La representación de los Vocales sólo podrá conferirse a otros miembros del Consejo por escrito y para cada sesión.

Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados. No obstante, para el nombramiento del Director así como para el ejercicio de las funciones a que se refieren las letras e), f) y g) del apartado 5 de este artículo, será necesario que los acuerdos se adopten por mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración. El Presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

Artículo 31. *Presidente: Nombramiento y funciones.*

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento será publicada en el correspondiente Diario Oficial y en el Boletín Oficial del Estado.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

2. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones. La convocatoria podrá tener lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.

c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.

e) Presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos.

g) Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue.

h) Las demás facultades que le atribuye la presente ley.

3. Corresponde al Presidente velar por el cumplimiento de las obligaciones que esta ley atribuye a las Autoridades Portuarias ante Puertos del Estado, especialmente en relación a las disposiciones y actos cuya aprobación o informe corresponde a éste, así como la de suministrar al mismo toda la información de interés para el sistema portuario estatal.

Artículo 32. *Vicepresidente: Designación y funciones.*

1. El Consejo de Administración, a propuesta de su Presidente, nombrará, de entre sus miembros, un Vicepresidente, no pudiendo recaer este cargo ni en el Director ni en el Secretario.

2. El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

Artículo 33. *Director.*

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

2. Corresponden al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

Artículo 34. *Consejo de Navegación y Puerto.*

1. Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

a) Las entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.

b) Las Corporaciones de Derecho Público y entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.

c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

Artículo 35. *Impugnación y revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.*

1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias u omisiones de los mismos que sean contrarios a lo prevenido en el Plan de Empresa, aprobado con arreglo a lo previsto en el artículo 52 o que incurran en cualquier otra infracción de lo previsto en esta ley, podrán ser recurridos ante el Ministro de Fomento, en el plazo de un mes, computado desde que se tenga conocimiento de su contenido. Este recurso se regirá por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Están legitimados para interponer el citado recurso, la Comunidad Autónoma en que se ubique la Autoridad Portuaria y Puertos del

Estado, oídas, en su caso, las organizaciones empresariales o sindicales interesadas, que sean relevantes en el ámbito portuario estatal. En los recursos presentados por Puertos del Estado, será preceptivo el informe previo de la Comunidad Autónoma en la que se ubique la Autoridad Portuaria. Asimismo, se recabará informe de Puertos del Estado cuando el recurso sea interpuesto por una Comunidad Autónoma.

2. El recurso a que se refiere el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las facultades de revisión de oficio reguladas en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:

a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiendo su tramitación al Ministerio de Fomento o al órgano en el que delegue.

b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación.

c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.

d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será competente para resolver sobre la revisión el Ministerio de Fomento u órgano en quien este delegue.

e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.

f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

TÍTULO IV

Medio ambiente y seguridad

Artículo 62. *Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.*

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

2. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, en las condiciones particulares para la prestación de los servicios comerciales, en las condiciones fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del Plan Interior de Contingencias del Puerto, que será aprobado de acuerdo

con lo previsto en la normativa aplicable. El Plan Interior de Contingencias formará parte de las Ordenanzas del Puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el párrafo primero de este apartado.

3. Las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

Artículo 63. *Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.*

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, previo informe de Puertos del Estado.

2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 132 de esta ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de Desechos y Residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que pasará a formar parte del Plan de Recepción del Puerto. Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el

anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

Artículo 64. *Obras de dragado.*

1. Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario, sobre la base del correspondiente proyecto, requerirá autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima.

2. Las obras de dragado que se ejecuten fuera del dominio público portuario para rellenos portuarios requerirán autorización de la correspondiente demarcación o servicio periférico de costas. Asimismo, el vertido fuera de las aguas de la zona de servicio del puerto de los productos de los dragados portuarios deberá ser autorizado por la Administración marítima, previo informe de la demarcación o servicio periférico de costas.

3. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

Respecto del dragado portuario, se incorporará al proyecto, cuando proceda, un estudio sobre la posible localización de restos arqueológicos que se someterá a informe de la Administración competente en materia de arqueología. Cuando el dragado se ejecute fuera de la Zona I o interior de las aguas portuarias, se incluirá, además, un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, que se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente con carácter previo a su autorización.

Con relación a los vertidos procedentes de las obras de dragado deberán efectuarse los estudios o análisis necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos, y se someterán a informe de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente y de pesca.

La Autoridad Portuaria remitirá a la Administración marítima y a la Comunidad Autónoma correspondiente los datos de las cantidades vertidas del material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, se remitirá a aquélla los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

Cuando el proyecto de dragado se someta, independientemente o junto a otros proyectos, al procedimiento previsto en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, deberán incluirse los estudios mencionados y solicitarse asimismo los informes de la Administración marítima y de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente, pesca y arqueología en el curso de dicho procedimiento.

Artículo 65. *Planes de emergencia y seguridad.*

1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en

régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.

2. De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada Autoridad Portuaria elaborará un Plan de Emergencia Interior para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las Ordenanzas Portuarias.

3. Cada Autoridad Portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un Plan para la Protección de Buques, Pasajeros y Mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las Ordenanzas Portuarias.

TÍTULO VI

Prestación de servicios

CAPÍTULO I

Servicios

Artículo 104. *Servicios prestados en los puertos de interés general.*

1. 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 tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.

3. Los servicios se clasifican en:

a) Servicios generales.
b) Servicios portuarios.
c) Servicios comerciales.
d) Servicio de señalización marítima.

Artículo 105. *Garantías de prestación de los servicios esenciales.*

Los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, deberán ser mantenidos con independencia de que sean prestados por la Autoridad Portuaria o por empresas titulares de las correspondientes licencias.

CAPÍTULO II

Servicios generales

Artículo 106. *Concepto de servicios generales.*

Son servicios generales del puerto aquellos servicios de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias.

Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto, entre otros, 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, 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.

d) El servicio de 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 habitual 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.

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

Artículo 107. *Régimen de prestación de los servicios generales.*

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria la prestación de los servicios generales, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

2. Los servicios generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las Ordenanzas del Puerto.

CAPÍTULO III

Servicios portuarios

Sección 1.ª Concepto y régimen de prestación de los servicios portuarios

Artículo 108. *Concepto y clases de servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnico-náuticos:

1.º Servicio de practicaje.
2.º Servicio de remolque portuario.
3.º Servicio de amarre y desamarre.

b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

c) Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.

d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

Artículo 109. *Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante.*

1. La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en esta ley.

2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, la cual solo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente Pliego de Prescripciones Particulares del servicio correspondiente.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta ley, y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso. Las convocatorias de estos concursos y su adjudicación se publicarán, cuando fuera exigible, en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan capacidad de obrar, y no estén incursas en causas de incompatibilidad.

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 108.2. No obstante, para los servicios incluidos en la letra c) de dicho precepto, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la recepción de varios o de todos los desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar licencias de autoprestación y de integración de servicios portuarios en los términos y en las condiciones previstas en esta ley.

3. Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto. A tal fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio.

A tal efecto, se entenderá como existencia de insuficiencia de la iniciativa privada cuando las licencias otorgadas no puedan atender toda la demanda existente en el puerto con los indicadores de calidad exigidos en el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio.

La prestación por parte de la Autoridad Portuaria de un servicio portuario, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, no implica la extinción, en su caso, de las licencias en vigor ni impide la solicitud de nuevas licencias. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares, corresponderán a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

4. La Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar a los prestadores la suspensión temporal del servicio hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

5. Tanto en el caso de que esté limitado como que no esté limitado el número de prestadores, cuando los prestadores del servicio con licencia otorgada no pudieran atender conjuntamente con los medios que tengan adscritos al servicio, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda con los indicadores de calidad establecidos en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria se lo comunicará a los titulares del servicio con el objeto de que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos por su licencia para cumplir dichos indicadores de calidad. Si persistiera esta situación, la Autoridad Portuaria considerará que existe insuficiencia de la iniciativa privada y se aplicará lo dispuesto para estos casos en el apartado 3 anterior.

Artículo 110. *Obligaciones de servicio público portuario.*

Los servicios portuarios serán prestados de acuerdo con lo dispuesto en las prescripciones particulares del servicio, y estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta ley, las cuales se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, las siguientes:

a) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en esta ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.

b) Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

c) Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.

d) Colaboración en la formación práctica en la prestación del servicio con los medios adecuados, en el ámbito del puerto en el que desarrolle su actividad.

e) Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

Artículo 111. *Limitación del número de prestadores.*

1. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores de un servicio portuario, atendiendo únicamente a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia y, en todos los supuestos, debidamente motivadas. La motivación deberá incluir la identificación clara de la restricción de la competencia en cuestión, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o

de mercancía. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.

2. El acuerdo de limitación a que se refiere el apartado anterior, que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adoptará, en su caso, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. El acuerdo de limitación se publicará en el Boletín Oficial del Estado.

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que será vinculante en el ámbito de las funciones de esta última y que se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

Cuando la causa de la limitación sea medioambiental, Puertos del Estado solicitará informe a la Administración ambiental competente, entendiéndose tal informe favorable si transcurre el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

3. La limitación establecida según lo previsto en los apartados precedentes deberá ser revisada, total o parcialmente de oficio por la Autoridad Portuaria, si se alteran las causas que la motivaron, o previamente a la convocatoria de un nuevo concurso. También podrá ser revisada a instancias de cualquier interesado o de Puertos del Estado, con sujeción a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.

4. Cuando el número de prestadores de un servicio esté limitado, las licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 115 de esta ley. En este caso, el plazo máximo de vigencia para las mismas será menor que el establecido con carácter general para servicios portuarios sin limitación del número de prestadores en los términos establecidos en el artículo 114. No obstante lo anterior, el titular de una concesión o autorización de una terminal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para su prestación, para si, o en su caso, para un tercero con un contrato en vigor a estos efectos con el titular de la concesión o autorización, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para ello, que estarán restringidas al ámbito geográfico del dominio público de la concesión o autorización.

5. Cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora directa o indirectamente de un servicio objeto de limitación o participe en el capital de una empresa que sea prestadora de dicho servicio en el puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado. En estos casos de limitación del número de prestadores, la participación de la Autoridad Portuaria en el capital de la empresa prestadora, solo estará justificada por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

Con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacios, en las Ordenanzas del Puerto deberá asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

Artículo 112. *Régimen de utilización de los servicios portuarios.*

1. Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios.

No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por los buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos previstos en la normativa aplicable.

Además, el Reglamento de Explotación y Policía o las Ordenanzas del Puerto podrán establecer el uso obligatorio de otros servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas.

2. Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, las Autoridades Portuarias podrán imponer el uso de aquellos servicios portuarios que consideren necesarios cuando por circunstancias extraordinarias consideren que está en riesgo el funcionamiento, la

operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dichos servicios.

3. Los buques de Estado y los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional podrán optar, comunicándolo a la Autoridad Portuaria, por el régimen de autoprestación de los servicios portuarios cuando lo permita esta ley. En este caso, no estarán sometidos a la previa autorización de la Autoridad Portuaria ni al pago de la compensación económica regulada en el artículo 136. Sin perjuicio de lo anterior, a fin de garantizar la seguridad deberán cumplir la normativa aprobada por la Administración marítima y Puertos del Estado en la materia.

4. Las Ordenanzas Portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios portuarios, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

Artículo 113. *Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.*

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, oído el Comité de Servicios Portuarios, y previa audiencia de las organizaciones sindicales más representativas y representativas del servicio correspondiente y de las asociaciones de operadores y usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Para ello, las Autoridades Portuarias remitirán el proyecto de Pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que emita informe vinculante con anterioridad a su aprobación definitiva.

Previamente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Marina Mercante sobre los proyectos de Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios de practicaje, remolque portuario y amarre y desamarre de buques, en lo que se refiere a la seguridad marítima, teniendo en este ámbito carácter vinculante. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si no fuera remitido en dicho plazo.

2. Las Autoridades Portuarias podrán modificar los Pliegos de Prescripciones Particulares por razones objetivas motivadas, entre otras causas, por la evolución de las características de la demanda en el puerto, la evolución tecnológica, los desajustes observados en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en la prestación del servicio, los cambios normativos y nuevas exigencias asociadas a las obligaciones de servicio público. La modificación de los Pliegos de Prescripciones Particulares estará sujeta a idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

3. Los citados Pliegos podrán ser de aplicación en diferentes zonas de un puerto, en toda su zona de servicio o, en su caso, en más de un puerto gestionado por la misma Autoridad Portuaria.

4. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

a) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.

b) Requisitos de acceso a la prestación del servicio, los cuales deberán ser no discriminatorios, objetivos, adecuados y proporcionados para garantizar la adecuada prestación del servicio, la explotación portuaria en condiciones de eficiencia y seguridad, el comportamiento competitivo de los prestadores y la protección de los usuarios y del interés general.

c) Condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio.

d) Condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad.

e) Obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, en especial, las relativas a la continuidad y regularidad del servicio, y las de cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios.

f) Criterios para la consideración de una inversión como significativa, en su caso.

g) Medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características. Los medios humanos y materiales serán los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más simples como las más complejas, objeto del servicio en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, de forma tal que no alteren las condiciones de competencia, sin perjuicio de las exigencias para hacer frente a las obligaciones de servicio público en las condiciones establecidas en esta ley. Los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio no podrán exigir un mayor número de medios humanos y materiales que los necesarios para las operaciones unitarias señaladas con el objeto de no impedir que un número suficiente de operadores puedan concurrir al mercado, sin perjuicio de los que pudieran ser exigidos para hacer frente a las obligaciones de servicio público.

h) Estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación. La estructura tarifaria deberá incluir los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda. No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día u hora en que tiene lugar la prestación. En el caso del servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar, la determinación de las tarifas máximas deberá tomar como referencia los costes de la alternativa terrestre a ese tráfico.

i) Tarifas que los prestadores podrán percibir, en su caso, cuando intervengan en servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

j) Para los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desechos y residuo y, en su caso, los criterios para el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio. Estos criterios deberán ser equitativos y no discriminatorios. Las tarifas establecidas para este servicio deberán depender, entre otros conceptos, de las cantidades recaudadas a través de la tarifa fija y de los criterios de distribución adoptados para las mismas.

k) Obligaciones de suministro de información a la Autoridad Portuaria.

l) Garantías.

m) Penalizaciones.

n) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 119 de esta ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

ñ) Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.

o) Plazo de duración de la licencia.

p) Criterios de distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio, que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios, entre los que se deberá tomar en consideración la cuota de mercado en cada uno de ellos.

q) Criterios para la valoración de compensaciones económicas a aplicar a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, así como para su posterior distribución entre los prestadores de servicios abiertos al uso general.

5. Los Pliegos de Prescripciones Particulares, así como los acuerdos de aprobación y modificación deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico.

6. En el supuesto de que la Autoridad Portuaria participe en la sociedad titular de la licencia para la prestación del servicio, la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del mismo corresponderá a Puertos del Estado.

7. Los Pliegos de Prescripciones Particulares no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia ni

ningún otro tipo de cláusula que suponga, en la práctica, la imposibilidad de que un número suficiente de operadores concurran al mercado.

8. Los Pliegos de Prescripciones Particulares regularán la responsabilidad del prestador frente a sus trabajadores y frente a terceros, y prescribirán la inclusión de las siguientes cláusulas en las licencias de prestación:

a) La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social.

b) Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de los límites señalados en las leyes.

Artículo 114. *Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.*

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el siguiente:

a) Servicio de practicaje: 10 años.
b) Amarre y desamarre: 6 años.
c) Remolque portuario: 10 años.
d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:

1.º Sin inversión significativa: 6 años.
2.º Con inversión significativa en equipos y material móvil:

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, con atraque en concesión o autorización: 20 años.
Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.
En otro caso: 10 años.

3.º Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio:

Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos o terrestres, obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 50 años.
En otro caso: 30 años.

e) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

1.º Sin inversión significativa: 6 años.
2.º Con inversión significativa: 12 años.

Excepto en el caso del servicio de practicaje, cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un 25 por ciento inferior al que corresponda de entre los establecidos en los supuestos anteriores.

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquél, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión y, en el caso de que el prestador no sea el titular de la concesión, exista un contrato en vigor a estos efectos con éste.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias podrán ser renovadas, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en esta ley y en las Prescripciones Particulares del servicio que se encuentren en vigor. La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de licencia. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa se entenderá otorgada la renovación.

Artículo 115. *Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.*

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, todos los interesados en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada servicio podrán optar a la prestación del mismo, previa su solicitud en cualquier momento y el otorgamiento por la Autoridad Portuaria, en su caso, de la correspondiente licencia.

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución se entenderá estimada la solicitud.

2. Cuando se limite el número de prestadores, las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el Pliego de Bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios. No se podrán exigir en el Pliego de Bases condiciones ni medios adicionales para la prestación del servicio a los establecidos en las Prescripciones Particulares.

El plazo para la presentación de las ofertas no podrá ser inferior a 52 días naturales desde la publicación de la convocatoria del concurso.

Si el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, estas podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria siempre que cumplan el Pliego de Bases del concurso, hasta que se alcance el número máximo de prestadores. La vigencia de dichas licencias será la misma que las otorgadas por concurso.

3. Los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios, así como, en su caso, la convocatoria del concurso, deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado.

4. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único; en dicho caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud. En el caso de que dicha concesión o autorización se transmita, el adquiriente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en las Prescripciones Particulares.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e indisoluble a una superficie otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante y el titular de la concesión. El plazo máximo para notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 116. *Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular.*

1. Las licencias para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular se ajustarán a los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares, con la excepción de las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto.

Los medios humanos y materiales deberán ser únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos. Dichos medios quedarán adscritos al servicio de estos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes.

2. En los títulos concesionales se deberá recoger expresamente la condición de estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular.

Las terminales de mercancías de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización, y, en el caso particular de terminales otorgadas en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial, dicha planta o instalación debe estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante infraestructuras o instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora o infraestructura ferroviaria con servicios que conecten específicamente la instalación con la terminal portuaria.

3. El titular de una licencia de prestación de un servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular aunque el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato entre el solicitante de la licencia y el titular de la autorización o concesión, con arreglo a lo estipulado en el artículo 115.

En el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular tendrá derecho a la obtención de una licencia para la prestación de dichos servicios a los buques que operan en la misma, para sí mismo o, en su caso para un tercero con contrato en vigor con el titular de la concesión para la prestación de dichos servicios, tanto si está limitado el número de prestadores como si no lo está.

Artículo 117. *Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario.*

1. La licencia deberá incluir, al menos:

a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.

b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.

c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

d) Obligaciones de servicio público que procedan.

e) Medios materiales mínimos y sus características.

f) Medios humanos mínimos y su cualificación.

g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.

h) Obligaciones de protección del medio ambiente.

i) Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.

j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.

k) Plazo de vigencia.

l) Garantías.

m) Tasas portuarias.

n) **(Derogada)**

ñ) En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desecho y residuo y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio.

o) Compensación económica, en el caso de licencias de autoprestación e integración de servicios.

2. Con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de las licencias, previa audiencia a los interesados, cuando hayan sido modificadas las prescripciones particulares del servicio. La modificación establecerá un plazo para que los titulares se adapten a lo en ella dispuesto. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.

Artículo 118. *Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario.*

1. Las licencias podrán transmitirse a personas distintas de aquellas a las que les fueron originalmente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 109.2.
b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos establecidos en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.
c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 92.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

Artículo 119. *Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario.*

1. Las licencias podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.
b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 109.2, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no adaptación a las prescripciones particulares del servicio que hayan sido modificadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 117.2 de esta ley.
c) Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores de un servicio, el número de licencias en vigor supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.
d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato al que se refiere el artículo 115.4 de esta ley.
e) Por las demás causas previstas en las prescripciones particulares del servicio.

2. Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordar la extinción de las licencias, previa audiencia al interesado, salvo en el supuesto previsto en el párrafo a) del apartado anterior, en el que la extinción se producirá de forma automática.

Artículo 120. *Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.*

1. Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y se dividirá en tantas secciones como servicios portuarios se relacionan en esta ley. La inscripción se practicará de oficio por la propia Autoridad Portuaria.
2. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario. La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas para la prestación de los servicios.
3. Por orden del Ministerio de Fomento se determinarán los datos que se deberán incluir en el Registro General y en los Registros de cada Autoridad Portuaria así como el procedimiento de inscripción.
4. En ningún caso la inscripción en dicho Registro podrá ser utilizada como ventaja para acceder a la prestación de los servicios portuarios, ni su ausencia como causa de exclusión.

Artículo 121. *Régimen de incompatibilidades.*

1. Ninguna persona física o jurídica que sea titular de una licencia para prestar un servicio portuario en un puerto podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia que preste o vaya a prestar idéntico servicio portuario en el mismo puerto.

Se entiende que existe influencia efectiva en la gestión a que se refiere el párrafo anterior cuando el referido titular de la licencia:

a) Ostente, en el puerto de que se trate, una cuota de mercado superior al 50 por ciento de la actividad relacionada con la prestación del servicio portuario correspondiente, medida en términos de toneladas de mercancías manipuladas, número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados, número de unidades de arqueo bruto (GT), número de servicios realizados a buques o cantidad de desechos o residuos recogidos; o

b) Alcance dicho porcentaje a través de otras licencias en cuyos titulares tenga influencia efectiva.

En el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una sociedad cuando se produzca alguno de los supuestos previstos en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del artículo 18 del Real Decreto Legislativo1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Capital.

2. Si por causas sobrevenidas, derivadas de fusiones, adquisiciones u otro tipo de acuerdos societarios, una persona física o jurídica se encontrara incursa en alguno de los supuestos previstos en el apartado anterior, deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones o acciones a ejecutar en un plazo máximo de 12 meses a partir del momento en que se produjo la situación de incompatibilidad.

3. A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios portuarios estarán obligadas a comunicar a las Autoridades Portuarias su composición accionarial o cualquier cambio significativo de su composición accionarial.

4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario de practicaje no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en los artículos 133 y 134 de esta ley.

Artículo 122. *Separación contable.*

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten en una Autoridad Portuaria, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y sus otras actividades, e informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de cada uno de los servicios portuarios que presten en cada puerto como actividades componentes de la empresa, tal y como se definen en el Plan General de Contabilidad. Lo mismo será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste directamente un servicio portuario.

2. Los titulares de licencias de servicios portuarios, cuando presten varios servicios portuarios o presten un servicio portuario realizando al mismo tiempo otro tipo de actividad, deberán someter sus cuentas anuales a auditoría de cuentas, de acuerdo con la normativa sobre el particular. Dichas cuentas anuales y el correspondiente informe de auditoría deberán presentarse a la Autoridad Portuaria, en el plazo máximo de quince días desde su aprobación.

Artículo 123. *Observatorio Permanente del mercado de los servicios portuarios.*

1. Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones más representativas y representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios.

2. Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

Artículo 124. *Comité de servicios portuarios.*

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y Actas del Comité se remitirán al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

Artículo 125. *Supervisión y promoción de la competencia en la prestación de los servicios portuarios.*

1. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, Puertos del Estado ejercerá en este ámbito las siguientes funciones específicas, sin perjuicio de las asignadas en este mismo ámbito a otros organismos:

a) Poner en conocimiento de la Comisión Nacional de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas y conductas de las que se pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o pudieran alterar la libre competencia entre puertos.

b) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, con arreglo a las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

c) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios portuarios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el «Boletín Oficial del Estado».

d) Autorizar, regular y controlar los servicios portuarios cuando excepcionalmente sean prestados directa o indirectamente por las Autoridades Portuarias o por una empresa en la que participe directa o indirectamente la Autoridad Portuaria, así como aprobar las tarifas en ese supuesto.

e) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más Autoridades Portuarias a fin de garantizar el marco de competencia entre puertos.

f) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, cuando trasciendan el ámbito geográfico de una Autoridad Portuaria y, en su caso, entre dos Autoridades Portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.

g) Realizar la propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificadas en esta ley y cualificadas como muy graves, en cuantía inferior a 1.200.000 €.

2. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, en su propio ámbito territorial y funcional, las Autoridades Portuarias, ejercerán las siguientes funciones específicas:

a) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o puedan alterar la libre competencia entre los prestadores de servicios.

b) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, en su ámbito territorial.

c) Ejercer la potestad sancionadora para los supuestos de infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificados en esta ley y cualificadas como graves.

d) Aprobar las tarifas máximas en los servicios portuarios, excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular, cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.

Sección 2.ª Servicios técnico-náuticos

Artículo 126. *Definición y características del servicio de practicaje.*

1. Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

2. El servicio de practicaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaje los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

3. El número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

4. En materia de habilitación, selección, formación y régimen de trabajo corresponde:

a) A la Administración marítima:

1.º La realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.

2.º Determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

b) A la Autoridad Portuaria:

1.º La determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, y oído el Comité de servicios portuarios y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

2.º La selección de los aspirantes para la realización de las prácticas la realizará la Autoridad Portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

3.º La facilitación de la formación práctica en el puerto.

A este efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaje la obligación de la empresa prestadora de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos.

4.º La expedición de los nombramientos.

Artículo 127. *Definición y características del servicio de remolque portuario.*

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

2. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Artículo 128. *Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques.*

1. Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

2. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.

3. Las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Sección 3.ª Servicio al pasaje

Artículo 129. *Definición y alcance del servicio al pasaje.*

1. El servicio al pasaje incluirá:

a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.

b) Servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar o lugares que se establezcan, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque desde el lugar o lugares que se establezcan, su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.

c) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

2. No estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.

Sección 4.ª Servicio de manipulación de mercancías

Artículo 130. *Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.*

1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su

transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

a) Las actividades de carga y estiba comprenden:

1.º La recogida de la mercancía en la zona de almacenamiento o depósito del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.

2.º La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle, o pantalán, al costado del buque.

3.º El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.

4.º La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.

5.º El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

6.º El trincaje o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

b) Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

1.º El destrincaje o suelta de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

2.º La desestiba de mercancías en la bodega o a bordo del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.

3.º La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

4.º El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle o pantalán al costado del buque.

5.º La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal, y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.

6.º El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

c) La actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque en el segundo buque.

2. A los efectos establecidos en este artículo, no tendrán la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:

a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal o de mensajería.

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados.

d) Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.

3. Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes:

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóviles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual.

c) El embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor, con sus remolques o semirremolques, cuando se realicen por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquellos.

d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques o semirremolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, o de rampa de embarque, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto.

Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o de instalación de descarga, o de rampa de desembarque, en operaciones directas de buque a cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin depósito intermedio hasta fuera de la zona de servicio del puerto.

En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga. En este supuesto, se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

f) Las labores de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

g) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

A estos efectos, se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

A su vez, se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

h) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo si se realizan por tubería.

i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realizasen por una empresa titular de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en las instalaciones otorgadas en concesión o autorización citadas en el párrafo anterior deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 3 del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador, sin necesidad de tramitar una licencia de servicio de manipulación de mercancías, el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales. La Autoridad Portuaria podrá

imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y de calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolen el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorando de París o, independientemente de su pabellón que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

5. **(Derogado)**

Artículo 131. *Instrucciones Técnicas sobre maquinaria específica.*

Por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, oído Puertos del Estado previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas del sector, se aprobarán las Instrucciones Técnicas correspondientes a la maquinaria específica para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Sección 5.ª Servicio de recepción de desechos generados por buques

Artículo 132. *Régimen de prestación.*

1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

2. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I, IV, V o VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/ 1998, de 21 de abril, de Residuos.

3. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.

4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga. A los efectos de esta ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 63 de esta ley.

5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

6. En las prescripciones particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

7. El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa, que se determinará en función de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque y, adicionalmente, en el caso de buques de pasaje, del número de personas a bordo, dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio Marpol 73/78. Las Autoridades Portuarias no podrán incentivar directa o indirectamente la limitación de los volúmenes de desechos descargados.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto, la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en Zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa, en función, entre otros de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala de un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R1) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

a) Buques entre 0 y 2.500 GT: 1,50.
b) Buques entre 2.501 y 25.000 GT: 6 x 0,0001 x GT.
c) Buques entre 25.001 y 100.000 GT: (1,2 x 0,0001 x GT) + 12
d) Buques de más de 100.000 GT: 24,00.

En el caso de los buques de pasaje, tales como ferris, ropax y cruceros, a la anterior tarifa se adicionará la resultante del producto de la cuantía básica (R2) por el número de personas a bordo del buque que figura en la Declaración Única de Escala, a cuyo efecto computarán tanto los pasajeros como la tripulación.

El valor de la cuantía básica (R1) se establece en 80 euros, salvo para los buques de pasaje que será de 75 euros, y el de la cuantía básica (R2) en 0,25 euros, para todas las Autoridades Portuarias. Dichos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de los desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del Servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

Las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2, que no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30, cuando la cantidad recaudada por la Autoridad Portuaria por estos conceptos en el ejercicio anterior hubiese sido inferior a la cantidad abonada a las empresas prestadoras del servicio en dicho ejercicio. El coeficiente corrector propuesto tendrá como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año en el que se aplique.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria no proponga un coeficiente corrector se entenderá que opta por el mantenimiento del aprobado para el ejercicio anterior o, si no se hubiera aprobado ninguno, que el valor del mismo será igual a la unidad. El coeficiente corrector definitivo para cada Autoridad Portuaria se establecerá con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración Marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá entre los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V) respectivamente en función de los certificados obtenidos.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúe descarga de desechos del anexo I acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, esta bonificación se aplicará únicamente a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración Marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos: 100 x [1-(0,30/(n-1))] por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por cada periodo de siete días y siempre que n sea igual o mayor que 2. En todo caso, los buques mencionados pagarán la tarifa que les corresponda, en cada puerto que escalen, como máximo una vez cada 7 días, correspondiendo el importe total de la tarifa fija si se ha hecho descarga en ese periodo. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá la existencia de un plan correspondiente a los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V), respectivamente, en los puertos en los que no se produzca la descarga del desecho correspondiente.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre la tercera parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1 y sobre el cien por cien de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

En caso de que el buque posea un plan que solo asegure la entrega de desechos líquidos del anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre las dos terceras partes de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1, sin que se aplique bonificación sobre la parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona del servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario, las dedicadas al tráfico interior y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá subscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá subscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.

12. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

13. Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

Sección 6.ª Servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios

Artículo 133. *Concepto de autoprestación.*

1. A los efectos de esta ley se considera autoprestación cuando el concesionario o el titular de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicada al uso particular se presta a sí mismo los servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, respectivamente.

También se considerará autoprestación cuando una compañía naviera se presta a sí misma uno o varios servicios portuarios con personal propio embarcado para los servicios a bordo y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. En el caso de servicios de transporte marítimo de corta distancia regulares y de las autopistas del mar realizados con buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro y ferries se podrán prestar a sí mismo los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías utilizando también personal propio en tierra. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolen el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el

informe anual del Memorándum de París o, independientemente de su pabellón, que estén considerados como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

2. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios, salvo cuando se trate de personal del buque embarcado.

Artículo 134. *Concepto de integración de servicios.*

1. A los efectos de esta ley se considera que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular puede prestar a los buques que operan en la misma uno o varios servicios técnico-náuticos, con personal y material propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. En este supuesto, el naviero que opere en este tipo de terminales podrá elegir entre los servicios portuarios integrados y los abiertos al uso general.

2. Cuando en terminales dedicadas al uso particular con autorización para la integración de servicios la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a estos tráficos deberán ser prestados por las empresas con licencia de servicios portuarios abiertos al uso general.

Artículo 135. *Requisitos y procedimiento de otorgamiento de las licencias de autoprestación y de integración de servicios.*

1. La prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación y de integración de servicios será autorizada por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

2. Para el servicio de practicaje no se podrá autorizar el régimen de autoprestación, sin perjuicio de la posibilidad de obtención de exenciones de practicaje, conforme a lo previsto en el artículo 126. A su vez, no se podrá autorizar el régimen de integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practicaje, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores.

3. Las licencias que autoricen la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios deberán ajustarse a las prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 116, con las condiciones establecidas en el mismo y con las que, en su caso, haya determinado la Administración marítima en el informe emitido.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en este régimen no se podrá exigir un número mayor de medios humanos y materiales que los correspondientes a las operaciones unitarias previstas en la terminal, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

4. Las licencias para la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán como máximo por el plazo previsto en el artículo 114, pudiendo ser renovadas conforme lo indicado en dicho artículo. Estas licencias únicamente podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 109 para limitar el número de prestadores.

Artículo 136. *Compensaciones económicas.*

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, los titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la cobertura universal, la regularidad y la continuidad de los servicios.

2. El valor de dicha compensación se establecerá para cada licencia de conformidad con los criterios objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos al efecto en las prescripciones particulares de los servicios. Para cada servicio, dicho valor será un porcentaje de los costes fijos que le corresponderían a un único prestador abierto al uso general con los medios humanos y materiales mínimos exigidos por el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio. Dicho porcentaje no podrá ser mayor que el porcentaje que representa sobre el total de actividad anual de cada servicio portuario la realizada por el titular de una licencia de autoprestación o integración del servicio, en el ámbito geográfico y, en su caso, en el tipo de tráfico y mercancía, afectado por las prescripciones particulares del servicio que sean de aplicación.

3. La compensación anual será facturada por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares de los servicios, si hubiere prestadores del servicio abiertos al uso general, distribuyéndose entre los mismos con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

CAPÍTULO IV

Servicio de señalización marítima

Artículo 137. *Concepto y regulación.*

1. El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

Quedan excluidos de este servicio:

a) La instalación y mantenimiento de los dispositivos anteriormente citados, que sirvan para la aproximación y acceso del buque a los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas y el balizamiento de su zona de servicio.

b) La instalación y mantenimiento del balizamiento de cualesquiera otras instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.

c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación.

d) El balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, que deberán ser realizados y abonados por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.

e) El servicio de balizamiento de las zonas de baño y de lanzamiento y varada de artefactos flotantes de recreo en las playas.

f) Los dispositivos necesarios para señalizar la aproximación, el acceso y la navegación por el interior de los puertos de titularidad estatal.

Asimismo, comprenderá el servicio de control y ayuda del tráfico marítimo costero que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

2. Corresponde a Puertos del Estado determinar la procedencia o no del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación, previo dictamen de la Comisión de Faros, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. Por razones de seguridad o urgencia, Puertos del Estado podrá autorizar balizamientos provisionales, sin perjuicio de los que definitivamente sean aprobados. La composición y funciones de la Comisión de Faros serán determinadas por el Ministerio de Fomento.

3. En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado 1, el proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la Comunidad Autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, por el titular, promotor o responsable de la instalación, o por el causante del obstáculo artificial, según proceda, de conformidad

con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros.

4. A las Autoridades Portuarias, como parte del servicio de señalización marítima, se les asignan las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria.

b) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos establecidos por Puertos del Estado, de forma que, en el supuesto de que los responsables de su instalación y mantenimiento no los ejecuten en el plazo establecido, será ejecutado por la Autoridad Portuaria a costa de aquéllos.

c) Informar, con carácter vinculante, los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes, cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros.

d) Inspeccionar las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y, en su caso, a costa de éstos, la adopción de las medidas conducentes al restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda.

5. Los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima tienen la obligación de comunicar tanto la puesta en servicio de nuevas señales, como las incidencias que se produzcan al Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima u órgano competente, a los efectos de su difusión a navegantes, cuando proceda, así como a Puertos del Estado. Las ayudas a la navegación a las que se refiere el apartado 1 son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.

6. Previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, la Comunidad Autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación de los mismos a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la Comunidad Autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.

7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.

CAPÍTULO V

Servicios comerciales

Artículo 138. *Definición y régimen de aplicación.*

1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.

Artículo 139. *Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.*

1. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

2. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

3. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente, otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

4. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Ésta se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

5. Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:

a) Objeto del servicio o de la actividad.

b) Plazo de otorgamiento.

c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.

d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.

e) Tasa de actividad que corresponda.

6. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.

b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el título habilitante.

c) Por las demás causas previstas, en su caso, en las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

Artículo 140. *Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.*

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precios privados.

Artículo 141. *Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.*

Las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, tal como se define en el artículo 130.1, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria.

CAPÍTULO VI

Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías

Sección 1.ª Sociedades de gestión de la puesta a disposición de trabajadores

Artículo 142. *Modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios.*

(Derogado)

Artículo 143. *Capital social y su distribución.*

(Derogado)

Artículo 144. *Órgano de gobierno.*

(Derogado)

Artículo 145. *Impugnación de acuerdos.*

(Derogado)

Artículo 146. *Régimen económico.*

(Derogado)

Artículo 147. *Garantías.*

(Derogado)

Artículo 148. *Obligación de aportación de información.*

(Derogado)

Sección 2.ª Régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías

Artículo 149. *Tipos de relaciones laborales.*

(Derogado)

Artículo 150. *Régimen laboral común.*

(Derogado)

Artículo 151. *Régimen laboral especial.*

(Derogado)

Artículo 152. *Formación continua.*

(Derogado)

Sección 3.ª Requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías

Artículo 153. *Cualificación exigida.*

(Derogado)

Artículo 154. *Excepciones a la exigencia de titulación.*

(Derogado)

Sección 4.ª Utilización de los servicios de la SAGEP por las empresas autorizadas a la realización de actividades comerciales del artículo 130.3.c) de esta ley

Artículo 155. *Solicitud de oferta a la SAGEP.*

(Derogado)

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

TÍTULO I

Reglamento de Explotación y Policía de los puertos del Estado

Artículo 295. *Reglamento de Explotación y Policía.*

1. El Organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones. El Reglamento incluirá como anexo un modelo de Ordenanzas Portuarias. Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento y del modelo de Ordenanzas Portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuanto se refiera a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. El informe del Ministerio del Interior será vinculante respecto del ámbito de competencias del citado Ministerio.

2. El modelo de Ordenanzas recogerá las normas del Reglamento de aplicación general a todos los puertos, los puntos o materias que podrán ser regulados por la correspondiente Autoridad Portuaria, conforme a los criterios o principios que en él se concreten y aquellos otros de libre regulación por las mismas, sin perjuicio, en defecto de éstas, de la aplicación supletoria del Reglamento.

3. Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía Marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del Puerto previa comprobación de su conformidad con el Reglamento de Explotación y Policía por parte del Organismo Público Puertos del Estado.

4. Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada Puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el «Boletín Oficial del Estado».

TÍTULO II

Funciones de policía especial

Artículo 296. *Servicio de policía portuaria.*

1. 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 presente ley, corresponden a su Consejo de Administración.

2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida para garantizar la actividad portuaria, la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en todo caso, a la Autoridad que decrete el embargo o retención.

6. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.

TÍTULO IV

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 305. *Concepto y clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 306. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:

a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Explotación y Policía del puerto.
b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.
c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.
d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.
e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.
f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.
g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.
h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.
i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.
j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante licencia:

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, de las licencias que habiliten para la prestación de servicios portuarios o de los Pliegos de Prescripciones Particulares que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.
b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.
c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.
e) El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del puerto, del Reglamento General de Practicaje Portuario y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.
b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) La falta de presentación por parte del capitán, o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.
b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de Marina Mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.
c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino:

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los Reglamentos de Explotación y Policía de los puertos o de otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.
c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 307. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.
b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

m) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.

n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.

q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 308. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley.

g) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

h) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.

b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.

d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.

e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 309. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma.

En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 310. *Responsables.*

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 306.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 306.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 307.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 307.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la

infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de Marina Civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta ley.

CAPÍTULO II

Sanciones y otras medidas

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 311. *Principios generales.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la

suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. En los casos en que esta ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador cuando éste hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.

Sección 2.ª Sanciones aplicables

Artículo 312. *Multas y sanciones accesorias.*

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.000 euros.

2. En el caso de infracción grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:

1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120.000 euros.

2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 300.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 602.000 euros.

3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:

1.º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.

2.º En el resto de los supuestos, multa de hasta 601.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 3.005.000 euros.

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.

7. En el supuesto del artículo 308.2.b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.

8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, realizadas en el ejercicio de las actividades de utilización del dominio público portuario a que se refiere los artículos 72 y 73 de esta ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.

b) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.

c) Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.

10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a un año.

b) Infracciones muy graves: Suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.

Artículo 313. *Medidas no sancionadoras.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.

d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.

e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.

2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, en los casos siguientes:

En los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la declaración se presente respectivamente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

Artículo 314. *Criterios de graduación.*

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 315. *Competencia.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:

a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los supuestos de infracciones graves:

1.° Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.

2.° Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.

3.° En la prestación de servicios portuarios.

d) Al Director General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:

1.° Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.

2.° Contra la seguridad y protección marítimas.

3.° Contra la ordenación del tráfico marítimo.

4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.

e) Al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior a 1.202.000 euros.

f) Al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202.000 euros.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios

Artículo 316. *Indemnización por daños y perjuicios.*

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.
b) Valor de los bienes dañados.
c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

Artículo 317. *Procedimiento.*

1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 318. *Medidas para garantizar el cobro.*

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de costas.

Artículo 319. *Obligaciones de consignación de los hechos producidos.*

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 320. *Retención de buques.*

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) de la presente ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

REGLAMENTO DE SERVICIOS, POLICIA Y REGIMEN DEL PUERTO

Capitulo I

AMBITO DE APLICACIÓN

Articulo 1º FUNDAMENTO LEGAL

Este Reglamento cumplimenta y desarrolla lo dispuesto en los Artículos 31 de la Ley de Puertos de 19 de Enero de 1928 y 63 del Reglamento para su ejecución, en la Ley 27/1968 de 20 de junio, sobre Junta de Puertos y Estatuto de Autonomía , demás disposiciones concordantes con esta Ley y Decreto 2358/1975 de 11 de septiembre sobre sanciones en materia portuaria.

Articulo 2º TERRITORIAL Y FUNCIONAL

Este Reglamento es de aplicación en la Zona de servicio del Puerto de Ceuta 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 publico para el uso de instalaciones y para el ejercicio de actividades comerciales e 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.

Capitulo II

AUTORIDADES Y COMPETENCIAS

Articulo 3º MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y JUNTA DEL PUERTO

Corresponde al Ministerio de Obras Públicas según establece 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 Junta 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 regularización de las operaciones de carga , descarga, depósito y transporte de mercancía , 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 destinadas a la explotación del Puerto.

Articulo 4º DIRECCIÓN DEL PUERTO

Las funciones a que se refiere el articulo 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.

Articulo 5º OTROS MINISTERIOS

Tienen jurisdicción 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 hayan 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 podrán previamente en conocimiento de la Dirección del Puerto.

Artículo 6º VIGILANCIA Y POLICIA 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, Explotación y Obras que tendrá a sus órdenes al Comisario del Puerto, del que a su vez dependerá el personal del servicio de Celadores-Guarda muelles 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 porque no sufran daño las obras , materiales o mercancías existentes en el Puerto , cumpliendo y haciendo cumplir las órdenes de servicio que le sean transmitidas por sus superiores, así como controlar los servicios 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 la mercancía encomendada, 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 Ingenieros y Comisario del Puerto.

Capitulo III

UTILIZACIÓN DE LAS OBRAS Y SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 7º USO DE LAS OBRAS PORTUARIAS

Están destinados al servicio público los muelles, tinglados, almacenes, armamento, caminos y terrenos y en general todas las obras e instalaciones dentro de la zona de Servicio del Puerto, con sujeción a las normas de este Reglamento, para el embarque, desembarque, trasbordo y tránsito de pasajeros y mercancías , el depósito provisional de estas y las operaciones complementarias que sean necesarias , no permitiéndose hacer uso de dichas obras para ningún otro objeto sin la autorización exigida en cada caso por las disposiciones vigentes. Se exceptúan las autorizaciones o concesiones otorgadas en exclusiva para uso particular.

Articulo 8º SERVICIOS PRESTADOS POR LA JUNTA

Los servicios establecidos por la Junta del Puerto , se regirán por las Tarifas y Reglas de Aplicación correspondientes reglamentariamente aprobadas, considerándose las mismas como formando parte de este Reglamento.

La Dirección del Puerto podrá exigir el depósito previo del importe aproximado de los servicios solicitados, procediéndose a su tramitación a la liquidación de los mismos , con abono y devolución de las diferencias .

Articulo 9º SERVICIOS PRESTADOS POR OTRAS PERSONAS O ENTIDADES

Los servicios que tengan que prestarse por personas o entidades diferentes de la Junta del Puerto , deberán ser previamente autorizados y estarán sujetos a lo dispuesto en este Reglamento y a las condiciones que se fijen en la correspondiente autorización

Capitulo IV

ACCESO A LA ZONA DE SERVICIO

Articulo 10ª NORMAS PARA EL ACCESO A LOS MUELLES

Con arreglo a lo que dispone el Decreto de 11-12-1942 , 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 de 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 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 a se refiere al uso de las diversas obras destinadas en las operaciones del Puerto.

El personal no funcionario que dependa de las autoridades citadas en el Artº. 5º, será dotado de la documentación suficiente por los jefes de sus servicios respectivos , debiendo exhibir dicha documentación , ante los Celadores-Guarda muelles cuando sean requerido 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.

Articulo 11º FUNCIONARIOS Y AUTORIDADES

Para los Jefes y Oficiales de Tierra, Mar y a los funcionarios del Estado y de la Junta del Puerto y Cónsules acreditados en Ceuta, servirá de autorización su cartilla o carné de identidad . Las Autoridad solo necesitarán darse a conocer a los Agentes encargados de la Vigilancia del Puerto.

Articulo 12º ZONA DE LIBRE CIRCULACIÓN

Será libre la circulación del público en las zonas a que se refiere el Artº 5º del Decreto de 11/12/1942, situadas fuera de los cerramientos o de las zonas acotadas de los muelles. De acuerdo con lo dispuesto en el Artº 7º de la Ley de Puertos, y disposiciones complementarias sobre la materia . Dichas zonas serán fijadas por la Junta del Puerto a propuesta del Ingeniero Director.

Articulo 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.

Capitulo V

CIRCULACIÓN POR LA ZONA DE SERVICIO

Articulo 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 con la presión de inflado de los neumáticos , no serán superiores a las fijadas para las carreteras nacionales o las regulaciones especificas que dicte la Dirección del Puerto. Los tubos de escape de los motores de explosión serán de tipo cerrado o con protección antideflagrante .

Se prohíbe 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 mercancía .

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/h., 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 Circulación, en los caminos, accesos y zonas destinadas a aquella 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.

Articulo 15º FERROCARRILES

Las vías férreas establecida 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 este , 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 de 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.

Articulo 16º USO DE 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 utilizarla para cualquier otro fin diferente de los citados.

Articulo 17º DEPOSITOS Y APARCAMIENTOS

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

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

Tampoco se permitirá dejar sin autorización , sobre los muelles cualquier clase de vehículos, maquinarias, 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 o 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 o garantizar previamente el importe de los gastos ocasionados , de las sanciones impuestas y de las tarifas devengadas.

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

9021 *Resolución de 13 de junio de 2019, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el III Convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.*

Visto el texto del III Convenio colectivo de puertos del Estado y autoridades portuarias (código de convenio n.º 99009785011995), que fue suscrito con fecha 30 de mayo de 2019, de una parte por los designados por el citado Ente Público y las Autoridades Portuarias en su representación, y de otra por las organizaciones sindicales UGT, CC. OO. y CIG en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción del citado Convenio colectivo en el correspondiente Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

CAPÍTULO II

Organización y dirección del trabajo

Artículo 7. *Organización.*

De acuerdo con las disposiciones vigentes, la facultad y responsabilidad de la organización del trabajo corresponderá, en sus respectivos ámbitos, a los Órganos de Gobierno y Gestión de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, que la ejercerán por sí mismos o a través de las delegaciones oportunas.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias recabarán de los representantes legales y sindicales de los trabajadores/as los informes y asesoramientos que estimen oportunos.

Artículo 8. *Dirección y control del trabajo.*

El trabajador/a vendrá obligado a realizar la prestación laboral bajo la dirección de las personas responsables de las respectivas Autoridades Portuarias o de Puertos del Estado. Estas podrán adoptar las medidas que estimen más oportunas para la vigilancia y control de las obligaciones y deberes laborales, guardando en su adopción y aplicación la consideración debida a su dignidad y teniendo en cuenta la capacidad real de los trabajadores/as con diversidad funcional, en su caso.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

Los responsables de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias se reunirán con una periodicidad mensual con los representantes legales de los trabajadores/as, a efectos de informar del desarrollo del trabajo y recibir sugerencias sobre el mismo.

Artículo 9. *Movilidad funcional y polivalencia.*

Se establece la movilidad funcional entre Grupos y Bandas y se pacta expresamente la polivalencia entre los diferentes Grupos con los límites de las titulaciones académicas o profesionales precisas para ejercer la prestación laboral y con respeto a la dignidad del trabajador/a.

La movilidad funcional y polivalencia que se pacta tiene por objeto la consecución de los siguientes objetivos:

Dar cobertura a los requerimientos del servicio siempre que lo exijan las necesidades organizativas de los organismos públicos portuarios, contribuir a favorecer el trabajo en equipo, posibilitar la ocupación de periodos de inactividad de los trabajadores/as dentro de su jornada laboral, así como suplir las ausencias de carácter temporal de los trabajador/aes por motivos tales como vacaciones, bajas y sustitución de corta duración, etc., todo ello en el seno de los distintos grupos profesionales, sin más limitaciones que las impuestas por la capacitación/formación y titulación académica o profesional de los trabajadores/as. También ha de comprender la incorporación de aquellas funciones y tareas que sean consecuencia de los cambios evolutivos de los medios o procedimientos que se implanten.

Debe posibilitar la realización de tareas correspondientes a distinto grupo profesional, siempre que existan razones técnicas u organizativas que lo justifiquen y por el tiempo imprescindible para su atención.

Cuando, con fundamento en los anteriores criterios, los trabajadores/as vengan obligados a realizar plenamente las funciones propias de una ocupación clasificada en una Banda superior, con carácter de permanencia, aunque también con elemento de interinidad, percibirán por este concreto trabajo el salario correspondiente al nivel de la Banda superior que se corresponda con las necesidades organizativas cubiertas mediante su movilidad funcional, siempre que dicho salario sea superior al que el trabajador/a venía percibiendo. La consideración de permanencia se determinará en los procedimientos del modelo de gestión por competencias.

En el supuesto de que se realicen plenamente las funciones de una ocupación clasificada en una Banda superior durante un periodo superior a seis meses durante un año o a ocho meses durante dos años, se podrá reclamar que se proceda a activar el mecanismo de cobertura correspondiente, salvo que se trate de la sustitución de trabajador/aes en situación de suspensión de contrato de trabajo con reserva de puesto.

La realización plena de funciones correspondientes a una ocupación de la misma Banda con carácter de permanencia en los términos antes descritos, siempre que el trabajador/a tenga acreditado el perfil personal y se trate de funciones que correspondan al menos a dos niveles por encima del que tenga asignado, dará lugar a la percepción de las retribuciones propias del nivel de destino y a la activación del procedimiento de cobertura correspondiente en los mismos casos arriba indicados. El procedimiento a iniciar deberá contar con la dotación presupuestaria necesaria de acuerdo a las necesidades organizativas de cada organismo público portuario.

Artículo 10. *Movilidad como medida de protección a las víctimas de violencia de género.*

– La/el trabajadora/or víctima de violencia de género que se vea obligada a abandonar su puesto de trabajo en la localidad donde venía prestando sus servicios, para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, tendrá derecho preferente a ocupar otro puesto de trabajo propio de su grupo profesional y de análogas características, sin necesidad de que sea vacante de necesaria cobertura.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

– En tales supuestos la Administración estará obligada a comunicar a la trabajadora las vacantes ubicadas en la misma localidad o en las localidades que la interesada expresamente solicite.

– El traslado o cambio de centro de trabajo tendrá una duración inicial de seis meses, durante los cuales la Administración tendrá la obligación de reservar el puesto de trabajo anteriormente desempeñado por la/el trabajadora/or.

Artículo 11. *Certificaciones.*

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, dentro de sus respectivas competencias, están obligadas a entregar al trabajador/a, a su instancia, certificado acreditativo del tiempo de servicios prestados, clase de trabajo realizado, emolumentos percibidos, así como de cualquier otra circunstancia relativa a su situación laboral.

En todos los supuestos, las anteriores certificaciones deberán ser visadas por el Presidente correspondiente o persona en quien delegue.

CAPÍTULO III

Clasificación profesional y contratación

Artículo 12. *Clasificación profesional.*

Las partes firmantes del presente Convenio Colectivo, adoptan el modelo de gestión por competencias como instrumento de gestión de recursos humanos.

El sistema de clasificación que se contempla en el presente Convenio se estructura en Grupos, Bandas y Niveles y se establece con el fin de ordenar las ocupaciones atendiendo a las competencias requeridas para cada puesto, formación y capacitaciones tanto técnicas como conductuales para ejercer las tareas y cometidos de los distintos niveles de la prestación del servicio, facilitar la movilidad del personal y favorecer su promoción.

El Grupo Profesional agrupa unitariamente las aptitudes profesionales, las titulaciones y el contenido general de la prestación laboral que se corresponde con las mismas.

Las Banda agrupan, dentro de los grupos profesionales, el conjunto de contenidos y tareas que, por su naturaleza, se asocian a determinadas profesiones oficios o ramas de actividad profesional.

El Nivel se define como el conjunto de competencias que delimitan el grado de complejidad de cada una de las ocupaciones.

En materia de clasificación profesional, los Grupos Profesionales definidos en el art. 3 se dividen en bandas y niveles con arreglo a lo siguiente:

Grupo II: Responsables y Técnicos:

Banda I. Niveles del 1 a 8 (Responsables).
Banda II. Niveles del 1 a 8 (Técnicos).

Grupo III: Profesionales:

Banda I. Niveles del 1 a 7 (Jefes de Equipo y Patrón Trafico Interior).
Banda II. Niveles del 1 a 7 (Ocupaciones Profesionales).

Artículo 13. *Ingresos, periodo de prueba y promoción.*

I. Ingresos y periodo de prueba. El sistema de selección se ajustará a la normativa general presupuestaria y sobre empleo vigente en cada momento y se realizará de acuerdo al derecho laboral y conforme a los siguientes criterios:

a) Debe basarse en los principios de igualdad, mérito y capacidad y hacerse mediante convocatoria pública.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

b) Ha de ajustarse a la normativa laboral y presupuestaria y realizarse de acuerdo con las necesidades de personal definidas por el Organismo Público respectivo.

c) Los requisitos de ingreso serán, en todo caso:

– Titulación y aptitud suficiente para la ocupación, de acuerdo con el sistema de clasificación profesional.

– Haber cumplido la edad que fijen las leyes.

– Acreditar las condiciones y preparación suficientes que se exigen para el desempeño de la ocupación de que se trate, superando, en su caso, las correspondientes pruebas.

d) Con carácter general, la selección se efectuará por concurso-oposición, oposición o por concurso de méritos.

e) El Organismo Público designará el Tribunal y establecerá las bases de la convocatoria, de acuerdo con los criterios establecidos por la Comisión Local de Competencias. Los órganos de Selección serán colegiados y su composición deberá ajustarse a los principios de imparcialidad y profesionalidad de sus miembros, posibilitando en la medida de lo posible la paridad en su composición. La pertenencia a los órganos de selección será siempre a título personal, no pudiendo ostentarse ésta en representación o por cuenta de nadie. Asimismo, se recabará información al Comité de Empresa sobre aquellos trabajadores/as de la Autoridad Portuaria o Puertos del Estado con formación igual o superior a la plaza convocada para que sean seleccionados por la Dirección como miembros del Tribunal.

f) Las pruebas de selección podrán realizarse con el auxilio de Organismos competentes o Empresas especializadas, incorporando los resultados de las mismas al expediente que ha de juzgar el Tribunal.

g) Regirá el principio de agrupación de plazas, en orden a la economía de procedimiento y presupuestario.

h) Presencia equilibrada: Los órganos de selección responderán al principio de presencia equilibrada entre hombres y mujeres. Se entenderá por composición equilibrada la presencia de mujeres y de hombres de forma que, en el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo no superen el 60 % ni sean menos del 40 %. En caso de no contar con dicha presencia, se emitirá informe razonado que objetive los impedimentos para alcanzar el equilibrio establecido en el párrafo anterior.

i) El abono de indemnizaciones o compensaciones por asistencia a Tribunales de Oposiciones y Concursos, para convocatoria fijas o temporales ha de efectuarse según lo regulado en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, y Disposiciones Complementarias sobre Indemnizaciones por Razón de Servicio en el Sector Público.

j) El personal de nuevo ingreso estará sometido a un periodo de prueba en el que no se computará el tiempo de incapacidad temporal y cuya duración será de tres meses para el Grupo Profesional II y de un mes para los demás trabajadores/as, dichos períodos se incluirán por escrito en los respectivos contratos. Transcurrido este periodo de prueba quedará automáticamente formalizada la admisión, siendo computado al trabajador/a este periodo a todos los efectos. Durante este periodo, tanto el Organismo Público como el trabajador/a podrán poner fin a la relación laboral, sin que ninguna de las partes tenga por ello derecho a indemnización alguna. El trabajador/a tendrá los derechos y obligaciones correspondientes a su grupo profesional y al puesto de trabajo que desempeña. Del fin de las relaciones reguladas en este artículo se informará a los representantes de los trabajadores/as.

La situación de Incapacidad Temporal, que afecte al trabajador/a en período de prueba, interrumpirá el cómputo del mismo.

k) En convocatorias de carácter restringido entre Administraciones Públicas estatales o intraportuarias se atenderá a las resoluciones, instrucciones o bases de convocatorias autorizadas por el órgano de la administración competentes respecto de las primeras y, a través de concurso de méritos las segundas.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

II. Promoción. Para los empleados de Autoridades Portuarias y Puertos del Estado no se les exigirá titulación para promoción interna, salvo que la misma sea necesaria y específica para desempeñar el puesto según la legislación vigente y conforme al modelo de gestión por competencias.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

CAPÍTULO IV

Jornada y horario de trabajo

Artículo 18. *Jornada.*

La jornada de trabajo general será como máximo de treinta y siete horas y media semanales. El cómputo del horario se realizará para cada ejercicio y resultará sobre una jornada diaria de siete horas y media por el número de días hábiles de trabajo de cada uno de los años.

Cuando se trabaje en régimen de jornada partida ha de respetarse, con carácter general, un descanso entre los dos períodos de trabajo no superior a dos horas; en la jornada continuada, el descanso será como mínimo de veinte minutos computables como trabajo efectivo.

Cada Organismo Público elaborará antes de finalizar el año, el calendario laboral para el año siguiente, de acuerdo con los representantes de los trabajadores/as. Una vez aprobado se hará público y de no llegarse a acuerdo, seguirá vigente el anteriormente firmado, respetando en cualquier caso lo establecido anteriormente en este artículo.

En el ámbito de cada Organismo Público, a través del Acuerdo de Empresa, se establecerá exclusivamente la distribución de la jornada y su cómputo, a partir de los actualmente existentes.

En cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado, podrá regular una bolsa de horas de libre disposición acumulables entre sí, de hasta un 5% de la jornada anual, con carácter recuperable en el periodo de tiempo que así se determine, y dirigida de forma justificada a la atención a medidas de conciliación para el cuidado y atención de mayores, discapacitados e hijos menores, en los términos que en cada caso se determinen. Igualmente, y en el caso de cuidado de hijos menores de 12 años o discapacitados, podrá establecerse un sistema específico de jornada continua. Asimismo, en los acuerdos de distribución de jornada, se determinará el límite de uso y el régimen de recuperación. Esta disponibilidad será incompatible con la regulación de reducción de jornada del artículo 26 g) de este Convenio. Igualmente, será incompatible esta regulación respecto de lo contemplado en el artículo 25 e).

Artículo 19. *Trabajo a turnos.*

Se considerará trabajo a turnos toda forma de organización en equipo según la cual los trabajadores/as ocupan sucesivamente los mismos puestos de trabajo, según un cierto ritmo, continuo o discontinuo, implicando para el trabajador/a la necesidad de prestar sus servicios en horas diferentes en un período determinado de semanas o de meses.

Ningún trabajador/a estará en el turno de noche más de dos semanas consecutivas, salvo adscripción voluntaria a dicho turno o que hubiese sido contratado para trabajar en período nocturno, que es el comprendido entre las diez de la noche y las seis de la mañana.

cve: BOE-A-2019-9021
Verificable en http://www.boe.es

Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno
«BOE» núm. 37, de 13 de febrero de 1989
Referencia: BOE-A-1989-3496

ÍNDICE

Preámbulo . . . 8

Artículos . . . 8

Artículo 1. . . . 8

Artículo 2. . . . 8

Disposiciones adicionales . . . 9

Disposición adicional primera. . . . 9

Disposición adicional segunda. . . . 9

Disposición adicional tercera. . . . 9

Disposiciones derogatorias . . . 9

Disposición derogatoria. . . . 9

Disposiciones finales . . . 9

Disposición final. . . . 9

REGLAMENTO DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS . . . 9

TÍTULO PRIMERO. Disposiciones generales . . . 9

CAPÍTULO I-1. Ámbito de aplicación y exenciones. . . . 9

Artículo 1. Ámbito de aplicación. . . . 9

Artículo 2. Exenciones. . . . 10

CAPÍTULO I-2. Definiciones 10
Artículo 3. Definiciones. 10
CAPÍTULO I-3.. Atribuciones de las autoridades portuarias 13
Artículo 4. Competencias para la admisión y limitaciones. 13
Artículo 5. Prohibición.. 13
Artículo 6. Retirada de mercancías peligrosas. 13
Artículo 7. Embarque y desembarque de mercancías peligrosas.. 13
Artículo 8. Limitación de almacenamiento. 13
Artículo 9. Inspección de bultos sospechosos.. 14
Artículo 10. Inspecciones aduaneras. 14
Artículo 11. Comunicaciones. 14
Artículo 12. Centro de control de emergencias. 14
CAPÍTULO I-4. Admisión y notificación 15
Artículo 13. Solicitud de admisión-notificación. 15
Artículo 14. Informes anexos a la solicitud. 15
Artículo 15. Mercancías que por su especial peligrosidad exigen autorización especial. 16
Artículo 16. Admisión de contenedores.. 16
Artículo 17. Admisión de mercancías peligrosas en cantidades limitadas. 17
CAPÍTULO I-5. Atraques y fondeaderos especialmente habilitados 17
Artículo 18. Atraques especialmente habilitados. 17
Artículo 19. Tráficos de obligada realización. 17
Artículo 20. Prohibiciones. 17
Artículo 21. Instalaciones que deben contener. 17
Artículo 22. Fondeaderos aislados.. 18
Artículo 23. Itinerarios de buques y vehículos.. 18
Artículo 24. Caso especial de los explosivos. 18
CAPÍTULO I-6. Obligaciones de los buques que operen con mercancías peligrosas 18
Artículo 25. Señalización.. 18
Artículo 26. Obligaciones del Capitán. 19
CAPÍTULO I-7. Obligaciones de los buques que naveguen dentro del puerto 20
Artículo 27. Entrada y salidas. 20

Artículo 28. Abarloamiento.. 20
CAPÍTULO I-8. Obligaciones del operador del muelle o terminal 20
Artículo 29. Información al operador del muelle o terminal.. 20
Artículo 30. Obligaciones del operador del muelle. 20
Artículo 31. Lista de medidas de prevención. 21
CAPÍTULO I-9. Obligaciones de las gabarras que transporten mercancías peligrosas 21
Artículo 32. Señalización y marcas. 21
Artículo 33. Movimientos y atraques.. 21
CAPÍTULO I-10. Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con la operación de mercancías peligrosas 21
Artículo 34. Circulación del ferrocarril en muelles o terminales. 21
Artículo 35. Inspecciones del Operador del muelle. 22
Artículo 36. Circulación y estancia de vehículos en la zona portuaria. 22
TÍTULO II. Clasificación e identificación de las mercancías peligrosas 22
CAPÍTULO II-1. Clasificación 22
Artículo 37. Clasificación. 22
CAPÍTULO II-2. Identificación 23
Artículo 38. Identificación de mercancías peligrosas, marcas, etiquetas, rótulos, placas. 23
TÍTULO III. Manipulación de mercancías peligrosas. 24
CAPÍTULO III-1. Clase 1. Explosivos 24
Artículo 39. Admisión. 24
Artículo 40. Límites de admisión. 25
Artículo 41. Condiciones de los envases/embalajes. 25
Artículo 42. Presencia del operador del muelle. 25
Artículo 43. Explosivos de compatibilidad «L». 25
Artículo 44. Exenciones. 25
Artículo 45. Limitación de permanencia de explosivos en los puertos. 25
Artículo 46. Clasificación. 25
Artículo 47. Grupos de compatibilidad. 26
Artículo 48. Manipulación. 27
Artículo 49. Protección ante los gases lacrimógenos o tóxicos. 28
Artículo 50. Manejo de explosivos deteriorados. 28

Artículo 51. Bultos dañados y derrames. 28
Artículo 52. Prevención de incendios. 28
Artículo 53. Emergencias. 28
CAPÍTULO III-2. Clase 2. Gases 29
Artículo 54. Admisión. 29
Artículo 55. Clasificación. 29
Artículo 56. Gases comprimidos. 29
Artículo 57. Manipulación. 29
Artículo 58. Emergencias. 29
CAPÍTULO III-3. Clase 3. Líquidos inflamables 30
Artículo 59. Admisión. 30
Artículo 60. Clasificación. 30
Artículo 61. Grado de llenado. 31
Artículo 62. Manipulación. 31
Artículo 63. Emergencias. 31
CAPÍTULO III-4. Clase 4. Sólidos y otras sustancias inflamables 31
Artículo 64. Admisión. 31
Artículo 65. Clasificación. 31
Artículo 66. Mercancías de esta clase a granel. 32
Artículo 67. Manipulación. 32
Artículo 68. Emergencias. 32
CAPÍTULO III-5. Clase 5. Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos 33
Artículo 69. Admisión. 33
Artículo 70. Clasificación. Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos. 33
Artículo 71. Manipulación. 33
Artículo 72. Emergencias. 34
CAPÍTULO III-6. Clase 6. Tóxicas e infecciosas 34
Artículo 73. Admisión. 34
Artículo 74. Clasificación. 34
Artículo 75. Manipulación. Clase 6.1. 36
Artículo 76. Emergencias. Clase 6.1. 36

Artículo 77. Manipulación. Clase 6.2. . . . 36
Artículo 78. Emergencias. Clase 6.2. . . . 37
CAPÍTULO III-7. Clase 7. Materiales radiactivos . . . 37
Artículo 79. Admisión. . . . 37
Artículo 80. Definiciones. . . . 38
Artículo 81. Clase de bultos que contengan sustancias fisionables. . . . 38
Artículo 82. Categorías de bultos contenedores. . . . 39
Artículo 83. Segregación. . . . 39
Artículo 84. Almacenamiento. . . . 40
Artículo 85. Control del personal. . . . 41
Artículo 86. Inspección de aduanas. . . . 41
Artículo 87. Emergencias. . . . 41
CAPÍTULO III-8. Clase 8. Sustancias corrosivas . . . 42
Artículo 88. Admisión. . . . 42
Artículo 89. Propiedades. . . . 42
Artículo 90. Manipulación. . . . 43
Artículo 91. Emergencias. . . . 43
CAPÍTULO III-9. Clase 9. Sustancias peligrosas varias . . . 43
Artículo 92. Admisión. . . . 43
Artículo 93. Propiedades. . . . 43
Artículo 94. Marcas. . . . 44
Artículo 95. Precauciones en la manipulación.. . . . 44
Artículo 96. Emergencias. . . . 44
CAPÍTULO III-10. Hidrocarburos, gases licuados y productos químicos a granel . . . 44
Artículo 97. Admisión. . . . 44
Artículo 98. Inspección del buque. . . . 44
Artículo 99. Limitación fuera de atraques reservados. . . . 44
Artículo 100. Terminales marítimas especializadas. . . . 45
Artículo 101. Manipulación.. . . . 45
Artículo 102. Inspección durante las operaciones. . . . 47
Artículo 103. Caso de gases licuados a presión. . . . 47

Artículo 104. Gases licuados refrigerados. 47
Artículo 105. Final de las operaciones. 47
Artículo 106. Trasvase entre buques abarloados. 48
Artículo 107. Prevención con cargas mixtas. 48
Artículo 108. Emergencias. 48
TÍTULO IV. Manipulación de contenedores, vehículos cisterna o tanques portátiles conteniendo mercancías peligrosas 49
Artículo 109. Admisión. 49
Artículo 110. Manipulación. 49
Artículo 111. Arrumaje del contenedor dentro del puerto. 50
Artículo 112. Segregación de contenedores, vehículos o tanques portátiles. 50
Artículo 113. Emergencias. 51
TÍTULO V. Almacenamiento de mercancías peligrosas no a granel en los puertos 51
Artículo 114. Disposición general. 51
Artículo 115. Admisión. 51
Artículo 116. Autorización de permanencia o almacenamiento. 51
Artículo 117. Permanencia o almacenamiento extraordinario. 52
Artículo 118. Limitación de cantidad. 52
Artículo 119. Derrames. 52
Artículo 120. Condiciones de permanencia o almacenamiento. 52
Artículo 121. Segregación. 53
Artículo 122. Emergencias. 54
TÍTULO VI. Planes de emergencia y autoprotección 54
Artículo 123. Seguridad, autoprotección y plan de emergencia interior. 54
Artículo 124. Plan de Emergencia Exterior en zonas portuarias. 55
Artículo 125. Riesgos mínimos a considerar. 55
Artículo 126. Emergencias imprevistas. 55
Artículo 127. Acciones iniciales. 55
Artículo 128. Dirección y coordinación. 56
Artículo 129. Control del movimiento de buques. 56
Artículo 130. Extinción de incendios y salvamento con buques. 56
Artículo 131. Obligaciones de la tripulación de un buque siniestrado. 56

Artículo 132. Recursos básicos. 56

TÍTULO VII. Cualificación del personal 57

Artículo 133. Personal de empresas portuarias. 57

Artículo 134. Personal portuario. 57

Artículo 135. Acciones concertadas. 58

APÉNDICE I. Declaración de mercancías peligrosas 59

APÉNDICE II. Certificado de cumplimiento 60

APÉNDICE III. Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo 60

APÉNDICE IV. Instrucciones de emergencia 61

APÉNDICE V. Declaración de mercancías peligrosas, nota de embarque y certificado de armazón del contenedor/vehículo 63

APÉNDICE VI. Lista de comprobación de seguridad buque/terminal 64

APÉNDICE VII. Etiquetas y rótulos 66

APÉNDICE VIII. Relación de mercancías sólidas que, cargadas a granel, ofrecen riesgos químicos, algunos de los cuales responden a la propia peligrosidad de la mercancía 70

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

Como consecuencia del gran incremento experimentado en las últimas décadas por el transporte marítimo de mercancías peligrosas, tanto el grupo de expertos en estas actividades constituido por la Organización de las Naciones Unidas como la Organización Marítima Internacional (OMI) dependiente de ésta, han llevado a cabo diversas actuaciones con el fin de dotar a las Administraciones de instrumentos y pautas para evitar o mitigar daños a las personas y bienes y reglamentar este importante transporte sin riesgo para los buques y sus tripulaciones. Entre las normas recomendadas por la OMI, de aplicación en los puertos, se hallan las contenidas en el documento «Seguridad en el Transporte, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en las Áreas Portuarias», que constituye un índice que recomienda sea desarrollado en forma de normativa en los puertos de los distintos países.

El Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por su Protocolo de 1978 y sus normas de aplicación llamadas SOLAS 74/78, en cuyo capítulo VII regula el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima, fue desarrollado por Orden ministerial de 10 de junio de 1983, con la inclusión de una norma relativa al referido capítulo en la que se declara de obligado cumplimiento el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) de la OMI, para los buques nacionales o extranjeros que carguen o descarguen mercancías peligrosas en los puertos españoles. Existen igualmente los Códigos ADR y TPC, y los RID y TPF que regulan el transporte internacional y nacional de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril, respectivamente.

Falta por tanto regular de forma adecuada las condiciones en que deben llevarse a cabo la admisión, manipulación y almacenamiento de las mercancías peligrosas en los puertos, de acuerdo con las recomendaciones de la OMI antes aludidas, que cubran esta faceta dentro del contexto global del transporte de mercancías peligrosas con seguridad, ya que el «Reglamento para el Embarque, Transporte por Mar y Desembarque de Mercancías Peligrosas», aprobado por Real Decreto de 27 de marzo de 1918, que constituye la disposición vigente de ámbito general en la materia, esta carente de actualidad por los progresos técnicos que han tenido lugar desde su aprobación en el transporte de mercancías y por la diversidad de tipos de mercancías peligrosas que están siendo objeto de transporte marítimo.

Asimismo, la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea pone de manifiesto la necesidad de adecuar nuestra legislación en esta determinada materia a las normas que rigen en la Comunidad.

Por todo lo indicado se considera necesario dictar un Reglamento, aplicable a la manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, ya que lo relativo a su transporte por vía marítima y terrestre está regulado por los Códigos antes aludidos.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Obras Públicas y Urbanismo y con el informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de enero de 1989,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, que figura como anexo al presente Real Decreto.

Artículo 2.

Por Orden conjunta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe favorable de la Comisión Interministerial de

El Ministro de Relaciones con las Cortes
y de la Secretaría del Gobierno,
VIRGILIO ZAPATERO GÓMEZ

REGLAMENTO DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

CAPÍTULO I-1

Ámbito de aplicación y exenciones

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

Las presentes normas serán de aplicación en las zonas portuarias cuando en las mismas se realicen operaciones con mercancías clasificadas como peligrosas, según se define en los artículos siguientes.

Artículo 2. *Exenciones.*

El presente Reglamento no será de aplicación:

2.1 A los buques de guerra y transporte de tropas en todo caso y demás embarcaciones de la Armada en arsenales y puertos militares.

2.2 A las sustancias peligrosas que constituyan provisiones, equipos y pertrechos, así como combustibles para el uso del buque y de los equipos móviles a el incorporados.

2.3 Aquellas mercancías peligrosas que por su cantidad y embalaje se eximen en el código IMDG de ser consideradas como tales.

CAPÍTULO I-2

Definiciones

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de aplicación de estas normas se entenderá por:

3.1 ADR (normativa).–Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

3.2 Agente marítimo.–(Véase Consignatario.)

3.3 Altura del espacio vacío (ullage).–Altura del espacio que existe entre la superficie de un líquido cargado en un tanque o cisterna y el punto a que están referidas las tablas de calibración.

3.4 Autoridades portuarias.–Aquellas a quienes la legislación vigente atribuye, en cada caso, competencias para ejercer autoridad en la zona portuaria.

3.5 Buque.–Se entiende por buque cualquier barco dedicado a la navegación marítima, a la navegación en aguas interiores y aquellos artefactos flotantes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas.

3.6 Capitán.–Es la persona que ejerce el mando de un barco o de un remolcador que transporte una embarcación no tripulada, así como cualquier otra persona, que no sea el Práctico, a cuyo cargo este la embarcación.

3.7 Cargador.–Es la persona natural o jurídica que en su propio nombre solicita el transporte y frente al cual el porteador asume la obligación de efectuarlo.

3.8 Certificado de aptitud.–El emitido por el Organismo correspondiente de la Administración acreditando que el buque cumple los requisitos que exigen los Códigos pertinentes sobre la construcción de equipos, capacitándole para el transporte de determinadas mercancías peligrosas.

3.9 Certificado de arrumazón.–Documento que emite el expedidor o cargador de un contenedor o vehículo con mercancías peligrosas, acreditando que las mismas fueron arrumadas cuando el contenedor se encontraba limpio y seco, que son mercancías compatibles entre sí, que los bultos se encontraban en buen estado aparente y que han sido adecuadamente arrumadas y trincadas. Asimismo indica que se ha redactado la correspondiente declaración de mercancías peligrosas para cada remesa y que en el exterior de las puertas del contenedor figura adosada la relación de las mercancías peligrosas que contiene (ver apéndice III).

3.10 Certificado de cumplimiento.–Documento exigido por el Código IMDG para al transporte marítimo de mercancías peligrosas cuando constituyen cantidades limitadas (ver apéndice II).

3.11 Cisterna o tanque portátil.–Se entiende por cisterna o tanque portátil a un recipiente con capacidad superior a 450 litros, dotado de dispositivos y equipos necesarios para el transporte de líquidos peligrosos, cuya tensión de vapor no exceda de tres bar –absoluta– a la temperatura de 50 °C; que no esté fijado a bordo del buque de forma permanente; que no pueda llenarse o vaciarse en tanto dicho tanque permanezca a bordo; que se pueda llenar o vaciar sin necesidad de remover su equipo estructural, y que se pueda izar y arriar del buque cuando esté cargado.

De este concepto se excluyen:

Los tanques/cisternas de menos de 450 litros.

Los vagones cisternas de ferrocarril.
Los tanques/cisternas no metálicos, y
Los tanques/cisternas para las sustancias de la clase II.

3.12 Cisterna de carretera.–(Ver vehículo tanque.)

3.13 Consignatario o agente marítimo.–Es la persona natural o jurídica que actúa como intermediario entre los cargadores y destinatarios del cargamento, por una parte, y los armadores o transportistas por mar, por otra.

3.14 Contenedor. Elemento del equipo de transporte de carácter permanente, suficientemente resistente para que se le pueda utilizar repetidas veces, proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías por uno o por varios modos, sin ruptura intermedia de la carga y construido de manera que pueda sujetarse y manipularse fácilmente. El término contenedor no incluye ni vehículos ni embalajes o envases, pero sí comprende los contenedores transportados sobre chasis.

Deben ser aprobados en conformidad con las disposiciones del convenio internacional sobre la seguridad de contenedores (CSC 1972), cuando sean aplicables o por un sistema de certificación o aprobación de la autoridad competente.

3.15 Convenio SEVIMAR (SOLAS). El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, vigente.

3.16 Declaración de mercancías peligrosas. Documento por el que el expedidor acredita que las mercancías que presenta pueden ser autorizadas para su transporte, pues están adecuadamente embaladas, marcadas y etiquetadas, de conformidad con la normativa vigente. Debe incluir la información precisa respecto al nombre técnico correcto de la mercancía, número de NU que corresponda, clase y riesgos que entraña, número de bultos y cantidad total que se pretende transportar y el punto de inflamación si procede (modelo de este documento que figura en el apéndice I de este Reglamento).

En el caso de clases 1, 2 y 7 se harán, además, las menciones especiales que se indican en este Reglamento.

3.17 Estibador.–Es la persona física o jurídica a cuyo cargo directo se encuentra la operación de estiba, desestiba, carga, descarga, traslado, trasbordo, recepción, entrega o cualquier otra operación de manipulación de la mercancía.

3.18 «Flash point».–(Véase punto de inflamación.)

3.19 Grado de llenado máximo. Porcentaje máximo admitido en el llenado de un recipiente.

3.20 Guía OMI de primeros auxilios.–Recomendaciones preparadas conjuntamente con la Organización Marítima Internacional, Organización Mundial de la Salud y Organización Internacional del Trabajo relativas a los primeros auxilios que deben administrarse a las personas afectadas en caso de accidente con mercancías peligrosas.

3.21 Instrucciones de emergencia.–Documento conteniendo la declaración del expedidor que define el número, nombre, propiedades y riesgos que entraña la mercancía, los medios de prevención y los de actuación en caso de emergencia (un modelo del impreso a rellenar con tales informaciones figura como apéndice IV de este Reglamento).

3.22 Lista de comprobación de seguridad buque/terminal, pantalán o boyas. Documento que comprende la relación detallada de las previsiones y medidas a tomar con anterioridad y durante las operaciones de manipulación, con mercancías peligrosas líquidas y gases licuados, a formalizar entre el Oficial responsable en el buque y el operador de terminal (figura como apéndice VI de este Reglamento).

3.23 Manipulación.–Las operaciones de todo orden que se efectúan en tierra para la carga y descarga de un buque, vagón o vehículos, las de trasbordo y almacenamiento o cualquier operación complementaria a ésta.

3.24 Mercancías peligrosas.–Cualquier materia, producto o sustancia envasada, embalada o a granel que tenga las propiedades indicadas para las sustancias de las clases que figuran en el Código IMDG, así como cualquier otra sustancia que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria o de sus proximidades. Se consideran también mercancías peligrosas aquellas que, embarcadas a granel, no estando incluidas en el Código IMDG, están sujetas a los requerimientos de los Códigos de la OMI titulados:

«Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.»

«Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel.»»Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel, así como en las secciones pertinentes y en las partes conexas del apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel.»

En el concepto de mercancías peligrosas se incluyen igualmente los recipientes, cisternas, envases, embalajes y contenedores que hayan contenido estas clases de mercancías, salvo que hayan sido debidamente limpiados, desgasificados, inertizados y secados o cuando dichos recipientes, por la naturaleza de las mercancías que hayan contenido, puedan ser herméticamente cerrados con toda seguridad.

3.25 Nota de mercancías peligrosas.–Documento que constituye una síntesis de la declaración de mercancías peligrosas y del certificado de arrumazón a los que puede sustituir (un modelo del impreso a rellenar con tal sintesis figura como apéndice V de este Reglamento).

3.26 Operador de muelle/terminal. Es la persona física profesionalmente capacitada bajo cuya dirección la entidad implicada efectúa la manipulación de mercancías peligrosas. Su designación será comunicada previamente en cada caso al director y al Capitán del puerto.

3.27 PPG.–Equivale a las siglas MHB de la frase inglesa «Material Hazardous Only In Bulk», que significa materias potencialmente peligrosas a granel incluidas en el apéndice b del Código OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel.

3.28 Puesta a tierra.–Conexión eléctrica de un equipo con tierra para asegurar un mismo potencial en ambos. En el caso de un buque, la conexión de sus equipos se efectúa con la estructura metálica del mismo, el cual esta al mismo potencial que la tierra, dada la conductividad del agua del mar.

3.29 Punto de inflamación («flash point»).–Es la temperatura mínima a la cual un líquido desprende vapores en suficiente cantidad para formar una mezcla inflamable con el aire mediante una fuente de ignición interior. Deberá indicarse si las pruebas se han realizado en copa cerrada o abierta.

3.30 RID (normativa).–Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.

3.31 Segregación.–Separación que debe efectuarse entre mercancías peligrosas a fin de evitar riesgos adicionales por influencia de unas sobre otras.

3.32 Solas.–(Véase Convenio SEVIMAR.)

3.33 Sustancias inestables.–Las que en determinadas condiciones de transporte o almacenamiento pueden presentar riesgos a causa de reacciones espontáneas tales como polimerización, descomposición u otras, si no han sido tratadas previamente para evitar tal riesgo, por inhibición, dilución, refrigeración u otras medidas de análoga eficacia.

3.34 Tanque portátil.–(Véase cisterna.)

3.35 Temperatura de autoignición.–Es la temperatura a partir de la cual la sustancia combustible arde espontáneamente (a la presión normal), sin necesidad de la presencia de ninguna chispa ni llama.

3.36 TPC (normativa).–Disposición análoga a la ADR, que regula el transporte de mercancías peligrosas por las carreteras españolas.

3.37 TPF (normativa).–Diposición análoga al RID, que regula el transporte de mercancías peligrosas por los ferrocarriles españoles.

3.38 Ullage.–(Véase altura del espacio vacío.)

3.39 Vehículo tanque o cisterna de carretera.–Se entiende por vehículo tanque o cisterna de carretera a un vehículo dotado de una cisterna que cumple los requerimientos establecidos en el código IMDG para los tanques portátiles tipos 1 ó 2 o bien del tipo 4, destinados al transporte de líquidos peligrosos por los diferentes modos de transporte mar y tierra, cuya cisterna sea rígida y permanentemente unida al vehículo de transporte, que no pueda llenarse o vaciarse mientras este a bordo y su embarque sea sobre sus propias ruedas.

3.40 Zona portuaria. Comprende las aguas del puerto y los terrenos de la zona de servicio (artículos 20 y 27 Ley de Puertos y 47 a 54 de su Reglamento y Orden de 14 de febrero de 1986).

Las primeras son las áreas más o menos aptas para fondeo, varada u operaciones comerciales y cuyas condiciones naturales esten o no afectadas por obras o instalaciones construidas total o parcialmente por el Estado.

Los segundos están constituidos por la zona litoral de servicio, determinada en cada caso para ejecutar las operaciones de carga y descarga, deposito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos.

CAPÍTULO I-3.

Atribuciones de las autoridades portuarias

Artículo 4. *Competencias para la admisión y limitaciones.*

Compete al Capitán del puerto la admisión de los buques que transportan mercancías peligrosas y al director del puerto la admisión de mercancías peligrosas en la zona de servicio del puerto. El organismo portuario correspondiente determinará las categorías y cantidades de mercancías peligrosas que podrán entrar en la citada zona por vía terrestre o procedentes de los buques.

No se admitirán sustancias inestables en las zonas portuarias, a menos que reúnan las condiciones necesarias para que su transporte y manipulación se efectúen con seguridad y que dichas condiciones esten debidamente acreditadas en los documentos del transporte.

Artículo 5. *Prohibición.*

El Director del puerto correspondiente prohibirá, mediante resolución motivada, el tránsito de mercancías peligrosas en las zonas terrestres portuarias si considera que la presencia de las mismas, por sus condiciones la de su envase o contenedor, el modo de transporte o situaciones circunstanciales de la zona portuaria, pueden suponer un peligro para la salud o integridad de las personas, de las propiedades o degradación del medio ambiente. En los mismos terminos compete al Capitán del puerto el movimiento en el puerto de los buques que transporten mercancías peligrosas. No obstante cuanto antecede, se hará todo lo posible para asistir a un buque en situación de emergencia y, en particular, cuando esten en peligro la vida de los tripulantes.

Artículo 6. *Retirada de mercancías peligrosas.*

Cuando una sustancia peligrosa constituya un riesgo inaceptable, el Director del puerto correspondiente podrá ordenar la retirada o remoción del bulto, contenedor, tanque portátil, vehículo o cisterna que la contenga, si lo considera necesario, para su traslado a lugar seguro, informando a las autoridades competentes. Si fuera necesario el movimiento de un buque deberá ordenarlo el Capitán del puerto.

Artículo 7. *Embarque y desembarque de mercancías peligrosas.*

El embarque y desembarque de las mercancías peligrosas estará bajo el control del Capitán del puerto, el cual tiene la facultad de autorizar dichas operaciones.

Artículo 8. *Limitación de almacenamiento.*

Con excepción de los terminales, o pantalanes específicos u otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de determinadas mercancías peligrosas, éstas deben permanecer en el muelle el menor tiempo posible y se prohibirá su almacenamiento en el mismo, salvo autorización expresa y escrita del Director del puerto por un plazo superior a ocho días hábiles y tanto más corto cuanto mayor sea la cantidad o peligrosidad de la mercancía. No obstante, en circunstancias excepcionales, se podrá prorrogar este plazo mediante resolución motivada, adoptándose las medidas de prevención necesarias. En ningún caso se concederá esta autorización para los líquidos inflamables con el punto de inflamación igual o inferior a 23 ºC (73 ºF), así como para los gases comprimidos, licuados o disueltos a presión que sean inflamables o tóxicos o que presenten riesgos para las vías respiratorias. Tampoco se concederá esta autorización a las mercancías que se especifican en el artículo 15.

Artículo 9. *Inspección de bultos sospechosos.*

El Director del puerto o el Capitán del puerto correspondientes podrán exigir la apertura e inspección de cualquier bulto o contenedor, según se encuentren en tierra o a bordo, respectivamente, cuando tengan fundadas sospechas de que contienen mercancías peligrosas que no hayan sido declaradas, previo traslado a lugar seguro. Si la inspección resulta positiva, la autoridad que ordeno tal inspección podrá imponer la correspondiente sanción al responsable de la infracción.

Artículo 10. *Inspecciones aduaneras.*

Cuando las autoridades aduaneras vayan a proceder a la inspección de un bulto, contenedor o de un cargamento completo de mercancías peligrosas, deberán comunicarlo previamente al Director del puerto si se encontrasen en tierra o al Capitán del puerto si se encontrasen a bordo, a fin de que sean tomadas las medidas precisas para evitar el riesgo que de tal inspección pueda derivarse.

Artículo 11. *Comunicaciones.*

El Capitán del puerto debe disponer de un servicio de comunicaciones seguras y eficaces con todos los buques que transporten mercancías peligrosas durante la estancia del mismo en puerto. Este servicio debe estar constituido, al menos, por una instalación VHF con las mismas características que las que llevan los buques, de acuerdo con lo establecido en los capítulos IV y V del Convenio SEVIMAR (SOLAS).

Artículo 12. *Centro de control de emergencias.*

En todos los puertos nacionales se dispondrá de un centro de control de emergencias desde el que se coordinarán todas las operaciones que constituyen las diversas fases de las actuaciones relacionadas con la aplicación de este Reglamento en lo que se refiere al control de las emergencias que puedan originarse.

La organización y equipamiento, así como el régimen de funcionamiento del centro de control de emergencias será acordado conjuntamente por el Director del puerto y el Capitán del puerto.

El centro de control de emergencias dispondrá, al menos, de lo siguiente:

a) Instalaciones de comunicación adecuadas para garantizar el enlace permanente con el Director del puerto, Capitán de puerto, Capitanes de los buques, Operadores de muelle o terminal, autoridades competentes en materia de protección civil, autoridades y centros sanitarios, el centro de coordinación operativa en emergencias dependiente de éstas y las zonas portuarias en las que se realicen operaciones con mercancías peligrosas.

b) Estudio de seguridad del puerto en el que conste la evaluación de los riesgos de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas de la respectiva zona portuaria y sus posibles consecuencias para el exterior de las instalaciones portuarias y, especialmente, para los núcleos de población situados en el entorno de los puertos.

c) El plan de emergencia interior del correspondiente puerto y el plan de emergencia exterior respectivo.

d) Las instrucciones para los servicios de intervención en accidentes en el transporte de mercancías peligrosas y las fichas o resumen de primera intervención complementarias de aquellas, así como la Guía de Primeros Auxilios de la OMI.

El funcionamiento del centro del control de emergencias se garantizará veinticuatro sobre veinticuatro horas.

CAPÍTULO I-4

Admisión y notificación

Artículo 13. *Solicitud de admisión-notificación.*

13.1 Admisión.–No se admitirán en la zona terrestre portuaria mercancías peligrosas sin la autorización previa y escrita del Director del puerto. El cargador o consignatario solicitará al Director del puerto la admisión en documento en cuadruplicado, con cuarenta y ocho horas de antelación de la llegada a puerto de las mismas. Dichos documentos irán acompañados de la información que se cita en el artículo siguiente.

13.2 Antelación restringida. Si la salida del buque del puerto de carga de mercancías peligrosas, precediera en menos de cuarenta y ocho horas a la llegada prevista al puerto de descarga o escala, el cargador o consignatario solicitará el permiso de admisión en el momento en que conozca que dicho buque esta en ruta al puerto de descarga o escala.

Artículo 14. *Informes anexos a la solicitud.*

La solicitud de admisión se presentará por cuadruplicado y cuyo destino será: un ejemplar para el Director del puerto, otro para el Capitán del puerto, otro para el Operador del muelle y el cuarto para el Capitán del buque si las mercancías llegan por vía terrestre. La solicitud irá acompañada de los informes que a continuación se indican:

14.1 Admisión por vía terrestre (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel).

14.1.1 Nombre y dirección del cargador solicitante, expresando la fecha y hora prevista para el embarque, y modo de transporte por el que la mercancía llega al puerto.

14.1.2 Declaración o nota de mercancías peligrosas (apéndices I y V).

14.1.3 Instrucciones de emergencia (apéndice IV).

14.1.4 Cuando se trate de la clase I (explosivos), la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de materia explosiva. En este caso debe presentarse la documentación a que haga referencia la legislación en vigor.

14.1.5 Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a embarcar, expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada, debe señalarse si el envase responde a las exigencias del Código IMDG.

14.1.6 Nombre, nacionalidad y características del buque en que ha de cargarse y si este dispone del correspondiente certificado de cumplimiento prescrito en la regla 54, capítulo II-2 del SEVIMAR.

14.1.7 Duración que prevé para la carga.

14.2. Admisión por vía marítima (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel).

14.2.1 Nombre y señas del solicitante o consignatario de la mercancía.

14.2.2 Nombre, nacionalidad, puerto de registro del buque y día y hora prevista de llegada, eslora, manga, calado y distintivo de llamada.

14.2.3 Declaración o nota de mercancías peligrosas.

14.2.4 Instrucciones de emergencia.

14.2.5 Cuando se trate de la clase I (explosivos) la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de la materia explosiva.

14.2.6 Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a descargar expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada debe señalarse y si los envases responden a la exigencias del Código IMDG.

14.2.7 Nombre de los agentes que realizarán la descarga.

14.2.8 Número y clase de vehículos que se utilizarán para el transporte especificando que cumple las reglas del TPC o del TPF y, en su caso, las exigencias del Reglamento de Explosivos, si procede.

14.2.9 A la llegada del buque entregará plano de estiba o situación a bordo de las mercancías peligrosas, indicando cantidad o, en su caso, número de bultos que continuarán a bordo.

14.3. Admisión al objeto de carga/descarga a granel de hidrocarburos, gases licuados y productos químicos.

14.3.1 Nombre, nacionalidad, puerto de Registro, eslora total, manga, calado y distintivo de llamada del buque.
14.3.2 Nombre y señas de la Entidad o agente receptor.
14.3.3 Muelle, pantalán o monoboya donde prevé atracar o amarrar.
14.3.4 Día y hora de llegada estimada.
14.3.5 Cantidad y naturaleza del producto químico, gas o hidrocarburo que transporte o vaya a cargar.
14.3.6 Si el buque dispone de los certificados de aptitud que acrediten cumplir los requisitos que fijan los Códigos correspondientes de la OMI.
14.3.7 Si tiene alguna avería en el casco, máquinas o equipos que puedan afectar la maniobrabilidad del buque, y por tanto la seguridad de otros buques de su entorno, el medio ambiente, o que represente peligro para las personas, propiedades e instalaciones de las proximidades.
14.3.8 Procedimiento que se proyecta utilizar para la manipulación de la mercancía.

Artículo 15. *Mercancías que por su especial peligrosidad exigen autorización especial.*

Necesitarán autorización especial escrita para la admisión al puerto las siguientes mercancías:

15.1 Nitrato amónico.–Con concentración igual o superior al 23 por 100 de nitrógeno.
15.2 Desechos químicos con intención de verterlos o quemarlos en el mar.
15.3 Cloro y los gases similares siguientes: Tricloruro de boro, bromuro de hidrogeno (anhidro), cloruro de hidrógeno (anhidro), dimetilamina (anhidra), etilamina (anhidra), monometilamina (anhidra), cloruro de nitrosilo (anhidro), mezclas de hidrocarburos y monóxido de carbono, monóxido nítrico, óxido nítrico y tetróxido de nitrógeno, trimetilamina (anhidra), dióxido de azufre y ácido sulfhídrico.
15.4 Cianógeno y los gases similares siguientes: Ácido cianhídrico (anhidro), trifluoruro de boro, clorocianógeno, trifluoruro de cloro, diborano, fosgeno, óxido de etileno, flúor, fluoruro de hidrógeno, metilacetileno conteniendo del 15 al 20 por 100 de propadieno, tetrafluoruro de silicio, gas de agua.
15.5 Ferrosilicio a granel.
15.6 Materiales radiactivos.
15.7 Explosivos. Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3.
15.8 Peróxidos orgánicos.
15.9 Mercancías infecciosas en alto grado.
15.10 Líquidos inflamables con punto de inflamación –18 ºC.

Artículo 16. *Admisión de contenedores.*

16.1 Contenedores.–Todo contenedor deberá acreditar el peso bruto máximo para el que está autorizado. Si el contenedor ha sido construido después del 1 de enero de 1984 deberá ir provisto de la placa de aprobación relativa a seguridad CSC. A la solicitud de admisión deberá adjuntarse, además, el certificado de arrumazón.
16.2 Vehículos cisterna de carretera y tanques portátiles.–Toda cisterna de carretera o tanque portátil, además de satisfacer los requerimientos del CSC cuando corresponda, deberá llevar una placa de metal resistente a la corrosión, en lugar de fácil inspección en la cual consten, además de sus datos de origen y de sus características físicas, la presión máxima de trabajo y la de prueba a que fue sometida, así como la temperatura del diseño del proyecto, la sustancia o sustancias que esta autorizada a transportar y la fecha de la última prueba de presión a que fue sometida, con la marca de la autoridad o entidad colaboradora que la efectuó. A la solicitud de admisión habrán de adjuntarse los siguientes documentos:

16.2.1 Certificado de arrumazón.
16.2.2 Certificado de la autoridad competente acreditando que la cisterna o tanque cumple las prescripciones del Código IMDG.

16.2.3 Certificación o declaración de que el vehículo cumple las normas del ADR, TPC, TPF o RID.

16.3. Viajes internacionales cortos.–Se entiende por viajes internacionales cortos aquellos viajes en el curso de los cuales un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, sin que la distancia entre el último puerto de escala del país donde comienza el viaje y el puerto final de destino exceda de 600 millas.

Durante dichos viajes se permitirá el uso de los vehículos tanque o cisterna de carretera del tipo 4, tal y como esta contemplado en el Código IMDG.

Los viajes entre puertos nacionales, estén situados estos en la Península, Archipiélago Balear o Canario, o Ceuta y Melilla, se considerarán, a efectos de este Reglamento, como viajes cortos.

Artículo 17. *Admisión de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.*

Las mercancías peligrosas en cantidades limitadas irán acompañadas del correspondiente «certificado de cumplimiento».

CAPÍTULO I-5

Atraques y fondeaderos especialmente habilitados

Artículo 18. *Atraques especialmente habilitados.*

En los puertos obligados al cumplimiento de este Reglamento, se habilitará por el órgano rector del puerto, dentro de la zona de servicio del puerto y en los puntos más alejados y aislados posible de los de frecuente trabajo o de núcleos habitados, un atraque destinado con preferencia a los buques que operen con mercancías peligrosas. En dichos atraques podrán realizarse también operaciones portuarias con mercancías no peligrosas, pero condicionado ello a que, en el supuesto de coincidir la operación con otra de mercancías peligrosas, sea posible cumplir las prescripciones del presente Reglamento.

Artículo 19. *Tráficos de obligada realización.*

Sin necesidad de determinación especial, las operaciones portuarias con las mercancías peligrosas a que se refiere el artículo 15 del presente Reglamento serán de obligada realización en los atraques habilitados antes indicados.

También deberán utilizarse obligatoriamente dichos atraques para aquellas mercancías peligrosas no incluidas en el citado artículo 15, que exijan grupos de embalaje 1 o que, por sus condiciones de toxicidad o inflamabilidad, se señalen.

Artículo 20. *Prohibiciones.*

En estos atraques y en toda la zona del muelle donde se manipulen o depositen mercancías peligrosas estará prohibido fumar, utilizar luces de llama desnuda y cualquier otra fuente de ignición o de calor, así como el acceso de personas ajenas al buque o al desarrollo de las operaciones que se realicen. Estas prohibiciones estarán anunciadas en carteles bien visibles y situados en los lugares de acceso de forma que no puedan pasar desapercibidos.

Artículo 21. *Instalaciones que deben contener.*

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dictará las normas técnicas que deban cumplir las obras e instalaciones de los muelles o atraques de terminales habilitados para mercancías peligrosas, regulando, con arreglo a las disposiciones vigentes, al menos, los siguientes extremos:

21.1 Sistemas de cerramiento y control.–Definición de las condiciones a cumplir por las vallas móviles o fijas y accesos al recinto del terminal.

21.2 Tinglados y almacenes.–Referencia a las condiciones de aislamiento, puertas de acceso, sistemas contra incendios y sistemas de prevención de chispas atmosféricas.

21.3 Instalaciones para grúas.–Referencia tanto a las puestas a tierra de las tomas de corriente y caminos de rodaduras, como a los propios sistemas de alimentación y accionamiento de las grúas.

21.4 Instalaciones de energía y alumbrado.

21.5 Instalaciones contra incendios.–Exigencia de una instalación contra incendios con bocas y mangueras con lanzas de doble efecto, aspersión y chorro, en número suficiente para alcanzar cualquier lugar del muelle con dos de ellas.

La presión de agua en las bocas contra incendios en todo momento no será menor de siete atmósferas, y si la red de la población no permitiera tal presión, habrá de disponerse en el terminal una instalación especial con aspiración de agua de mar que cumpla aquellas características.

Se regularán los extintores adecuados en número y capacidad, de polvo químico y espuma, y un número reducido de extintores manuales de CO_2.

21.6 Equipos de protección personal.–Se regulará la disposición en el terminal de equipos autónomos de respiración, de ropas protectoras de un material que preserve la piel contra el calor y las quemaduras, PVC, así como de recipientes con material inerte como la arena, para absorber derrames líquidos.

21.7 Sistemas de alarma y comunicaciones.–Se definirá un sistema de alarma de fácil accionamiento para su posible utilización en caso de emergencia.

Se definirán igualmente las instalaciones que deben establecerse para disponer de un sistema de comunicaciones que permita el mantenimiento de una comunicación directa, continua y segura, tanto con las autoridades portuarias como con el centro de control.

Artículo 22. *Fondeaderos aislados.*

El Capitán del puerto fijará, en zonas alejadas del tráfico normal del puerto, fondeaderos con o sin boyas de amarre para su utilización por buques que transporten mercancías peligrosas, en espera de atraque o de poder proceder a la salida del puerto.

Artículo 23. *Itinerarios de buques y vehículos.*

Se indicará dentro de la zona portuaria terrestre, con las señales oportunas, el itinerario a seguir por los vehículos que transporten mercancías peligrosas y el Capitán del puerto instruirá a los Prácticos del puerto sobre la derrota que deben seguir los buques que transporten mercancías peligrosas al entrar, salir o dentro del mismo, así como prioridades, racionalización de tráfico y otras medidas para evitar abordajes.

Artículo 24. *Caso especial de los explosivos.*

Cuando en un puerto se carguen o descarguen periódicamente explosivos de la División 1.1 a que se refiere el artículo 15.7 en cantidades superiores a los 400 kilogramos por escala, la designación del lugar del puerto especialmente apartado donde se efectuarán las operaciones, con independencia de la existencia de los atraques habilitados para mercancías peligrosas, será realizada por el Ministerio de Defensa a propuesta razonada del organismo portuario.

CAPÍTULO I-6

Obligaciones de los buques que operen con mercancías peligrosas

Artículo 25. *Señalización.*

Todos los buques que transporten mercancías peligrosas al entrar en puerto y durante su estancia, deberán tener izada durante el día la bandera «B» del Código Internacional de Señales y durante la noche, en lugar visible en todo el horizonte, una luz roja de un alcance mínimo de tres millas, situada por encima de las demás luces de a bordo de modo que no pueda confundirse con las de navegación, siempre que la utilización de tales señales no induzcan a confusión o peligro para la navegación aérea o marítima.

Los buques tanque vacíos que no dispongan del certificado de desgasificación legalmente expedido, utilizarán igualmente las señales antes citadas.

Artículo 26. *Obligaciones del Capitán.*

El Capitán de todo buque que vaya a realizar operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas viene obligado a tomar las siguientes medidas:

26.1 Autorización para iniciar la carga.–No permitirá, que se inicie la manipulación de mercancías peligrosas en su buque, si no dispone de la documentación a que hace referencia el artículo 14 de este Reglamento.

26.2 Instrucciones a los Oficiales del buque.–Antes de empezar la manipulación y en cuanto reciba el informe preceptivo del cargador sobre las propiedades y cuidados de dichas mercancías, informará a sus Oficiales sobre los riesgos y las medidas preventivas y de vigilancia que deben tomarse y las disposiciones que deben adoptarse en caso de emergencia.

26.3 Supervisión de las operaciones.–Designar un oficial que se mantenga en estrecho contacto con el Operador del muelle para que ambos desarrollen sus funciones coordinadamente.

26.4 Personal del buque presente durante la manipulación.–Disponer a bordo, del personal que constituya las guardias de puerto en cubierta y máquinas, además del que pueda ser necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia, e incluso para maniobrar en cualquier momento. Las guardias en puerto se organizarán siempre de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar y las resoluciones de la OMI sobre la materia.

26.5 Seguridad de amarre y fondeo.–Debe asegurarse que el ancla fondeada o las amarras al muelle de atraque o boyas son suficientemente seguras, en número y resistencia, teniendo en cuenta el tamaño del buque y las condiciones locales de viento y mar.

26.6 Alambres de remolque en emergencia.–Además de disponer que los amarres puedan ser rápidamente zafados, tener preparados, a proa y popa, respectivamente, sendos alambres de remolque de forma que sus gazas queden al ras del agua al objeto de que puedan ser tomadas fácilmente por los remolcadores, por si fuese necesario desatracarlo y conducirlo fuera del puerto en caso de emergencia. A estos mismos efectos los buques que estén fondeados tendrán, además dispuesta la cadena del ancla fondeada, de forma que pueda ser desengrilletada rápidamente.

26.7 Máquinas listas.–Mantener el buque, durante la estancia en puerto con mercancías peligrosas, con las máquinas propulsoras listas para salir del mismo en cualquier momento. Por ello no podrán efectuar reparación alguna que puedan impedir o retrasar la salida, salvo autorización expresa del Capitán del puerto, previa consulta del Operador de muelle o terminal, caso de estar el buque atracado en terminales especializados.

26.8 Siempre a flote.–Garantizar que el buque, fondeado o amarrado, estará siempre a flote y en condiciones de maniobrabilidad.

26.9. Limpieza y orden en espacios de carga.–Comprobar que todos los espacios del buque donde vayan a estibarse las mercancías peligrosas, se encuentran en condiciones para recibir la carga.

26.10 Prohibición de operaciones con mal tiempo.–No permitir las operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas en su buque cuando las condiciones meteorológicas puedan incrementar el riesgo de dichas operaciones.

26.11 Elementos de carga y descarga y evitar chispas de chimenea.–Asegurar que los elementos de carga y descarga del buque están eficaz y debidamente atendidos así como que la chimenea del buque esté protegida con anti-chispas.

26.12 Prohibición de fumar.–Ordenar la prohibición de fumar a bordo, salvo en los lugares cerrados del buque que específicamente fije por escrito, poniendo especial cuidado con el uso de cerillas y encendedores y evitar la presencia de cualquier otra fuente de ignición, dando cuenta de estas decisiones al Operador del muelle.

26.13 Notificación de incidencias.–Dar cuenta inmediata al centro de control de cualquier incidente que ocurra durante la manipulación de las mercancías peligrosas que, a su juicio, pueda incrementar el riesgo de daños a las personas, al buque o al entorno.

26.14 Prohibición de entrada en lugares cerrados.–No permitir el acceso de persona alguna a lugares cerrados donde puedan existir vapores peligrosos o deficiencias de oxígeno, de no hacerlo con las debidas precauciones utilizando los equipos respiratorios

autónomos y de rescate, y contando con la autorización expresa y escrita del oficial de guardia.

La cámara de bombas es uno de los espacios que requiere la máxima vigilancia dado que la concentración de vapores es más fácil. Especial atención merece la limpieza de sentinas, el mantenimiento de bombas, sistemas y tuberías de este espacio para evitar las pérdidas o fugas del producto que se manipule. Se deberá tener el máximo cuidado de que no existan estopas, trapos, etc., impregnados con productos inflamables. Tener en buenas condiciones el sistema de ventilación y no bajar sin la autorización expresa de un Oficial responsable y siempre manteniendo vigilancia en la parte superior de dicha cámara de bombas en tanto se encuentre alguna persona en su interior.

26.15 Prohibiciones de reparaciones.–No efectuar a bordo reparación alguna que exija la utilización de soldadores, sopletes o herramientas que produzcan llamas o calor, a menos que se cuente con la autorización correspondiente del Capitán del puerto.

26.16 Comunicaciones.–Acordar con el Capitán del puerto los enlaces de comunicaciones a establecer, para mantener comunicación fluida y continua con el centro de control.

26.17 Exclusión de personal.–No permitirá que participe en las operaciones de a bordo de manipulación de la carga a toda persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o de drogas, o en condiciones físicas o psíquicas inadecuadas.

CAPÍTULO I-7

Obligaciones de los buques que naveguen dentro del puerto

Artículo 27. *Entrada y salidas.*

Todo buque que a su entrada o salida del puerto navegue en las proximidades de otro que ostente las señales que se especifican en el artículo 25, se mantendrá a prudente distancia de este y navegará a velocidad de seguridad.

Artículo 28. *Abarloamiento.*

Ningún buque podrá abarloarse a otro que ostente las señales que fija el artículo 25 sin autorización previa y escrita del Capitán del puerto y la conformidad de ambos Capitanes.

CAPÍTULO I-8

Obligaciones del operador del muelle o terminal

Artículo 29. *Información al operador del muelle o terminal.*

El Operador del muelle o terminal responsable de las operaciones de carga o descarga de una mercancía peligrosa determinada, recabará la información sobre la misma, recibida con la solicitud de admisión al puerto, que le será facilitada por el Director del puerto o, en su caso, por el Capitán del puerto quienes, asimismo, le harán las recomendaciones que estimen procedentes, instruyéndole, especialmente, sobre las medidas a tomar en caso de emergencia.

Artículo 30. *Obligaciones del operador del muelle.*

Antes de iniciarse las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas de un buque, el Operador del muelle o terminal comprobará lo siguiente:

30.1 Limpieza del muelle.–Que la superficie del muelle correspondiente al atraque del buque se encuentre limpia, ordenada y libre de toda obstrucción y muy especialmente de residuos de otras mercancías peligrosas.

30.2 Accesos.–Que toda la extensión del muelle donde se realicen operaciones con mercancías peligrosas, y el propio buque atracado son accesibles en todo momento y muy especialmente a los servicios de emergencia.

30.3 Comunicaciones.–Que el muelle o terminal dispone de medios de enlace fáciles y continuos con el centro de control e igualmente con el oficial de guardia del buque.

30.4 Mercancías peligrosas envasadas.–Que las mercancías llegadas al muelle o terminal, responden al informe entregado con la solicitud de admisión, en cantidad y clase y cuando se trate de mercancías envasadas o en contenedores que vayan marcadas y etiquetadas de acuerdo con lo establecido en este Reglamento y preparadas adecuadamente para su transporte por vía marítima y que no existen derrames ni goteos.

30.5 Sistemas de alarma.–Que se encuentre en perfecto estado de funcionamiento el sistema de alarma.

30.6 Igualmente el Operador del muelle o terminal debe:

30.6.1 Instruir a sus operarios sobre la forma de efectuar la manipulación de las mercancías, dándoles a conocer el peligro que estas encierran y el modo de proceder en caso de emergencia.

30.6.2 Comunicar inmediatamente al Capitán del buque y al Centro de Control sobre cualquier incidente que se presente que pueda incrementar el riesgo en la realización de las operaciones de carga y descarga.

30.6.3 Prohibir que participen en las operaciones de manipulación de mercancías peligrosas a toda persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o de drogas, o en condiciones físicas o psíquicas inadecuadas.

Artículo 31. *Lista de medidas de prevención.*

El Operador del muelle, una vez llevadas a cabo las comprobaciones y deberes indicados en el artículo precedente, debe informar por escrito al Capitán del buque, antes de iniciar la carga o descarga, que el muelle se encuentra listo para operar, procedimiento que proyecta seguir para realizar estas operaciones, expresándole los medios de que dispone para caso de emergencia, donde se encuentran estos y forma de hacer funcionar tanto la alarma como los sistemas de enlace de comunicación de que dispone.

CAPÍTULO I-9

Obligaciones de las gabarras que transporten mercancías peligrosas

Artículo 32. *Señalización y marcas.*

Toda gabarra, cualquiera que sea su clase, que transporte mercancías peligrosas, deberá llevar las mismas señales diurnas y nocturnas que los buques cuando efectúen igual transporte (artículo 25). En caso de que no puedan disponer de estas señales, llevarán en la superestructura marcas indelebles, bien visibles, que indiquen la clase de mercancía peligrosa que transporten y, en su defecto, irán provistas de tres o más paneles rectangulares verticales, rígidos, con dichas marcas, con unas dimensiones de 700 milímetros de largo por 400 milímetros de altura.

Tanto las marcas estructurales como los paneles llevarán inscritos en forma indeleble, los datos que se indican en el artículo 38.

Artículo 33. *Movimientos y atraques.*

El movimiento, atraque y otras operaciones de las gabarras será regulado por el Capitán del puerto en razón de la peligrosidad de la mercancía que transporten.

CAPÍTULO I-10

Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con la operación de mercancías peligrosas

Artículo 34. *Circulación del ferrocarril en muelles o terminales.*

El Director del puerto deberá asegurarse que:

34.1 El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en el muelle o terminal donde se manipulen materias peligrosas esta controlado por el Operador del mismo.

34.2 El Operador del muelle esta presente en todo momento durante las operaciones de transbordo de mercancías.

34.3 Las locomotoras son las adecuadas para este tipo de transporte.

34.4 La circulación dentro del puerto se realiza respetando estrictamente la señalización y demás normas establecidas.

Artículo 35. *Inspecciones del Operador del muelle.*

Antes de iniciar el transbordo de materias peligrosas entre un vagón cisterna y un buque o tanque de almacenamiento, el Operador del muelle deberá comprobar:

35.1 Que la locomotora ha sido retirada de la zona, y que los movimientos de los vagones están controlados y eficazmente frenados durante el transbordo de materias peligrosas.

35.2 Que se ha establecido un sistema de señales, entre el personal de los vagones, los del muelle y los de a bordo de modo que cubra todas las fases de las operaciones.

35.3 Que todos los vagones, a fin de evitar descargas electrostáticas, estarán continuamente puestos a tierra cuando se opere con gases o líquidos inflamables.

35.4 Finalizada la carga o descarga y antes de mover los vagones, el Operador del muelle deberá asegurarse que:

35.4.1 Todas las mangueras, tuberías u otros elementos de conexión utilizados en el transbordo han sido retirados.

35.4.2 Todas las válvulas, salvo las de seguridad, se han cerrado y no existen fugas apreciables.

Artículo 36. *Circulación y estancia de vehículos en la zona portuaria.*

Todo conductor de vehículo (cisterna o caja) destinado a cargar o descargar mercancías peligrosas en el puerto, además de contar con la autorización de la admisión en el mismo que específica el Capítulo IV de este Reglamento, deberá estar en posesión de los correspondientes certificados y autorizaciones para el transporte de dichas mercancías tal como estipula el Reglamento nacional TPC o el ADR en su caso, dichos documentos acompañarán al vehículo y se exhibirán cuando sean requeridos por el Director del puerto u Operador del muelle o terminal.

El conductor de un vehículo que transporte mercancías peligrosas deberá:

36.1 Tránsito por zona portuaria.–Seguir en el puerto el itinerario que le marque el director del puerto.

36.2 Aparcamiento.–Aparcar su vehículo en un área designada al efecto por el Director del puerto u Operador de muelle.

36.3 Permanencia en el puerto.–Permanecer solamente el tiempo indispensable que duran las operaciones de carga y descarga.

36.4 Parada del motor.–Mantener el motor del vehículo en funcionamiento solamente el tiempo necesario para su movimiento.

TÍTULO II

Clasificación e identificación de las mercancías peligrosas

CAPÍTULO II-1

Clasificación

Artículo 37. *Clasificación.*

A efectos de este Reglamento las mercancías peligrosas se clasifican como sigue:

Clase 1. Explosivos.
Clase 2. Gases: Comprimidos, licuados o disueltos a presión.
Clase 3. Líquidos inflamables.

Clase 4. Sólidos inflamables y otras sustancias inflamables.
Clase 5. Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos.
Clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas.
Clase 7. Materiales radiactivos.
Clase 8. Sustancias corrosivas.
Clase 9. Sustancias peligrosas varias.

CAPÍTULO II-2

Identificación

Artículo 38. *Identificación de mercancías peligrosas, marcas, etiquetas, rótulos, placas.*

38.1 Identificación.–Para que durante el transporte de mercancías peligrosas sean fácilmente identificados sus riesgos potenciales, los cuidados y precauciones que su manipulación exige, así como las medidas a tomar en caso de emergencia, estas deben llevar las marcas y etiquetas de identificación que a continuación se indican.

38.2 Marcas.–Todo bulto que contenga mercancías peligrosas deberá llevar inscrito en lugar visible de su exterior, el nombre técnico correcto de la sustancia de que se trate, tal como figura en el índice General del Código IMDG (volumen V), que son los mismos que aparecen en letras mayúsculas en las páginas-fichas. En el caso de los plaguicidas podrán utilizarse las abreviaturas o nombres que hayan sido adoptados por la Organización Internacional de Normalización (ISO). Los nombres comerciales podrán ser utilizados, únicamente, como denominaciones secundarias a los nombres técnicos correctos que figuran en el índice General arriba mencionado.

La naturaleza del marcado debe ser tal, que pueda ser identificado después de tres meses de inmersión en agua del mar.

38.3 Grupos de sustancias NOS o NEP.–No todas las mercancías peligrosas existentes vienen definidas en el Código IMDG con nombres concretos de su composición química, ni de la valoración real del riesgo que entrañan, figurando algunas de ellas con un nombre genérico. Estas mercancías se definen con las siglas NOS (no otherwise specified) en el texto ingles y las NEP (no específicadas en otra parte) en el español en el apartado 7 de la Introducción General del Código IMDG. Estas siglas figuran a continuación de la denominación genérica del grupo de sustancias de que se trate.

38.4 Etiquetas.

38.4.1 Formas y dimensiones.–Además de las marcas definidas en el párrafo anterior, cada bulto constituido por mercancías peligrosas debe llevar adherida una etiqueta con los colores, símbolos y anotaciones que a cada clase corresponda, según se específica en el apéndice 7 de este Reglamento. Estas etiquetas tienen la forma de un cuadrado, cuyos lados forman un ángulo de 45 grados con la horizontal. Las dimensiones de estas etiquetas deberán ser de 100 X 100 milímetros, pero si el tamaño del bulto resultará pequeño para ello, se admitirán etiquetas de menores tamaños.

38.4.2 Símbolos y anotaciones.–A efectos de su descripción las etiquetas están divididas en dos mitades, la parte superior reservada al símbolo, que expresa gráficamente el riesgo de la mercancía y la parte inferior para los números de la clase, excepto en el caso de la clase 5, para la que se da el número de subclase, es decir 5.1 o 5.2. Las mercancías de la clase 1 (explosivos), llevarán el numero de la división y la letra del grupo de compatibilidad a que pertenece encima del número de la clase. Las etiquetas para las divisiones 1.4 y 1.5, no llevarán símbolo sino el número de la división en el centro y debajo de la letra del grupo de compatibilidad el número de la clase. En el tráfico marítimo las etiquetas, salvo para las divisiones 1.4 y 1.5, llevan en su parte central el nombre genérico de su clase.

38.4.3 Riesgos varios.–Aquellos bultos que contengan sustancias que entrañen más de un riesgo llevarán las etiquetas correspondientes a cada una, pero las que indiquen los riesgos secundarios no llevarán el número de la clase.

38.4.4 Exención.–La división 1.4 del grupo de compatibilidades «S» queda exenta de llevar etiquetas, igualmente las calificadas en el Código como de bajo riesgo, si van marcadas con la palabra Clase y el número que como tal clase le corresponda. En grandes

embarques de una misma mercancía no será necesario este marcado unitario, si pueden ser identificadas y manipuladas como una sola unidad.

38.4.5 Permanencia.–Las etiquetas tanto en su constitución, colores, números y anotaciones deberán ser de tal condición que puedan ser identificadas tras tres meses de inmersión en agua del mar.

38.4.6 Rótulos-unidades de transporte.–En el texto español de Código IMDG, se denominan rótulos («Placards» en ingles) a las etiquetas idénticas en colores, símbolos y anotaciones que las definidas en párrafo precedente, más rígidas y de dimensiones que no deben ser menores de 250 x 250 milímetros números de 25 milímetros de altura, destinadas a la rápida identificación, desde cierta distancia, de las mercancías peligrosas transportadas en «Unidades de Transporte», siempre y cuando las etiquetas de los bultos que compongan estas no sean claramente visibles desde el exterior.

APÉNDICE VII

Etiquetas y rótulos

Clase 1: Explosivos.



* En este lugar se pondrán el número de la división y la letra indicativa del grupo de compatibilidad.

** En este lugar se pondrá la letra indicativa del grupo de compatibilidad.

Símbolo: Bomba explotando.

Colores: Fondo anaranjado; símbolo, letras y números en negro.

Clase 2: Gases.



Gases inflamables: Símbolo una llama. Colores: Fondo rojo; símbolo, letras y números en negro.

Gases no inflamables: Símbolo una bombona. Colores: Fondo verde; símbolo, letras y números en negro.

Gases tóxicos: Símbolo calavera y tibias cruzadas. Colores: Fondo blanco; símbolo, letras y números en negro.

Clase 3: Líquidos inflamables.



Símbolo: Llama.

Colores: Fondo rojo; símbolo, letras y números en negro.

Clase 4: Sólidos y otras sustancias inflamables.



4.2 Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea: Símbolo una llama. Colores: Fondo blanco en la mitad superior, rojo en la mitad inferior; símbolo, letras y números en negro.

4.3 Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables: Símbolo una llma. Colores: Fondo azul; símbolo, letras y números en negro.

Clase 5: Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos.







Etiqueta de riesgo secundario (igual que la de explosivos pero sin letras ni número).

5.1 Sustancias oxidantes: Símbolo una llama sobre un círculo. Colores: Fondo amarillo; símbolo, letras y números en negro.

5.2 Peróxidos orgánicos: Símbolo una llama sobre un círculo. Colores: Fondo amarillo; símbolo, letras y números en negro.

Clase 6: Sustancias tóxicas e infecciosas.







6. Sustancias tóxicas: Símbolo una calavera y tibias cruzadas. Colores: Fondo blanco; símbolo, letras y números en negro.

6. Sustancias nocivas: Símbolo aspa sobre una espiga de trigo. Colores: Fondo blanco; símbolo, letras y números en negro.

6. Sustancias infecciosas: Símbolo tres medias lunas sobre un círculo. Colores: Fondo blanco; símbolo, letras y números en negro.

Clase 7: Materias radiactivas.







Radiactivo categoría I: Símbolo trébol esquematizado. Colores: Fondo blanco; raya vertical roja; símbolo, letras y números en negro.

Radiactivo categoría II: Símbolo trébol esquematizado. Colores: Fondo mitad superior amarillo y mitad inferior blanco; rayas verticales rojas; símbolo, letras y números en negro.

Radiactivo categoría III: Símbolo trébol esquematizado. Colores: Fondo mitad superior amarillo y mitad inferior blanco; rayas verticales rojas; símbolo, letras y números en negro.

Clase 8: Sustancias corrosivas.



Símbolos: Líquidos goteando de dos tubos de ensayo sobre una mano y un metal. Colores: Fondo blanco en la mitad superior y negro con borde blanco en la mitad inferior; símbolo, letras y números en negro en la parte superior y en blanco en la inferior.

Rotulado de las unidades de transporte

Alternativa 1.



* Clase a que pertenece la mercancía.
** Número de las Naciones Unidas.
Colores: Fondo rojo.
Símbolo, letras y número en negro.
Rectángulo en color blanco.

Alternativa 2.





* Clase a que pertenece la mercancía.
** Número de las Naciones Unidas.

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

15290 *CÓDIGO INTERNACIONAL para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.*

RESOLUCIÓN 2 DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

(Adoptada el 12 de diciembre de 2002)

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

La Conferencia,

Habiendo adoptado las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

Considerando que el nuevo capítulo XI-2 del Convenio hace referencia al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), especificadas en dicha parte A del Código PBIP,

Estimando que la implantación de dicho capítulo por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra,

Habiendo examinado un proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante la «Organización») en sus periodos de sesiones 75.º y 76.º, para su examen y adopción por la Conferencia,

1. *Adopta* el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (en adelante «el Código»), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. *Invita* a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de julio de 2004 al entrar en vigor el nuevo capítulo XI-2 del Convenio;
3. *Pide* al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el Código sometido a examen y lo enmiende, según proceda;
4. *Pide* al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. *Pide también* al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Preámbulo

1. La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, así como el presente Código, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.

2. Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

3. En su primer periodo de sesiones extraordinario, también celebrado en noviembre de 2001, el MSC, con

el fin de acelerar el desarrollo y adopción de las correspondientes medidas de protección, constituyó un grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima. La primera reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima se celebró en febrero de 2002, y los resultados de sus deliberaciones se presentaron y examinaron en mayo de 2002, en el 75.º periodo de sesiones del Comité, en el que se constituyó un grupo especial de trabajo a fin de seguir perfeccionando las propuestas. El MSC examinó en su 75.º periodo de sesiones el informe de dicho Grupo de trabajo y recomendó avanzar en los preparativos mediante una nueva reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC, que se celebró en septiembre de 2002. En su 76.º periodo de sesiones, el MSC examinó los resultados de la reunión del Grupo de trabajo interperiodos celebrada en septiembre de 2002 y la labor ulterior del Grupo de trabajo, que se reunió durante el 76.º periodo de sesiones del Comité, en diciembre de 2002, inmediatamente antes de la Conferencia diplomática, y aprobó la versión definitiva de los textos propuestos que habría de examinar la Conferencia.

4. La Conferencia diplomática (9 a 13 de diciembre de 2002) también adoptó enmiendas a las disposiciones existentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), para acelerar la implantación de las prescripciones relativas a la instalación de sistemas de identificación automática, y adoptó nuevas reglas del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, relativas al marcado del número de identificación del buque y a la obligación de llevar un registro sinóptico continuo en los buques. La Conferencia diplomática aprobó asimismo varias resoluciones, incluidas las relativas a la implantación y revisión del presente Código, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas. Se reconoció que quizá sea preciso revisar y enmendar algunas de las nuevas disposiciones sobre protección marítima una vez que esas dos organizaciones hayan ultimado su labor.

5. Las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y del presente Código son aplicables a los buques y a las instalaciones portuarias. La ampliación del Convenio SOLAS 1974 a las instalaciones portuarias se acordó partiendo de la base de que ese Convenio ofrece el medio más rápido para conseguir que las medidas necesarias relativas a la protección marítima entren en vigor y se apliquen prontamente. No obstante, se acordó asimismo que las disposiciones relativas a las instalaciones portuarias se aplicaran únicamente a la interfaz buque-puerto. La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán colaborando para profundizar en la cuestión más amplia de la protección de las zonas portuarias. También se acordó que las disposiciones no se harían extensivas a la respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran resultar necesarias después de un ataque de este tipo.

6. Las disposiciones están redactadas de modo que se garantice su compatibilidad con las del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

7. Las disposiciones representan un cambio significativo del enfoque en el sector marítimo internacional de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional. Hay que admitir que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes. Por ello, se reconoce plenamente la importancia de la cooperación técnica para ayudar a los Gobiernos Contratantes a que implanten estas disposiciones.

8. La implantación de las disposiciones requerirá una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección. Las prácticas y procedimientos existentes tendrán que someterse a revisión y modificarse si no ofrecen un nivel adecuado de protección. En interés de una mayor protección marítima, tanto los sectores naviero y portuario como las autoridades nacionales y locales tendrán que asumir responsabilidades adicionales.

9. Las orientaciones recogidas en la parte B del presente Código deberán tenerse en cuenta al implantar las disposiciones sobre protección que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en la parte A del presente Código. Sin embargo, esas orientaciones serán aplicables en mayor o menor medida según la naturaleza de la instalación portuaria y del buque, del servicio de que se trate y/o de la carga.

10. Nada de lo dispuesto en el presente Código se interpretará o aplicará de manera contraria al debido respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario.

11. Reconociendo que el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, estipula que las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos, cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque vive y trabaja a bordo de éste y necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

Parte A

Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado

1. *Generalidades*

1.1 Introducción.

Esta parte del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

1.2 Objetivos.

Los objetivos del presente Código son:

.1 establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas

a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;

.2 definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;

.3 garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;

.4 ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y

.5 garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

1.3 Prescripciones funcionales.

Con objeto de alcanzar los objetivos del presente Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;

.2 exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;

.3 evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;

.4 evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;

.5 facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;

.6 exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y

.7 exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

2. *Definiciones*

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

.1 «Convenio»: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

.2 «Regla»: una regla del Convenio.

.3 «Capítulo»: un capítulo del Convenio.

.4 «Plan de protección del buque»: un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.5 «Plan de protección de la instalación portuaria»: un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.6 «Oficial de protección del buque»: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

.7 «Oficial de la compañía para la protección marítima»: la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

.8 «Oficial de protección de la instalación portuaria»: la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

.9 «Nivel de protección 1»: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

.10 «Nivel de protección 2»: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

.11 «Nivel de protección 3»: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

2.2 Cuando se emplea en el presente Código el término «buque», éste incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, tal como se definen en la regla XI-2/1.

2.3 La expresión «Gobierno Contratante» en relación con cualquier referencia a una instalación portuaria, al usarse en las secciones 14 a 18, incluye una referencia a la «autoridad designada».

2.4 A menos que se definan expresamente de otra manera en la presente parte, los términos y expresiones utilizados tendrán el mismo sentido que en los capítulos I y XI-2.

3 *Ámbito de aplicación*

3.1 El presente Código se aplica a:

.1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y

.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

3.2 Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

3.2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en la

sección 3.2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con la presente parte del Código.

3.2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección 3.2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código.

3.3 El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

3.4 Las secciones 5 a 13 y 19 de la presente parte se aplican a las compañías y los buques que se especifican en la regla XI-2/4.

3.5 Las secciones 5 y 14 a 18 de la presente parte se aplican a las instalaciones portuarias que se especifican en la regla XI-2/10.

3.6 Ninguna disposición del presente Código irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

4. *Responsabilidades de los gobiernos contratantes*

4.1 A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

.1 en qué medida es creíble la información sobre la amenaza;

.2 en qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;

.3 en qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y

.4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

4.2 Cuando establezcan un nivel de protección 3, los Gobiernos Contratantes impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.

4.3 Los Gobiernos Contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, a excepción de las siguientes:

.1 determinación del nivel de protección aplicable;

.2 aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada;

.3 determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria;

.4 aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado;

.5 ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9; y

.6 definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

4.4 Los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.

5. *Declaración de protección marítima*

5.1 Los Gobiernos Contratantes determinarán cuándo se requiere una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.

5.2 Un buque podrá solicitar que se cumplimente una declaración de protección marítima cuando:

.1 el buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;

.2 exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;

.3 se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;

.4 el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o

.5 el buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

5.3 Las solicitudes de declaración de protección marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.

5.4 Incumbirá cumplimentar la declaración de protección marítima:

.1 en el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,

.2 en el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina otra cosa, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

5.5 La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

5.6 Los Gobiernos Contratantes especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el periodo mínimo por el que las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

5.7 Las Administraciones especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el periodo mínimo por el que los buques con derecho a enarbolar su pabellón deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

6. *Obligaciones de la compañía*

6.1 La compañía se asegurará de que el plan de protección del buque contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la

seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

6.2 La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

7. *Protección del buque*

7.1 Los buques están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes, como se indica más adelante.

7.2 En el nivel de protección 1, se llevarán a cabo las siguientes actividades, mediante las medidas adecuadas, en todos los buques, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, con objeto de determinar y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección marítima:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;

.2 controlar el acceso al buque;

.3 controlar el embarco de las personas y sus efectos;

.4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.5 vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;

.6 supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

7.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.5 Cuando la Administración establezca un nivel de protección 2 ó 3, el buque acusará recibo de las instrucciones sobre el cambio del nivel de protección.

7.6 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante que haya establecido un nivel de protección 2 ó 3, o durante su permanencia en él, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualesquiera dificultades que encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

7.7 Si la Administración exige a un buque que establezca un nivel de protección más elevado que el del puerto en el que tenga intención de entrar o en el que ya se encuentre, o si el buque ya opera a ese nivel, el buque comunicará inmediatamente este hecho a la autoridad competente del Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria y al oficial de protección de la instalación portuaria.

7.7.1 En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

7.8 La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 ó 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante, informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.

7.9 Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.

7.9.1 Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante también les comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

8. *Evaluación de la protección del buque*

8.1 La evaluación de la protección del buque es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

8.2 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor, de conformidad con lo dispuesto en la presente sección y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

8.3 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida podrá llevar a cabo la evaluación de la protección de un determinado buque.

8.4 La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcará, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;

.2 identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;

.3 identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y

.4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

8.5 La compañía documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

9. *Plan de protección del buque*

9.1 Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

9.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección para un determinado buque.

9.2 La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a un plan previamente aprobado, en organizaciones de protección reconocidas.

9.2.1 En tales casos, la organización de protección reconocida encargada del examen y aprobación del plan de protección para un buque en particular, o de las enmiendas al mismo, no habrá participado en la preparación de la evaluación de la protección del buque ni del plan de protección del buque ni de las enmiendas que se estén sometiendo a examen.

9.3 Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la evaluación de la protección que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.

9.4 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;

.2 identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;

.3 medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;

.4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;

.5 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;

.6 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.7 tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;

.8 procedimientos para verificar las actividades de protección;

.9 procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;

.10 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;

.11 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;

.12 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;

.13 identificación del oficial de protección del buque;

.14 identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;

.15 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;

.16 la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;

.17 identificación de los lugares donde encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque; y

.18 procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas (1).

9.4.1 El personal que lleve a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque.

9.5 La Administración determinará qué cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán sin que ella haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán por lo menos tan eficaces como las medidas prescritas en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

9.5.1 La naturaleza de los cambios del plan de protección del buque o del equipo de protección que hayan sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 9.5 estará documentada de forma que quede clara tal aprobación. Esa aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional). Si estos cambios son provisionales, no será necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o el equipo originales aprobados.

9.6 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

9.7 El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

9.8 Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección 9.8.1.

9.8.1 Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno Contratante del buque pertinente, o del capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18 de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

10. *Registros*

10.1 Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:

.1 formación, ejercicios y prácticas;

.2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;

.3 fallos en la protección;
.4 cambios en el nivel de protección;
.5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;
.6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;
.7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;
.8 revisión periódica del plan de protección del buque;
.9 implantación de las enmiendas al plan; y
.10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

10.2 Los registros se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
10.3 Los registros podrán mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.
10.4 Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación no autorizados.

11. *Oficial de la compañía para la protección marítima*

11.1 La compañía designará a un oficial de la compañía para la protección marítima. La persona designada como oficial de la compañía para la protección marítima podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona. En función del número o el tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varias personas como oficiales de la compañía para la protección marítima, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona.
11.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;
.2 asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;
.3 garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;
.4 asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
.5 organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;
.6 organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;
.7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;
.8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
.9 garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
.10 asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
.11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;
.12 asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y
.13 garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

12. *Oficial de protección del buque*

12.1 En cada buque se designará un oficial de protección del buque.
12.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;
.2 mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;
.3 coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
.4 proponer modificaciones al plan de protección del buque;
.5 informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;
.6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;
.7 garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;
.8 notificar todos los sucesos que afecten a la protección;
.9 coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente; y
.10 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.

13. *Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques*

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima y el personal competente en tierra deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
13.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
13.3 El personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, según se describen en el

plan de protección del buque, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.5 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14. *Protección de la instalación portuaria*

14.1 La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

14.2 En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;
.2 controlar el acceso a la instalación portuaria;
.3 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
.4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
.5 supervisar la manipulación de la carga;
.6 supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y
.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

14.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4.1 Asimismo, en el nivel de protección 3, las instalaciones portuarias deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

14.5 Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 o de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el plan de protección del buque, y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas.

14.6 Cuando se comunique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, dicho oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección del buque y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

15. *Evaluación de la protección de la instalación portuaria*

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

15.2 La evaluación de la protección de la instalación portuaria será realizada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.

15.2.1 Si la evaluación de la protección de la instalación portuaria ha sido realizada por una organización de protección reconocida, el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria examinará dicha evaluación y la aprobará si cumple lo dispuesto en la presente sección.

15.3 Las personas que lleven a cabo la evaluación deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la protección de la instalación portuaria de conformidad con la presente sección, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

15.4 Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios de las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.

15.5 La evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;
.2 identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas;
.3 identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y
.4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

15.6 El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que conceda una autorización tal comunicará a la Organización los pormenores de la misma.

15.7 Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

16. *Plan de protección de la instalación portuaria*

16.1 Para cada instalación portuaria se elaborará y mantendrá, basándose en la evaluación de la protección de la instalación portuaria, un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

16.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 16.2, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección de una determinada instalación portuaria.

16.2 El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

16.3 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma de trabajo de la instalación portuaria. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;

.2 medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;

.3 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;

.4 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;

.5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.6 tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;

.7 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;

.8 procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;

.9 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;

.10 identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;

.11 medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;

.12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;

.13 procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;

.14 procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y

.15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.4 El personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

16.5 El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de protección del puerto o cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia, o formar parte de ellos.

16.6 El Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria determinará qué cambios del plan de protección de la instalación portuaria no se implantarán sin que él haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan.

16.7 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

16.8 El plan se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados.

16.9 El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores a la Organización.

17. *Oficial de protección de la instalación portuaria*

17.1 Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.

17.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;

.2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;

.3 implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;

.4 realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;

.5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;

.6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;

.7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;

.9 coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;

.10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;

.11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y

.13 ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.

17.3 El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

18. *Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias*

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.2 El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus funciones y responsabilidades en la esfera de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.3 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección de la instalación portuaria, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tipo de operaciones de la instalación portuaria, los cambios en el personal de la instalación portuaria, el tipo de buque al que presta servicio la instalación portuaria y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.4 El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección de la instalación portuaria mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

19. *Verificación y certificación de buques*

19.1 Verificaciones.

19.1.1 Todo buque al que se aplique la presente parte del Código estará sujeto a las verificaciones que se especifican a continuación:

.1 una verificación inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida por primera vez el certificado que se exige en la sección 19.2, que incluirá una verificación completa del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo al que sean aplicables las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan aprobado de protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.2 una verificación de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, excepto cuando sea aplicable la sección 19.3. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan de protección del buque aprobado, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.3 al menos una verificación intermedia. Si sólo se lleva a cabo una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre la segunda y la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, según se define en la regla I/2 n). Esta verificación intermedia incluirá una inspección del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo, a fin de garantizar que siguen siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque. Esta verificación intermedia deberá refrendarse en el certificado;

.4 las verificaciones adicionales que la Administración decida.

19.1.2 Las verificaciones de los buques son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una de las organizaciones de protección reconocidas a que se hace referencia en la regla XI-2/1.

19.1.3 En todos los casos, la Administración deberá garantizar plenamente que la verificación realizada es completa y eficaz y deberá comprometerse a tomar las medidas necesarias para cumplir esta obligación.

19.1.4 Después de la verificación, el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se mantendrán en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las reglas XI-2/4.2 y XI-2/6, en la presente parte del Código y en el plan de protección del buque aprobado. Una vez efectuada una verificación en virtud de lo dispuesto en la sección 19.1.1, no se introducirá ningún cambio en el sistema de protección del buque, en el equipo de protección conexo ni en el plan de protección del buque aprobado, sin la autorización de la Administración.

19.2 Expedición o refrendo del certificado.

19.2.1 Se expedirá un certificado internacional de protección del buque después de que se haya llevado a cabo una verificación inicial o de renovación de conformidad con las disposiciones de la sección 19.1.

19.2.2 Dicho certificado será expedido o refrendado por la Administración o por una organización de protección reconocida que actúe en nombre de la Administración.

19.2.3 Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones de la sección 19.1.1, expedirá o autorizará la expedición de un certificado internacional de protección del buque y, cuando proceda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Código.

19.2.3.1 Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe de la verificación a la Administración solicitante.

19.2.3.2 El certificado así expedido incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Admi-

nistración y tendrá la misma validez y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la sección 19.2.2.

19.2.4 El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

19.3 Duración y validez del certificado.

19.3.1 El certificado internacional de protección del buque se expedirá para el periodo que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.

19.3.2 Cuando la verificación de renovación se concluya dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.1 Cuando la verificación de renovación se concluya después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.2 Cuando la verificación de renovación se concluya más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicha verificación de renovación.

19.3.3 Si se expide un certificado para un periodo inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado más allá de la fecha de expiración hasta cubrir el periodo máximo especificado en la sección 19.3.1, a condición de que se lleven a cabo, según corresponda, las verificaciones a que se hace referencia en la sección 19.1.1, aplicables en los casos en que un certificado se expide por un periodo de cinco años.

19.3.4 Si se ha concluido una verificación de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque el nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la Administración o la organización de seguridad reconocida que actúe en nombre de la Administración podrá refrendar el certificado existente y dicho certificado se aceptará como válido durante un periodo adicional que no excederá de cinco meses, contados a partir de la fecha de expiración.

19.3.5 Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente sección podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.7 Si se concluye una verificación intermedia antes del periodo especificado en la sección 19.1.1:

.1 la fecha de expiración indicada en el certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres años a la fecha en que se concluyó la verificación intermedia;

.2 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se lleven a cabo una o más verificaciones adicionales, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre verificaciones prescritos en la sección 19.1.1.

19.3.8 Todo certificado expedido en virtud de lo prescrito en la sección 19.2 dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

.1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados en la sección 19.1.1;

.2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en las secciones 19.1.1.3 y 19.3.7.1, en caso de que sean aplicables;

.3 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente; y

.4 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

19.3.9 En caso de que:

.1 el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante cuyo pabellón tenía anteriormente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración copias del certificado internacional de protección del buque que llevara el buque antes del cambio, o toda la información relativa al mismo, y copias de los informes de verificación disponibles, o

.2 una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente, la antigua compañía transmitirá lo antes posible a la nueva copias de toda información relativa al certificado internacional de protección del buque o que pueda facilitar las verificaciones descritas en la sección 19.4.2.

19.4 Certificación provisional.

19.4.1 Los certificados especificados en la sección 19.2 se expedirán únicamente cuando la Administración que expida el certificado esté plenamente convencida de que el buque cumple lo prescrito en la sección 19.1. No obstante, después del 1 de julio de 2004, hasta que se expida el certificado a que se hace referencia en la sección 19.1, la Administración podrá hacer que se expida un certificado internacional de protección del buque provisional, que deberá ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código, en los siguientes casos:

.1 cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio o de su reincorporación al servicio;

.2 cuando el buque cambie el pabellón de un Gobierno Contratante por el de otro Gobierno Contratante;

.3 cuando el buque cambie el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante por el de un Gobierno Contratante; o

.4 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente.

19.4.2 Sólo se expedirá un certificado internacional de protección del buque provisional cuando la Administración, o una organización de protección reconocida que actúe en su nombre, haya verificado que:

.1 se ha llevado a cabo la evaluación de la protección del buque prescrita en la presente parte del Código;

.2 el buque lleva a bordo copia de un plan de protección del buque que cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, que se ha sometido a examen y aprobación y que se está implantando a bordo;

.3 se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que cumple lo prescrito en la regla XI-2/6, si procede;

.4 el oficial de la compañía para la protección marítima:

.1 se ha asegurado de que:

.1 el plan de protección del buque ha sido examinado para verificar que cumple lo prescrito en la presente parte del Código;

.2 el plan se ha sometido a aprobación; y

.3 el plan se está implantando a bordo; y

.2 ha habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a los ejercicios, prácticas y auditorías internas, para cerciorarse de que el buque superará con éxito la verificación prescrita en la sección 19.1.1.1 en el plazo de seis meses;

.5 se han tomado las disposiciones necesarias para llevar a cabo las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1.1;

.6 el capitán, el oficial de protección del buque y el resto del personal del buque con funciones específicas de protección están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indican en la presente parte del Código, y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleva a bordo, y que esta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entienden; y

.7 el oficial de protección del buque cumple los requisitos estipulados en la presente parte del Código.

19.4.3 La Administración, o una organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, podrá expedir un certificado internacional de protección del buque provisional.

19.4.4 El certificado internacional de protección del buque provisional será válido por un periodo de seis meses, o hasta que se expida el certificado prescrito en la sección 19.2, si esta última fecha es anterior, y no podrá prorrogarse.

19.4.5 Ningún Gobierno Contratante hará que se expida consecutivamente un segundo certificado internacional de protección del buque provisional a un buque si, en opinión de la Administración o de la organización de protección reconocida, uno de los objetivos del buque o de la compañía que solicite tal certificado es eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección 19.4.4.

19.4.6 A los efectos de la regla XI-2/9, los Gobiernos Contratantes podrán asegurarse, antes de aceptar la validez de un certificado internacional de protección del buque provisional, de que se cumple lo prescrito en las secciones 19.4.2.4 a 19.4.2.6.

APÉNDICE DE LA PARTE A

APÉNDICE 1

Modelo de certificado internacional de protección del buque

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

(*Sello oficial*) (*Estado*)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de _____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: .....
Número o letras distintivos: .....
Puerto de matrícula: .....
Tipo de buque: .....
Arqueo bruto: .....
Número IMO: .....
Nombre y dirección de la compañía: .....

SE CERTIFICA:

1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.

2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

3 Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente Certificado .....

El presente Certificado es válido hasta el .....
a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición ....
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES

Verificación adicional

Firmado .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

VERIFICACIÓN ADICIONAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA SECCIÓN A/19.3.7.2 DEL CÓDIGO PBIP

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.3 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.4 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.5 DEL CÓDIGO PBIP, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.6 DEL CÓDIGO PBIP

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.7.1 DEL CÓDIGO PBIP

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha de expiración es: .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

APÉNDICE 2

Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

(Sello oficial) *(Estado)*

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de _____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: .....
Número o letras distintivos: .....
Puerto de matrícula: .....
Tipo de buque: .....
Arqueo bruto: .....
Número IMO: .....
Nombre y dirección de la compañía: .....
Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial .....Sí/No
En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial .....

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el .....

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición ....
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REGLAMENTO (CE) Nº 725/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 31 de marzo de 2004

relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [2],

Considerando lo siguiente:

(1) Los actos ilícitos deliberados y, en especial, el terrorismo figuran entre las amenazas más graves a los ideales de democracia y libertad y los valores de la paz, que constituyen la esencia misma de la Unión Europea.

(2) Hay que garantizar en todo momento la protección del transporte marítimo de la Comunidad Europea, la de los ciudadanos que lo utilizan y la del medio ambiente, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados, tales como actos de terrorismo, actos de piratería u otros análogos.

(3) En el caso del transporte de mercancías que contienen sustancias peligrosas, tales como sustancias químicas y radiactivas, el riesgo que corren los ciudadanos y el medio ambiente de la Unión a causa de actos ilícitos deliberados puede conducir a consecuencias graves.

(4) El 12 de diciembre de 2002, la Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó un conjunto de enmiendas al Convenio SOLAS de 1974 para la seguridad de la vida humana en el mar, así como un Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Estos instrumentos, con los que se pretende mejorar la protección de los buques utilizados en el comercio internacional y las instalaciones portuarias asociadas a los mismos, contienen disposiciones obligatorias, cuyo ámbito de aplicación en la Comunidad conviene precisar en algunos casos, así como un conjunto de recomendaciones, a algunas de las cuales debe darse carácter obligatorio en la Comunidad.

(5) Sin perjuicio de la reglamentación de los Estados miembros en materia de seguridad nacional y de las medidas que pudieran adoptarse en virtud del Título VI del Tratado de la Unión Europea, para la realización del objetivo de protección presentado en el considerando 2 hay que adoptar medidas útiles en la política de transporte marítimo, estableciendo normas comunes para la interpretación, aplicación y control comunitarios de las disposiciones aprobadas por la Conferencia Diplomática de la OMI el 12 de diciembre de 2002. Conviene asimismo delegar en la Comisión las competencias de ejecución en lo que respecta a las disposiciones detalladas de ejecución.

(6) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

(7) Más allá de la reglamentación aplicable a los buques destinados al tráfico marítimo internacional y las instalaciones portuarias que les prestan servicio, ha de reforzarse la protección tanto de los buques que realizan viajes nacionales en el interior de la Comunidad como de sus instalaciones portuarias, especialmente en el caso de los buques de pasaje, debido al número de vidas humanas que este tipo de tráfico pone en juego.

(8) La Parte B del Código PBIP contiene determinadas orientaciones a las que interesa dar carácter obligatorio en la Comunidad, a fin de realizar de manera homogénea el objetivo de protección formulado en el considerando 2.

(9) Para contribuir al objetivo reconocido y necesario de fomentar el tráfico marítimo intracomunitario de corto recorrido, se debe invitar a los Estados miembros, en virtud de la Regla 11 de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS, a concertar acuerdos de protección para el tráfico marítimo intracomunitario regular por rutas fijas que utilice instalaciones portuarias específicas, sin menoscabo del nivel general de protección a que se aspira.

(10) Por lo que respecta a las instalaciones portuarias situadas en puertos que sólo ocasionalmente presten servicio al tráfico marítimo internacional, podría resultar desproporcionada una aplicación permanente de todas las reglas de protección contenidas en el presente Reglamento. Incumbe a los Estados miembros determinar, en función de las pertinentes evaluaciones de protección, los puertos que se encuentren en tales circunstancias, así como las medidas alternativas que puedan proporcionar un nivel de protección adecuado.

[1] DO C 32 de 5.2.2004, p. 21.

[2] Dictamen del Parlamento Europeo de 19 de noviembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 22 de marzo de 2004

(11) Los Estados miembros han de llevar a cabo un riguroso control del cumplimiento de las reglas de protección por parte de los buques de cualquier origen que soliciten la entrada en un puerto de la Comunidad. Es importante que designen una «autoridad de protección marítima competente», encargada de coordinar, ejecutar y supervisar la aplicación a los buques e instalaciones portuarias de las medidas de protección prescritas por el presente Reglamento. Dicha autoridad debe exigir a todo buque que solicite su entrada en puerto que facilite por anticipado la información pertinente sobre su certificado internacional de protección y los niveles de protección en que opera y ha operado con anterioridad, así como cualquier otra información práctica relacionada con la protección.

(12) Conviene que los Estados miembros puedan eximir de la obligación sistemática de presentar la información mencionada en el considerando 11 a los servicios marítimos regulares intracomunitarios o nacionales, a condición de que tal información pueda ser obtenida en todo momento de las compañías que exploten dichos servicios previa solicitud de las autoridades competentes de los Estados miembros.

(13) Los controles de protección en puerto pueden ser llevados a cabo por las autoridades de protección marítima competentes de los Estados miembros, aunque también pueden asumir esta labor, en lo que respecta al certificado internacional de protección del buque, los inspectores que desempeñan su actividad en virtud del control del Estado rector del puerto, tal como se dispone en la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) ([1]). Así pues, conviene prever la complementariedad entre unas y otras autoridades, en caso de que sean distintas.

(14) Dada la diversidad de participantes que intervienen en la aplicación de las medidas de protección, cada Estado miembro debe designar una autoridad competente única encargada de coordinar y controlar la aplicación nacional de las medidas de protección del transporte marítimo. Los Estados miembros han de disponer de los medios necesarios y elaborar un plan nacional de aplicación del presente Reglamento con vistas a lograr el objetivo de protección descrito en el considerando 2, en particular elaborando un calendario de aplicación anticipada de determinadas medidas, conforme a lo indicado en la Resolución 6 de la Conferencia Diplomática de la OMI, aprobada el 12 de diciembre de 2002. La eficacia de los controles de aplicación de cada sistema nacional debe ser objeto de inspecciones supervisadas por la Comisión.

(15) La aplicación efectiva y uniforme de las medidas de esta política plantea importantes interrogantes en relación con su financiación. La financiación de determinadas medidas adicionales de seguridad no debe falsear la competencia. A este respecto, la Comisión debe emprender inmediatamente un estudio (que se centrará, en particular, en la manera en que se reparte la financiación entre autoridades públicas y operadores, sin perjuicio de la distribución de competencias entre los Estados miembros y la Comunidad Europea), y presentar los resultados del mismo así como, eventualmente, cualquier propuesta pertinente al Parlamento Europeo y al Consejo.

(16) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([2]). Se debe definir un procedimiento de adaptación del presente Reglamento, a la luz de la experiencia adquirida para hacer obligatorias otras disposiciones de la Parte B del Código PBIP a las que en un principio el presente Reglamento no les haya conferido un carácter obligatorio.

(17) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, la instauración y aplicación de medidas útiles en el ámbito de la política de transporte marítimo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y que, por lo tanto, dada la dimensión europea del presente Reglamento, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivos

1. El presente Reglamento tiene por objetivo principal instaurar y aplicar medidas comunitarias que mejoren la protección de los buques utilizados tanto en el comercio internacional como en el tráfico nacional, así como las instalaciones portuarias asociadas a los mismos, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados.

2. Además, el Reglamento pretende sentar las bases para la interpretación y aplicación armonizadas, así como para el control comunitario, de las Medidas especiales para incrementar la protección marítima aprobadas por la Conferencia Diplomática de la OMI el 12 de diciembre de 2002, que enmiendan el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS) e instauran el Código internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias (Código PBIP).

([1]) DO L 157 de 7. 7.1995, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

([2]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

1) «Medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS», las enmiendas, que figuran en el Anexo I del presente Reglamento, por las que se inserta el nuevo capítulo XI-2 en el anexo del Convenio SOLAS de la OMI, en su versión actualizada.

2) «Código PBIP», el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, en su versión actualizada.

3) «Parte A del Código PBIP», el preámbulo y las prescripciones obligatorias que forman la Parte A del Código PBIP, que figuran en el Anexo II del presente Reglamento, relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del anexo del Convenio SOLAS, en su versión actualizada.

4) «Parte B del Código PBIP», las orientaciones que componen la Parte B del Código PBIP, que figuran en el Anexo III del presente Reglamento, relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del anexo del Convenio SOLAS, enmendado, y de la Parte A del Código PBIP, en su versión actualizada.

5) «Protección marítima», la combinación de medidas preventivas que se destinan a proteger el transporte marítimo y las instalaciones portuarias contra la amenaza de actos ilícitos deliberados.

6) «Punto de contacto para la protección marítima», el organismo designado por cada Estado miembro para servir de punto de contacto para la Comisión y otros Estados miembros, así como para facilitar, supervisar e informar sobre la aplicación de las medidas de protección marítima establecidas en el presente Reglamento.

7) «Autoridad de protección marítima competente», una autoridad nombrada por un Estado miembro para coordinar, aplicar y supervisar la aplicación de las medidas de protección prescritas por el presente Reglamento respecto de los buques y/o una o varias instalaciones portuarias. Las competencias de esta autoridad podrán ser diferentes según las tareas que se le asignen.

8) «Tráfico marítimo internacional», todo enlace por mar en barco entre una instalación portuaria situada en un Estado miembro y otra situada fuera del mismo, o a la inversa.

9) «Tráfico marítimo nacional», todo enlace en zona marítima por barco entre una instalación portuaria de un Estado miembro y la misma instalación, o bien otra, del mismo Estado miembro.

10) «Servicio regular», serie de viajes que establecen un enlace entre dos o más instalaciones portuarias:

   a) según un horario publicado; o

   b) con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática reconocible.

11) «Instalación portuaria», lugar donde se realiza la interfaz buque-puerto. Incluye, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

12) «Interfaz buque-puerto», interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

13) «Acto ilícito deliberado», acto deliberado que, por su naturaleza o su contexto, pueda perjudicar tanto a los buques utilizados en el tráfico marítimo internacional como en el nacional, a su pasaje o a su carga, o a las instalaciones portuarias asociadas a los mismos.

Artículo 3

Medidas comunes y ámbito de aplicación

1. En lo que concierne al tráfico marítimo internacional, los Estados miembros aplicarán en su integridad, a más tardar el 1 de julio de 2004, las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS y la Parte A del Código PBIP, de acuerdo con las condiciones y respecto a los buques, compañías e instalaciones portuarias regulados por dichos textos.

2. Por lo que respecta al tráfico marítimo nacional, los Estados miembros aplicarán, a más tardar el 1 de julio de 2005, las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS y la Parte A del Código PBIP a los buques de pasaje destinados al tráfico nacional y pertenecientes a la clase A, según la definición del artículo 4 de la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje [1], así como a sus compañías, tal y como se definen en la Regla IX/1 del Convenio SOLAS, y a las instalaciones portuarias que les presten servicio.

3. Los Estados miembros decidirán, tras una evaluación obligatoria de los riesgos para la protección, en qué medida aplicarán, a más tardar el 1 de julio de 2007, las disposiciones del presente Reglamento a diversas categorías de buques destinados al tráfico nacional distintas de las mencionadas en el apartado 2, así como a sus compañías y a las instalaciones portuarias que les presten servicio. El nivel global de protección no deberá verse comprometido por dicha decisión.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión cualquier decisión de este tipo una vez adoptada, así como las revisiones periódicas que han de tener lugar a intervalos no superiores a los cinco años.

[1] DO L 144 de 15.5.1998, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/75/CE de la Comisión (DO L 190 de 30.7.2003, p. 6).

4. Para la aplicación de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, los Estados miembros tendrán plenamente en cuenta las orientaciones de la Parte B del Código PBIP.

5. Los Estados miembros observarán las disposiciones de los párrafos siguientes de la Parte B del Código PBIP, como si fueran obligatorias:

— 1.12 (Revisión de los planes de protección de los buques)

— 1.16 (Evaluación de la protección de las instalaciones portuarias)

— 4.1 (Protección de la confidencialidad de los planes y evaluaciones de protección)

— 4.4 (Organizaciones de protección reconocidas)

— 4.5 (Competencias mínimas de los organismos de protección reconocidos)

— 4.8 (Establecimiento de nivel de protección)

— 4.14, 4.15, 4.16 (Puntos de contacto e información en relación con los planes de protección de las instalaciones portuarias)

— 4.18 (Documentos de identificación)

— 4.24 (Aplicación por los buques de las medidas de protección auspiciadas por el Estado por cuyo mar territorial navegan)

— 4.28 (Dotación de los buques)

— 4.41 (Comunicación de datos en caso de expulsión de un puerto o denegación de entrada en el mismo)

— 4.45 (Buques de Estados que no son Partes en el Convenio)

— 6.1 (Obligación de la compañía de facilitar al capitán información sobre los operadores del buque)

— 8.3 a 8.10 (Normas mínimas aplicables a la evaluación de la protección del buque)

— 9.2 (Normas mínimas aplicables al plan de protección del buque)

— 9.4 (Independencia de las organizaciones de protección reconocidas)

— 13.6 y 13.7 (Periodicidad de los ejercicios y prácticas de protección que deben realizar las dotaciones de los buques, así como los oficiales de protección de buques y de las compañías)

— 15.3 y 15.4 (Normas mínimas aplicables a la evaluación de la protección de la instalación portuaria)

— 16.3 y 16.8 (Normas mínimas aplicables al plan de protección de la instalación portuaria)

— 18.5 y 18.6 (Periodicidad de los ejercicios y prácticas de protección que deben realizarse en las instalaciones portuarias, y en las que participan los oficiales de protección de las mismas).

6. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 15.4 de la Parte A del Código PBIP, se efectuará la revisión periódica de las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias, prescrita en el párrafo 1.16 de la Parte B del Código PBIP, a más tardar a los cinco años de la realización de las evaluaciones o de la última revisión.

7. El presente Reglamento no se aplicará a los buques de guerra o de transporte de tropas, a los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, a los buques carentes de propulsión mecánica, a los buques de madera y construcción primitiva ni a los buques de pesca o navíos que no realizan actividades comerciales.

8. Sin perjuicio de las disposiciones de los apartados 2 y 3, los Estados miembros garantizarán, cuando se aprueben planes de protección de buques y planes de protección de instalaciones portuarias, que tales planes contengan disposiciones apropiadas para asegurar que la protección de los buques a los que se aplique el presente Reglamento no se vea comprometida por ningún buque, interfaz puerto o actividad buque-buque realizada por un buque no sujeto al presente Reglamento.

Artículo 4

Comunicación de información

1. Los Estados miembros comunicarán a la OMI, a la Comisión y a los demás Estados miembros la información exigida conforme a lo prescrito en la Regla 13 (Comunicación de información) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS.

2. Cada Estado miembro comunicará a la Comisión y a los demás Estados miembros los datos de contacto de los funcionarios mencionados en el párrafo 4.16 de la Parte B del Código PBIP, así como la información prevista en el párrafo 4.41 de la Parte B del Código PBIP en caso de expulsión de un buque de un puerto de la Comunidad o de prohibición de acceso al mismo.

3. Cada Estado miembro elaborará la lista de las instalaciones portuarias afectadas, teniendo en cuenta las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias que se hayan realizado y el ámbito de aplicación de las disposiciones adoptadas en cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 2 de la Regla 2 de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS.

A más tardar el 1 de julio de 2004, cada Estado miembro comunicará a los demás Estados miembros y a la Comisión dicha lista. La Comisión y cualquier Estado miembro afectado recibirán asimismo información adecuada sobre las medidas adoptadas.

Artículo 5

Acuerdos de protección alternativos o acuerdos de protección equivalentes

1. A los fines del presente Reglamento, la Regla 11 (Acuerdos de protección alternativos) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS podrá aplicarse también al tráfico marítimo intracomunitario regular por rutas fijas que utilice instalaciones portuarias asociadas.

2. A tal efecto, los Estados miembros podrán concertar entre sí, en lo que a cada uno concierna, los acuerdos bilaterales o multilaterales previstos en dicha Regla del Convenio SOLAS. En particular, los Estados miembros podrán examinar estos acuerdos con el fin de fomentar el transporte marítimo intracomunitario de corto recorrido.

Los Estados miembros interesados notificarán sus acuerdos a la Comisión y proporcionarán detalles suficientes de las medidas con el fin de permitir a ésta evaluar si los acuerdos cuestionan el nivel de seguridad de otros buques o de instalaciones portuarias no cubiertos por los acuerdos. Los detalles de las medidas vinculadas directamente a la seguridad nacional, si existieren, podrán omitirse de la notificación destinada a la Comisión.

La Comisión estudiará si dichos acuerdos garantizan un nivel de protección adecuado, en especial con respecto a lo prescrito en el párrafo 2 de la mencionada Regla 11, y si son conformes al Derecho comunitario y al correcto funcionamiento del mercado interior. De no considerarlo así, la Comisión, en el plazo de cuatro meses, tomará una decisión de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 11, en cuyo caso los Estados miembros interesados revocarán o modificarán los acuerdos en consonancia.

3. La periodicidad de la revisión de esos acuerdos, prescrita en el párrafo 4 de la Regla 11 de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, no podrá exceder de cinco años.

4. Los Estados miembros podrán adoptar, para el tráfico marítimo nacional y las instalaciones portuarias contemplados en los apartados 2 y 3 del artículo 3 del presente Reglamento, las disposiciones de protección equivalentes contempladas en la Regla 12 (Disposiciones de protección equivalentes) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS, siempre que estas medidas de seguridad sean al menos tan eficaces como las prescritas en la Regla XI-2 del Convenio SOLAS y las disposiciones obligatorias pertinentes del Código PIBP.

El Estado miembro interesado comunicará a la Comisión suficientes detalles de estas medidas una vez adoptadas, así como sus revisiones periódicas, a más tardar cinco años después de su adopción o de su última revisión.

Las condiciones de aplicación de tales medidas serán inspeccionadas por la Comisión, de conformidad con los apartados 4, 5 y 6 del artículo 9 del presente Reglamento.

Artículo 6

Suministro de información sobre protección antes de la entrada en un puerto de un Estado miembro

1. Cuando un buque sujeto a lo prescrito en las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS y el Código PBIP, o a las disposiciones del artículo 3 del presente Reglamento, anuncie su intención de entrar en un puerto de un Estado miembro, la autoridad de protección marítima competente de dicho Estado miembro exigirá que se le facilite la información mencionada en el párrafo 2.1 de la Regla 9 (Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS. Dicha autoridad examinará, en la medida en que sea necesario, la información proporcionada y aplicará, según corresponda, los procedimientos establecidos en el párrafo 2 de dicha Regla.

2. Se facilitará la información citada en el apartado 1:

a) con 24 horas de antelación como mínimo, o

b) a más tardar, en el momento en que el buque salga del puerto anterior, si la duración del viaje es inferior a 24 horas, o

c) si no se conoce el puerto de escala o si éste se modifica durante el viaje, desde el momento en que ese puerto de escala sea conocido.

3. Se conservará un informe del procedimiento seguido con cada buque sujeto a un suceso que afecte a la protección marítima, tal como se define en el párrafo 1.13 de la Regla 1 (definiciones) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS.

Artículo 7

Exenciones del suministro de información sobre protección antes de la entrada en puerto

1. Los Estados miembros podrán eximir de lo dispuesto en el artículo 6 a los servicios regulares entre instalaciones portuarias situadas en su territorio, a condición de que cumplan las condiciones siguientes:

a) la compañía explotadora de los servicios regulares confeccione y tenga al día una lista de los buques afectados y la transmita a la autoridad de protección marítima competente para el puerto en cuestión;

b) por cada viaje realizado, se tenga a disposición de la autoridad de protección marítima competente, por si la solicitase, la información mencionada en el párrafo 2.1 de la Regla 9 de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS. La compañía deberá establecer un sistema interno que garantice 24 horas al día la transmisión inmediata de dicha información a la autoridad de protección marítima competente, cuando ésta la solicite.

2. Cuando se preste un servicio regular internacional entre dos o más Estados miembros, cualquiera de ellos podrá solicitar a los otros la concesión de una exención para dicho servicio conforme a las condiciones establecidas en el apartado 1.

3. Los Estados miembros comprobarán periódicamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 1 y 2. Si al menos una de ellas dejara de cumplirse, retirarán inmediatamente el privilegio de la exención a la compañía interesada.

4. Los Estados miembros elaborarán la lista de compañías y buques que gocen de exenciones en aplicación del presente artículo, así como toda actualización de la misma, y comunicarán esa información a la Comisión y a todo Estado miembro afectado.

5. Sin perjuicio de las disposiciones de los apartados 1 y 2, un Estado miembro podrá, por motivos de seguridad y procediendo caso por caso, solicitar que se le facilite la información mencionada en el párrafo 2.1 de la Regla 9 de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS antes de la entrada en un puerto.

Artículo 8

Controles de protección en los puertos de un Estado miembro

1. El control del certificado, tal como se define en el párrafo 1.1 de la Regla 9 (Control de los buques en puerto) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS, será efectuado en el puerto, bien por la autoridad de protección marítima competente definida en el punto 7 del artículo 2 del presente Reglamento, o bien por los inspectores definidos en el apartado 5 del artículo 2 de la Directiva 95/21/CE.

2. Cuando el oficial que proceda al control del certificado mencionado en el apartado 1 tenga motivos fundados para pensar que el buque no cumple las prescripciones de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS o del Código PBIP, pero no pertenezca a una autoridad que sea competente en ese Estado miembro para aplicar las medidas establecidas en los párrafos 1.2 y 1.3 de la Regla 9 de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS, lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la referida autoridad.

Artículo 9

Aplicación y control de la conformidad

1. Los Estados miembros asumirán las tareas administrativas y de control derivadas de las disposiciones de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS y del Código PBIP. Los Estados miembros se asegurarán de que se destinan y aplican efectivamente todos los medios necesarios para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Los Estados miembros designarán un punto de contacto de protección marítima a más tardar el 1 de julio de 2004.

3. Cada Estado miembro adoptará un programa nacional de aplicación del presente Reglamento.

4. A los seis meses de la fecha de aplicación de las medidas pertinentes mencionadas en el artículo 3, la Comisión, en colaboración con el punto de contacto citado en el apartado 2, comenzará una serie de inspecciones, incluidas inspecciones de una muestra adecuada de instalaciones portuarias y compañías pertinentes, para controlar la aplicación por los Estados miembros del presente Reglamento. Esas inspecciones tendrán en cuenta la información facilitada por dicho punto de contacto, incluidos informes de control. Las particularidades de dichas inspecciones se decidirán de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 11.

5. Los agentes a quienes la Comisión encomiende las inspecciones reguladas en el apartado 4 recibirán, antes de iniciar sus tareas, una autorización escrita de la Comisión que especificará la naturaleza y objeto de la inspección, así como la fecha prevista en que dará comienzo. La Comisión notificará con suficiente antelación la realización de estas inspecciones a los Estados miembros interesados.

El Estado miembro interesado se someterá a dichas inspecciones y velará para que se sometan también a las mismas los organismos y personas interesados.

6. La Comisión transmitirá los informes de inspección al Estado miembro interesado, el cual notificará detalles suficientes de las medidas adoptadas para poner remedio a las eventuales deficiencias en los tres meses siguientes a la recepción de dichos informes. Tanto el informe como la lista de medidas adoptadas serán transmitidos al Comité a que se refiere el apartado 1 del artículo 11.

Artículo 10

Integración de enmiendas en instrumentos internacionales

1. Los instrumentos internacionales aplicables mencionados en el artículo 2, que se aplican de conformidad con el apartado 1 del artículo 3, serán los que hayan entrado en vigor, incluidas las enmiendas más recientes a los mismos, con excepción de las enmiendas excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento como resultado del procedimiento de control de la conformidad establecido por el apartado 5.

2. La integración de enmiendas en los instrumentos internacionales mencionados en el artículo 2, con respecto a los buques que presten servicios nacionales y a las instalaciones portuarias destinadas a los mismos a los que se aplique el presente Reglamento, en la medida en que constituyan una actualización técnica de las disposiciones del Convenio SOLAS y del Código PBIP, se decidirán de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 11. El procedimiento de control de la conformidad establecido en el apartado 5 no se aplicará en estos casos.

3. De conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 11, podrán adoptarse disposiciones para definir procedimientos armonizados para la aplicación de las disposiciones obligatorias del Código PBIP, sin ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

4. Para los fines del presente Reglamento y con vistas a reducir los riesgos de conflicto entre la legislación marítima comunitaria y los instrumentos internacionales, los Estados miembros y la Comisión cooperarán, a través de reuniones de coordinación u otros medios apropiados, con vistas a definir, si procede, una posición o un enfoque comunes en los foros internacionales competentes.

5. Se establece un procedimiento de control de la conformidad para excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento cualquier enmienda a un instrumento internacional sólo en caso de que, sobre la base de una evaluación de la Comisión, exista un riesgo manifiesto de que la enmienda reduzca el nivel de protección marítima o sea incompatible con la legislación comunitaria.

El procedimiento de control de la conformidad podrá ser usado únicamente para introducir enmiendas al presente Reglamento en los ámbitos expresamente cubiertos por el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 11 y estrictamente en el marco del ejercicio de los poderes de ejecución atribuidos a la Comisión.

6. En las circunstancias mencionadas en el apartado 5, el procedimiento de control de la conformidad será iniciado por la Comisión que, si procede, podrá actuar a solicitud de un Estado miembro.

La Comisión someterá al Comité a que se refiere el apartado 1 del artículo 11, sin demora, tras la adopción de una enmienda a un instrumento internacional, una propuesta de medidas con objeto de excluir la enmienda en cuestión del presente Reglamento.

El procedimiento de control de la conformidad, incluidos, en su caso, los procedimientos establecidos en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, se completará a más tardar un mes antes de la expiración del período establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la enmienda en cuestión o de la fecha proyectada para la entrada en vigor de la enmienda mencionada.

7. En caso del riesgo mencionado en el párrafo primero del apartado 5, los Estados miembros se abstendrán, en el transcurso del procedimiento de control de la conformidad, de tomar cualquier iniciativa tendente a integrar la enmienda en la legislación nacional o a aplicar la enmienda al instrumento internacional correspondiente.

8. Todas las enmiendas pertinentes a instrumentos internacionales que se integren en la legislación marítima comunitaria, de conformidad con los apartado 5 y 6, se publicarán, para información, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 11

Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 6 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Los plazos contemplados en las letras b) y c) del artículo 6 de la Decisión 1999/468/CE quedan fijados en un mes.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 12

Confidencialidad

Con respecto a la aplicación del presente Reglamento, la Comisión adoptará, de acuerdo con las disposiciones de la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno [1], las medidas pertinentes para proteger la información sometida al requisito de confidencialidad a la que tenga acceso o que le sea comunicada por los Estados miembros.

Los Estados miembros adoptarán medidas equivalentes con arreglo a sus legislaciones nacionales.

Todo el personal que lleve a cabo inspecciones de protección o que esté encargado del tratamiento de información confidencial relacionada con el presente Reglamento deberá ser sometido a un adecuado control de seguridad por parte del Estado miembro del que sea nacional.

Artículo 13

Difusión de la información

1. Sin perjuicio del derecho del público al acceso a los documentos contemplado en el Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión [2], los informes de inspección y las respuestas de los Estados miembros a que se refieren el apartado 3 del artículo 4, los apartados 2 y 4 del artículo 5 y el apartado 6 del artículo 9 serán secretos y no se publicarán. Sólo estarán disponibles para las autoridades competentes, que comunicarán la información únicamente a las partes interesadas con arreglo a criterios de necesidad informativa, según las normas nacionales aplicables para la difusión de información sensible.

2. Los Estados miembros, en la medida de lo posible y con arreglo a la legislación nacional aplicable, tratarán como confidencial la información derivada de los informes de inspección y las respuestas de los Estados miembros cuando se refieren a otros Estados miembros.

3. En caso de que no se indique claramente si los informes de inspección y las respuestas deben o no divulgarse, los Estados miembros o la Comisión consultarán al Estado miembro afectado.

Artículo 14

Sanciones

Los Estados miembros garantizarán que se introduzcan sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias por inobservancia de las disposiciones del presente Reglamento.

[1] DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.
[2] DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

Artículo 15

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de julio de 2004, a excepción de las disposiciones de los apartados 2 y 3 del artículo 3 y del apartado 4 del artículo 9, que entrarán en vigor y serán aplicables a partir de las fechas previstas en dichos artículos.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 31 de marzo de 2004.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
P. COX	D. ROCHE

ANEXO I

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

«CAPÍTULO XI-2

MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Regla 1

Definiciones

1 A los efectos del presente capítulo, a menos que se disponga expresamente otra cosa, regirán las siguiente definiciones:

.1 *Granelero*: granelero definido en la regla IX/1.6.

.2 *Quimiquero*: buque tanque quimiquero definido en la regla VII/8.2.

.3 *Gasero*: buque gasero definido en la regla VII/11.2.

.4 *Nave de gran velocidad*: nave definida en la regla X/1.2.

.5 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: unidad móvil de perforación mar adentro de propulsión mecánica definida en la regla IX/1, no emplazada.

.6 *Petrolero*: petrolero definido en la regla II-1/2.12.

.7 *Compañía*: compañía definida en la regla IX/1.

.8 I*nterfaz buque-puerto*: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

.9 *Instalación portuaria*: lugar determinado por el Gobierno contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

.10 *Actividad de buque a buque*: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro;

.11 *Autoridad designada*: organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.

.12 *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:

.1 las enmiendas a la parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al anexo, salvo al capítulo I; y

.2 las enmiendas a la parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.

.13 *Suceso que afecta a la protección marítima*: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad de buque a buque.

.14 *Nivel de protección*: graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.

.15 *Declaración de protección marítima*: acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.

.16 *Organización de protección reconocida*: organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

2 En las reglas 3 a 13 el término "buque" incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad.

3 Cuando en el presente capítulo se emplea la expresión "todos los buques", ésta se refiere a todo buque al que sea aplicable el presente capítulo.

4 En las reglas 3, 4, 7, y 10 a 13, la expresión "Gobierno contratante" incluye también una referencia a la "autoridad designada".

Regla 2

Ámbito de aplicación

1 El presente capítulo es aplicable a:

.1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1.1. buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.1.2. buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y

.1.3. unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.2, los Gobiernos contratantes decidirán el ámbito de aplicación del presente capítulo y de las secciones pertinentes de la parte A del Código PBIP con respecto a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

2.1 Los Gobiernos contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en el párrafo 2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria realizada de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno contratante con respecto a lo indicado en el párrafo 2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del presente capítulo o las de la parte A del Código PBIP.

3 El presente capítulo no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

4 Nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

Regla 3

Obligaciones de los Gobiernos contratantes con respecto a la protección

1 Las Administraciones establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

2 Los Gobiernos contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

Regla 4

Prescripciones aplicables a las compañías y a los buques

1 Las compañías cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP.

2 Los buques cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP, y dicho cumplimiento se verificará y certificará según lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

3 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno contratante, o durante la permanencia en dicho puerto, el buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese Gobierno contratante, si dicho nivel es superior al establecido por la Administración para ese buque.

4 Los buques responderán sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

5 Cuando un buque no cumpla las prescripciones del presente capítulo o de la parte A del Código PBIP o no pueda respetar las prescripciones del nivel de protección establecido por la Administración o por otro Gobierno contratante aplicable a ese buque, enviará una notificación a la autoridad competente que corresponda antes de llevar a cabo una operación de interfaz buque-puerto o antes de la entrada en puerto, si ésta es anterior.

Regla 5

Responsabilidad específica de las compañías

La compañía se asegurará de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno contratante puedan determinar:

.1 quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque;

.2 quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque; y

.3 si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento.

Regla 6

Sistema de alerta de protección del buque

1 Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección, según se indica a continuación:

.1 los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente;

.2 los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004;

.3 los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004; y

.4 otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y las unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2006.

2. Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

.1 iniciará y transmitirá automáticamente una alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida;

.2 no enviará la alerta de protección a ningún otro buque;

.3 no activará ninguna otra alarma instalada a bordo; y

.4 mantendrá activa la alerta de protección hasta que haya sido desactivada y/o repuesta en su posición inicial.

3 El sistema de alerta de protección del buque:

.1 podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición; y

.2 se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la Organización.

4 Los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque estarán proyectados de modo que la alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.

5 La prescripción de llevar un sistema de alerta de protección del buque podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica instalada en cumplimiento de las prescripciones del capítulo IV, siempre y cuando se cumplan todas las prescripciones de la presente regla.

6 Cuando una Administración reciba notificación de una alerta de protección del buque, dicha Administración deberá notificarlo inmediatamente al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

7 Cuando un Gobierno contratante reciba notificación de una alerta de protección del buque procedente de un buque que no tenga derecho a enarbolar su pabellón, dicho Gobierno contratante lo notificará inmediatamente a la Administración pertinente y, si procede, al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

Regla 7

Amenazas para los buques

1 Los Gobiernos contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.

2 Los Gobiernos contratantes habilitarán un punto de contacto mediante el que tales buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques puedan informar de cualquier aspecto de protección preocupante acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.

3 Cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno contratante interesado informará a los buques afectados y a sus administraciones de:

.1 el nivel de protección urgente;

.2 toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP; y

.3 las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

Regla 8

Facultades discrecionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque

1 El capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su criterio profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto las identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno contratante), o de sus efectos personales, y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.

2 Si, según el criterio profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque. En tales casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará inmediatamente de ello a la Administración y, si procede, al Gobierno contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el nivel de protección vigente. Cuando se presenten tales casos, la Administración se asegurará de que se resuelven estos conflictos y de que la posibilidad de que se reproduzcan se reduce al mínimo.

Regla 9

Medidas de control y cumplimiento

1 Control de los buques en puerto

1.1 A los efectos del presente capítulo, todo buque al que éste sea aplicable estará sujeto a un control cuando se encuentre en un puerto de otro Gobierno contratante, que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, los cuales podrán ser los mismos que desempeñen las funciones contempladas en la regla I/19. Tal control se limitará a verificar que hay a bordo un certificado internacional de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional válido expedido en virtud de las disposiciones de la parte A del Código PBIP ("certificado"), que se aceptará siempre que sea válido, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

1.2 Cuando haya tales motivos fundados, o cuando no se presente un certificado válido cuando se solicite, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno contratante deberán imponer al buque una o más de las medidas de control indicadas en el párrafo 1.3. Las medidas que se impongan deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

1.3 Tales medidas de control serán las siguientes: inspección del buque, demora del buque, detención del buque, restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto, o expulsión del buque del puerto. Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

2 Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno contratante

2.1 A los efectos del presente capítulo, un Gobierno contratante podrá exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información a funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno, para garantizar el cumplimiento del presente capítulo antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control:

.1 que el buque está en posesión de un certificado válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;

.2 el nivel de protección al que opera el buque en ese momento;

.3 el nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;

.4 toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;

.5 que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3; o

.6 toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

Si así lo solicita el Gobierno contratante, el buque o la compañía proporcionarán confirmación, aceptable para dicho Gobierno contratante, de la información exigida *supra*.

2.2 Todo buque al que sea aplicable el presente capítulo y que desee entrar en el puerto de otro Gobierno contratante facilitará la información indicada en el párrafo 2.1 a petición de los funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno. El capitán puede negarse a facilitar tal información aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársele la entrada al puerto.

2.3 El buque mantendrá un registro de la información mencionada en el párrafo 2.1 correspondiente a las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas.

2.4 Si una vez recibida la información indicada en el párrafo 2.1, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno contratante del puerto en el que desee entrar el buque tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, tales funcionarios intentarán establecer una comunicación con el buque y entre el buque y la Administración para rectificar el incumplimiento. Si no se puede rectificar el incumplimiento mediante esa comunicación, o si los funcionarios tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple en otros sentidos lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, podrán adoptar disposiciones con respecto a ese buque, según se indica en el párrafo 2.5. Tales disposiciones deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones brindadas en la parte B del Código PBIP.

2.5 Tales disposiciones son las siguientes:

.1 exigencia de que se rectifique el incumplimiento;

.2 exigencia de que el buque acuda a un lugar determinado en el mar territorial o en las aguas interiores de ese Gobierno contratante;

.3 inspección del buque, si éste se encuentra en el mar territorial del Gobierno contratante en cuyo puerto desee entrar; o

.4 denegación de la entrada al puerto.

Antes de adoptar cualquiera de estas disposiciones, el Gobierno contratante informará al buque de sus intenciones. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto. En tal caso, no se aplicará la presente regla.

3. Disposiciones adicionales

3.1 En caso de que:

.1 se imponga una de las medidas de control que se mencionan en el párrafo 1.3 que no sea una medida administrativa o correctiva de menor importancia; o

.2 se adopte cualquiera de las disposiciones que se mencionan en el párrafo 2.5, un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno contratante informará inmediatamente por escrito a la Administración de las medidas de control impuestas o de las disposiciones adoptadas, y de las razones para ello. El Gobierno contratante que imponga las medidas de control o las disposiciones también informará a la organización de protección reconocida que expidió el certificado del buque de que se trate y a la Organización cuando se hayan impuesto tales medidas de control o se hayan adoptado disposiciones.

3.2 Cuando se deniegue la entrada a un puerto o se expulse a un buque de un puerto, las autoridades del Estado rector del puerto deberán comunicar los hechos oportunos a las autoridades del Estado del próximo puerto de escala, si se conoce, y a otros Estados ribereños pertinentes, teniendo en cuenta las directrices que elaborará la Organización. Se garantizará que tal comunicación es confidencial y se trasmite por medios seguros.

3.3. Sólo se denegará la entrada a un puerto en virtud de los párrafos 2.4 y 2.5, o se obligará a un buque a abandonar un puerto en virtud de los párrafos 1.1 a 1.3, cuando los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno contratante tengan motivos fundados para pensar que el buque supone una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza.

3.4 Las medidas de control mencionadas en el párrafo 1.3 y las disposiciones mencionadas en el párrafo 2.5 sólo se impondrán, en virtud de la presente regla, hasta que se haya corregido el incumplimiento que dio lugar a la adopción de las medidas de control o las disposiciones de manera que el Gobierno contratante juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el buque o la Administración, si las hay.

3.5 Cuando los Gobiernos contratantes ejerzan el control previsto en el párrafo 1 o adopten las disposiciones previstas en el párrafo 2:

.1 harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir; y

.2 no impedirán el acceso al buque en caso de emergencia o por razones humanitarias y a efectos de protección.

Regla 10

Prescripciones aplicables a las instalaciones portuarias

1 Las instalaciones portuarias cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B de dicho Código.

2 Los Gobiernos contratantes que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones portuarias a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:

.1 las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias se efectúan, revisan y aprueban de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP; y

.2 los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboran revisan, aprueban e implantan de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

3. Los Gobiernos contratantes deberán establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, indicando también los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima.

Regla 11

Acuerdos de protección alternativos

1 Cuando implanten lo dispuesto en el presente capítulo y en la parte A del Código PBIP, los Gobiernos contratantes podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos contratantes sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.

2 Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.

3 Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo.

4 Estos acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o en las amenazas calculadas para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo.

Regla 12

Disposiciones de protección equivalentes

1 Una Administración podrá aceptar que un determinado buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón aplique otras medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. La Administración que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

2 Cuando un Gobierno contratante implante el presente capítulo y la parte A del Código PBIP, podrá aceptar que una determinada instalación portuaria o grupo de instalaciones portuarias que estén situadas dentro de su territorio, y a las que no sea aplicable un acuerdo concluido en virtud de la regla 11, apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. El Gobierno contratante que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

Regla 13

Comunicación de información

1 Los Gobiernos contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, y divulgarán para conocimiento de las compañías y los buques:

.1 los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;

.2 las zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan;

.3 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir las alertas de protección buque-tierra mencionados en la regla 6.2.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto;

.4 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos contratantes que apliquen las medidas de control y cumplimiento, mencionadas en la regla 9.3.1, y adoptar las medidas oportunas al respecto; y

.5 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de cualquier aspecto de protección preocupante, tal como se indica en la regla 7.2; y actualizarán después tal información cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos contratantes para información de sus funcionarios.

2 Los Gobiernos contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, los nombres y datos de contacto de toda organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, así como los pormenores de la responsabilidad específica delegada en dichas organizaciones y las condiciones de la autorización concedida. Tal información se actualizará cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos contratantes para información de sus funcionarios.

3 Los Gobiernos contratantes remitirán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, una lista de los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección aprobado y la correspondiente fecha de aprobación, y posteriormente también comunicarán los siguientes cambios cuando se produzcan:

.1 se hayan introducido o vayan a introducirse cambios en el lugar o lugares cubiertos por un plan de protección de instalación portuaria aprobado. En tales casos, en la información comunicada se especificarán los cambios con respecto al lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha en la cual se vayan a introducir o se hayan implantado tales cambios;

.2 se haya retirado o se vaya a retirar un plan de protección de instalación portuaria aprobado, previamente incluido en la lista remitida a la Organización. En tales casos, en la información comunicada se especificará la fecha en la cual el retiro surtirá efecto o se hayan implantado. Estos casos se pondrán en conocimiento de la Organización tan pronto como sea posible; y

.3 haya adiciones a la lista de planes de protección de instalaciones portuarias aprobados. En tales casos, en la información comunicada se especificará el lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha de aprobación.

4 Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos contratantes remitirán a la Organización, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada de todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la información comunicada a la Organización de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 durante los cinco años anteriores.

5 Los Gobiernos contratantes comunicarán a la Organización la información relativa a la firma de un acuerdo en virtud de la regla 11. La información comunicada incluirá:

.1 los nombres de los Gobiernos contratantes que hayan firmado el acuerdo;

.2 las instalaciones portuarias y las rutas fijas cubiertas por el acuerdo;

.3 la periodicidad con que se revisará el acuerdo;

.4 la fecha de entrada en vigor del acuerdo; y

.5 datos sobre las consultas que se hayan mantenido con otros Gobiernos contratantes;

y posteriormente, también comunicarán a la Organización, con la mayor prontitud posible, toda información que se refiera a la enmienda o la terminación del acuerdo.

6 Todo Gobierno contratante que permita en virtud de la regla 12 que se adopten disposiciones de protección equivalentes respecto de un buque con derecho a enarbolar su pabellón o de una instalación portuaria situada dentro de su territorio, comunicará a la Organización los pormenores de tales disposiciones.

7 La Organización pondrá a disposición de los demás Gobiernos contratantes que lo soliciten la información comunicada en virtud del párrafo 3.»

ANEXO II

«CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

PREÁMBULO

1. La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, así como el presente Código, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.

2. Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

3. En su primer período de sesiones extraordinario, también celebrado en noviembre de 2001, el MSC, con el fin de acelerar el desarrollo y adopción de las correspondientes medidas de protección constituyó un grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima. La primera reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima se celebró en febrero de 2002, y los resultados de sus deliberaciones se presentaron y examinaron en mayo de 2002, en el 75° período de sesiones del Comité, en el que se constituyó un grupo especial de trabajo a fin de seguir perfeccionando las propuestas. El MSC examinó en su 75° período de sesiones el informe de dicho Grupo de trabajo y recomendó avanzar en los preparativos mediante una nueva reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC, que se celebró en septiembre de 2002. En su 76° período de sesiones, el MSC examinó los resultados de la reunión del Grupo de trabajo interperiodos celebrada en septiembre de 2002 y la labor ulterior del Grupo de trabajo, que se reunió durante el 76° período de sesiones del Comité, en diciembre de 2002, inmediatamente antes de la Conferencia diplomática y aprobó la versión definitiva de los textos propuestos que habría de examinar la Conferencia.

4. La Conferencia diplomática (9 a 13 de diciembre de 2002) también adoptó enmiendas a las disposiciones existentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974) para acelerar la implantación de las prescripciones relativas a la instalación de sistemas de identificación automática, y adoptó nuevas reglas del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, relativas al marcado del número de identificación del buque y a la obligación de llevar un registro sinóptico continuo en los buques. La Conferencia diplomática aprobó asimismo varias resoluciones, incluidas las relativas a la implantación y revisión del presente Código, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas. Se reconoció que quizá sea preciso revisar y enmendar algunas de las nuevas disposiciones sobre protección marítima una vez que esas dos organizaciones hayan ultimado su labor.

5. Las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y del presente Código son aplicables a los buques y a las instalaciones portuarias. La ampliación del Convenio SOLAS 1974 a las instalaciones portuarias se acordó partiendo de la base de que ese Convenio ofrece el medio más rápido para conseguir que las medidas necesarias relativas a la protección marítima entren en vigor y se apliquen prontamente. No obstante, se acordó asimismo que las disposiciones relativas a las instalaciones portuarias se aplicaran únicamente a la interfaz buque-puerto. La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán colaborando para profundizar en la cuestión más amplia de la protección de las zonas portuarias. También se acordó que las disposiciones no se harían extensivas a la respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran resultar necesarias después de un ataque de este tipo.

6. Las disposiciones están redactadas de modo que se garantice su compatibilidad con las del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

7. Las disposiciones representan un cambio significativo del enfoque en el sector marítimo internacional de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional. Hay que admitir que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes. Por ello, se reconoce plenamente la importancia de la cooperación técnica para ayudar a los Gobiernos Contratantes a que implanten estas disposiciones.

8. La implantación de las disposiciones requerirá una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección. Las prácticas y procedimientos existentes tendrán que someterse a revisión y modificarse si no ofrecen un nivel adecuado de protección. En interés de una mayor protección marítima tanto los sectores naviero y portuario como las autoridades nacionales y locales tendrán que asumir responsabilidades adicionales.

9. Las orientaciones recogidas en la parte B del presente Código deberán tenerse en cuenta al implantar las disposiciones sobre protección que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en la parte A del presente Código. Sin embargo, esas orientaciones serán aplicables en mayor o menor medida según la naturaleza de la instalación portuaria y del buque, del servicio de que se trate y/o de la carga.

10. Nada de lo dispuesto en el presente Código se interpretará o aplicará de manera contraria al debido respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario.

11. Reconociendo que el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, estipula que las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos, cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque vive y trabaja a bordo de éste y necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

PARTE A

PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

1 GENERALIDADES

1.1 **Introducción**

Esta parte del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

1.2 **Objetivos**

Los objetivos del presente Código son:

.1 establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;

.2 definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;

.3 garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;

.4 ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y

.5 garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

1.3 **Prescripciones funcionales**

Con objeto de alcanzar los objetivos del presente Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;

.2 exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;

.3 evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;

.4 evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;

.5 facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;

.6 exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y

.7 exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

2 DEFINICIONES

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

.1 *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

.2 *Regla*: una regla del Convenio.

.3 *Capítulo*: un capítulo del Convenio.

.4 *Plan de protección del buque*: un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.5 *Plan de protección de la instalación portuaria*: un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.6 *Oficial de protección del buque*: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

.7 *Oficial de la compañía para la protección marítima*: la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

.8 *Oficial de protección de la instalación portuaria*: la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

.9 *Nivel de protección 1*: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

.10 *Nivel de protección 2*: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

.11 *Nivel de protección 3*: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un período de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

2.2 Cuando se emplea en el presente Código el término "buque", éste incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, tal como se definen en la regla XI-2/1.

2.3 La expresión "Gobierno Contratante" en relación con cualquier referencia a una instalación portuaria, al usarse en las secciones 14 a 18, incluye una referencia a la "autoridad designada".

2.4 A menos que se definan expresamente de otra manera en la presente parte, los términos y expresiones utilizados tendrán el mismo sentido que en los capítulos I y XI-2.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 El presente Código se aplica a:

.1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y

.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

3.2 Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

3.2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en la sección 3.2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con la presente parte del Código.

3.2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección 3.2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código.

3.3 El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

3.4 Las secciones 5 a 13 y 19 de la presente parte se aplican a las compañías y los buques que se especifican en la regla XI-2/4.

3.5 Las secciones 5 y 14 a 18 de la presente parte se aplican a las instalaciones portuarias que se especifican en la regla XI-2/10.

3.6 Ninguna disposición del presente Código irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

4 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

4.1 A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

.1 en qué medida es creíble la información sobre la amenaza;

.2 en qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;

.3 en qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y

.4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

4.2 Cuando establezcan un nivel de protección 3, los Gobiernos Contratantes impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.

4.3 Los Gobiernos Contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, a excepción de las siguientes:

.1 determinación del nivel de protección aplicable;

.2 aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada;

.3 determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria;

.4 aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado;

.5 ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9; y

.6 definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

4.4 Los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.

5. DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

5.1 Los Gobiernos Contratantes determinarán cuándo se requiere una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.

5.2 Un buque podrá solicitar que se cumplimente una declaración de protección marítima cuando:

.1 el buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;

.2 exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;

.3 se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;

.4 el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o

.5 el buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

5.3 Las solicitudes de declaración de protección marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.

5.4 Incumbirá cumplimentar la declaración de protección marítima:

.1 en el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,

.2 en el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina otra cosa, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

5.5 La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

5.6 Los Gobiernos Contratantes especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el período mínimo por el que las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

5.7 Las Administraciones especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el período mínimo por el que los buques con derecho a enarbolar su pabellón deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA

6.1 La compañía se asegurará de que el plan de protección del buque contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

6.2 La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

7. PROTECCIÓN DEL BUQUE

7.1 Los buques están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes, como se indica más adelante.

7.2 En el nivel de protección 1, se llevarán a cabo las siguientes actividades, mediante las medidas adecuadas, en todos los buques, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, con objeto de determinar y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección marítima:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;

.2 controlar el acceso al buque;

.3 controlar el embarco de las personas y sus efectos;

.4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.5 vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;

.6 supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

7.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.5 Cuando la Administración establezca un nivel de protección 2 ó 3, el buque acusará recibo de las instrucciones sobre el cambio del nivel de protección.

7.6 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante que haya establecido un nivel de protección 2 o 3, o durante su permanencia en él, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualesquiera dificultades que encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

7.7 Si la Administración exige a un buque que establezca un nivel de protección más elevado que el del puerto en el que tenga intención de entrar o en el que ya se encuentre, o si el buque ya opera a ese nivel, el buque comunicará inmediatamente este hecho a la autoridad competente del Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria y al oficial de protección de la instalación portuaria.

7.7.1 En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

7.8 La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 o 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante, informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.

7.9 Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.

7.9.1 Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante también les comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

8. EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

8.1 La evaluación de la protección del buque es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

8.2 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor, de conformidad con lo dispuesto en la presente sección y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

8.3 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida podrá llevar a cabo la evaluación de la protección de un determinado buque.

8.4 La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcará, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;

.2 identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;

.3 identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y

.4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

8.5 La compañía documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

9 PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

9.1 Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

9.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección para un determinado buque.

9.2 La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a un plan previamente aprobado, en organizaciones de protección reconocidas.

9.2.1 En tales casos, la organización de protección reconocida encargada del examen y aprobación del plan de protección para un buque en particular, o de las enmiendas al mismo, no habrá participado en la preparación de la evaluación de la protección del buque ni del plan de protección del buque ni de las enmiendas que se estén sometiendo a examen.

9.3 Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la evaluación de la protección que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.

9.4 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;

.2 identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;

.3 medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;

.4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;

.5 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;

.6 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.7 tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;

.8 procedimientos para verificar las actividades de protección;

.9 procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;

.10 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;

.11 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;

.12 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;

.13 identificación del oficial de protección del buque;

.14 identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;

.15 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;

.16 la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;

.17 identificación de los lugares donde encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque; y

.18 procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsas alertas.

9.4.1 El personal que lleve a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque.

9.5 La Administración determinará qué cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán sin que ella haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán por lo menos tan eficaces como las medidas prescritas en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

9.5.1 La naturaleza de los cambios del plan de protección del buque o del equipo de protección que hayan sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 9.5 estará documentada de forma que quede clara tal aprobación. Esa aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional). Si estos cambios son provisionales, no será necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o el equipo originales aprobados.

9.6 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

9.7 El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

9.8 Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección 9.8.1.

9.8.1 Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno Contratante del buque pertinente, o del capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones 2.,4.,5.,7.,15.,17. y 18. de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

10 REGISTROS

10.1 Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el período mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:

.1 formación, ejercicios y prácticas;

.2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;

.3 fallos en la protección;

.4 cambios en el nivel de protección;

.5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;

.6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;

.7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;

.8 revisión periódica del plan de protección del buque;

.9 implantación de las enmiendas al plan; y

.10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

10.2 Los registros se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

10.3 Los registros podrán mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.

10.4 Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación no autorizados.

11 OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

11.1 La compañía designará a un oficial de la compañía para la protección marítima. La persona designada como oficial de la compañía para la protección marítima podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona. En función del número o el tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varias personas como oficiales de la compañía para la protección marítima, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona.

11.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;

.2 asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;

.3 garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;

.4 asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;

.5 organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;

.6 organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;

.7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;

.8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;

.9 garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;

.10 asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;

.11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;

.12 asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y

.13 garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

12 OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

12.1 En cada buque se designará un oficial de protección del buque.

12.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;

.2 mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;

.3 coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;

.4 proponer modificaciones al plan de protección del buque;

.5 informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;

.6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;

.7 garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;

.8 notificar todos los sucesos que afecten a la protección;

.9 coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente; y

.10 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.

13 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima y el personal competente en tierra deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.3 El personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, según se describen en el plan de protección del buque, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.5 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14 PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

14.1 La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

14.2 En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;

.2 controlar el acceso a la instalación portuaria;

.3 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;

.4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.5 supervisar la manipulación de la carga;

.6 supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

14.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4.1 Asimismo, en el nivel de protección 3, las instalaciones portuarias deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

14.5 Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 o de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el plan de protección del buque, y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas.

14.6 Cuando se comunique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, dicho oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección del buque y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

15 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

15.2 La evaluación de la protección de la instalación portuaria será realizada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.

15.2.1 Si la evaluación de la protección de la instalación portuaria ha sido realizada por una organización de protección reconocida, el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria examinará dicha evaluación y la aprobará si cumple lo dispuesto en la presente sección.

15.3 Las personas que lleven a cabo la evaluación deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la protección de la instalación portuaria de conformidad con la presente sección, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

15.4 Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios de las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.

15.5 La evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;

.2 identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas;

.3 identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y

.4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

15.6 El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que conceda una autorización tal comunicará a la Organización los pormenores de la misma.

15.7 Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

16 PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

16.1 Para cada instalación portuaria se elaborará y mantendrá, basándose en la evaluación de la protección de la instalación portuaria, un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

16.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 16.2, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección de una determinada instalación portuaria.

16.2 El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

16.3 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma de trabajo de la instalación portuaria. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;

.2 medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;

.3 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;

.4 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;

.5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.6 tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;

.7 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;

.8 procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;

.9 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;

.10 identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;

.11 medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;

.12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;

.13 procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;

.14 procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y

.15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.4 El personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

16.5 El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de protección del puerto o cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia, o formar parte de ellos.

16.6 El Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria determinará qué cambios del plan de protección de la instalación portuaria no se implantarán sin que él haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan.

16.7 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

16.8 El plan se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados.

16.9 El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores a la Organización.

17 OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

17.1 Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.

17.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;

.2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;

.3 implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;

.4 realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;

.5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;

.6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;

.7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;

.9 coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;

.10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;

.11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y

.13 ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.

17.3 El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

18 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.2 El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus funciones y responsabilidades en la esfera de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.3 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección de la instalación portuaria, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tipo de operaciones de la instalación portuaria, los cambios en el personal de la instalación portuaria, el tipo de buque al que presta servicio la instalación portuaria y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.4 El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección de la instalación portuaria mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

19 VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES

19.1 **Verificaciones**

19.1.1 Todo buque al que se aplique la presente parte del Código estará sujeto a las verificaciones que se especifican a continuación:

.1 una verificación inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida por primera vez el certificado que se exige en la sección 19.2, que incluirá una verificación completa del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo al que sean aplicables las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan aprobado de protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.2 una verificación de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, excepto cuando sea aplicable la sección 19.3. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan de protección del buque aprobado, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.3 al menos una verificación intermedia. Si sólo se lleva a cabo una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre la segunda y la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, según se define en la regla I/2 n). Esta verificación intermedia incluirá una inspección del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo, a fin de garantizar que siguen siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque. Esta verificación intermedia deberá refrendarse en el certificado;

.4 las verificaciones adicionales que la Administración decida.

19.1.2 Las verificaciones de los buques son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una de las organizaciones de protección reconocidas a que se hace referencia en la regla XI-2/1.

19.1.3 En todos los casos, la Administración deberá garantizar plenamente que la verificación realizada es completa y eficaz y deberá comprometerse a tomar las medidas necesarias para cumplir esta obligación.

19.1.4 Después de la verificación, el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se mantendrán en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las reglas XI-2/4.2 y XI-2/6, en la presente parte del Código y en el plan de protección del buque aprobado. Una vez efectuada una verificación en virtud de lo dispuesto en la sección 19.1.1, no se introducirá ningún cambio en el sistema de protección del buque, en el equipo de protección conexo ni en el plan de protección del buque aprobado, sin la autorización de la Administración.

19.2 **Expedición o refrendo del certificado**

19.2.1 Se expedirá un certificado internacional de protección del buque después de que se haya llevado a cabo una verificación inicial o de renovación de conformidad con las disposiciones de la sección 19.1.

19.2.2 Dicho certificado será expedido o refrendado por la Administración o por una organización de protección reconocida que actúe en nombre de la Administración.

19.2.3 Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones de la sección 19.1.1, expedirá o autorizará la expedición de un certificado internacional de protección del buque y, cuando proceda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Código.

19.2.3.1 Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe de la verificación a la Administración solicitante.

19.2.3.2 El certificado así expedido incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Administración y tendrá la misma validez y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la sección 19.2.2.

19.2.4 El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

19.3 **Duración y validez del certificado**

19.3.1 El certificado internacional de protección del buque se expedirá para el período que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.

19.3.2 Cuando la verificación de renovación se concluya dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.1 Cuando la verificación de renovación se concluya después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.2 Cuando la verificación de renovación se concluya más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicha verificación de renovación.

19.3.3 Si se expide un certificado para un período inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado más allá de la fecha de expiración hasta cubrir el período máximo especificado en la sección 19.3.1, a condición de que se lleven a cabo, según corresponda, las verificaciones a que se hace referencia en la sección 19.1.1, aplicables en los casos en que un certificado se expide por un período de cinco años.

19.3.4 Si se ha concluido una verificación de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque el nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la Administración o la organización de seguridad reconocida que actúe en nombre de la Administración podrá refrendar el certificado existente y dicho certificado se aceptará como válido durante un período adicional que no excederá de cinco meses, contados a partir de la fecha de expiración.

19.3.5 Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el período de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un período superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado Cuando se haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente sección podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.7 Si se concluye una verificación intermedia antes del período especificado en la sección 19.1.1:

.1 la fecha de expiración indicada en el certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres años a la fecha en que se concluyó la verificación intermedia;

.2 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se lleven a cabo una o más verificaciones adicionales, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre verificaciones prescritos en la sección 19.1.1.

19.3.8 Todo certificado expedido en virtud de lo prescrito en la sección 19.2 dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

.1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados en la sección 19.1.1;

.2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en las secciones 19.1.1.3 y 19.3.7.1, en caso de que sean aplicables;

.3 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente; y

.4 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

19.3.9 En caso de que:

.1 el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante cuyo pabellón tenía anteriormente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración copias del certificado internacional de protección del buque que llevara el buque antes del cambio, o toda la información relativa al mismo, y copias de los informes de verificación disponibles, o

.2 una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente, la antigua compañía transmitirá lo antes posible a la nueva copias de toda información relativa al certificado internacional de protección del buque o que pueda facilitar las verificaciones descritas en la sección 19.4.2.

19.4 Certificación provisional

19.4.1 Los certificados especificados en la sección 19.2 se expedirán únicamente cuando la Administración que expida el certificado esté plenamente convencida de que el buque cumple lo prescrito en la sección 19.1. No obstante, después del 1 de julio de 2004, hasta que se expida el certificado a que se hace referencia en la sección 19.2, la Administración podrá hacer que se expida un certificado internacional de protección del buque provisional, que deberá ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código, en los siguientes casos:

.1 cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio o de su reincorporación al servicio;

.2 cuando el buque cambie el pabellón de un Gobierno Contratante por el de otro Gobierno Contratante;

.3 cuando el buque cambie el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante por el de un Gobierno Contratante; o

.4 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente;

19.4.2 Sólo se expedirá un certificado internacional de protección del buque provisional cuando la Administración, o una organización de protección reconocida que actúe en su nombre, haya verificado que:

.1 se ha llevado a cabo la evaluación de la protección del buque prescrita en la presente parte del Código;

.2 el buque lleva a bordo copia de un plan de protección del buque que cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, que se ha sometido a examen y aprobación y que se está implantando a bordo;

.3 se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que cumple lo prescrito en la regla XI-2/6, si procede;

.4 el oficial de la compañía para la protección marítima:

.1 se ha asegurado de que:

.1 el plan de protección del buque ha sido examinado para verificar que cumple lo prescrito en la presente parte del Código;

.2 el plan se ha sometido a aprobación; y

.3 el plan se está implantando a bordo; y

.2 ha habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a los ejercicios, prácticas y auditorías internas, para cerciorarse de que el buque superará con éxito la verificación prescrita en la sección 19.1.1.1 en el plazo de seis meses;

.5 se han tomado las disposiciones necesarias para llevar a cabo las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1.1;

.6 el capitán, el oficial de protección del buque y el resto del personal del buque con funciones específicas de protección están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indican en la presente parte del Código; y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleva a bordo; que esta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entienden; y

.7 el oficial de protección del buque cumple los requisitos estipulados en la presente parte del Código

19.4.3 La Administración, o una organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, podrá expedir un certificado internacional de protección del buque provisional.

19.4.4 El certificado internacional de protección del buque provisional será válido por un período de seis meses, o hasta que se expida el certificado prescrito en la sección 19.2, si esta última fecha es anterior, y no podrá prorrogarse.

19.4.5 Ningún Gobierno Contratante hará que se expida consecutivamente un segundo certificado internacional de protección del buque provisional a un buque si, en opinión de la Administración o de la organización de protección reconocida, uno de los objetivos del buque o de la compañía que solicite tal certificado es eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, transcurrido el período de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección 19.4.4.

19.4.6 A los efectos de la regla XI-2/9, los Gobiernos Contratantes podrán asegurarse, antes de aceptar la validez de un certificado internacional de protección del buque provisional, de que se cumple lo prescrito en las secciones 19.4.2.4 a 19.4.2.6.

Apéndice de la parte A

APÉNDICE 1

Modelo de certificado internacional de protección del buque

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

(Sello oficial) *(Estado)*

Nº del Certificado .....

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de .....
(nombre del Estado)

por .....
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: .....

Número o letras distintivos: .....

Puerto de matrícula: .....

Tipo de buque: .....

Arqueo bruto: .....

Número OMI: .....

Nombre y dirección de la compañía: .....

SE CERTIFICA:

1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.

2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

3 Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente Certificado

El presente Certificado es válido hasta el

a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición .....

.....
(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

.....
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES

Verificación adicional

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

VERIFICACIÓN ADICIONAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA SECCIÓN A/19.3.7.2 DEL CÓDIGO PBIP

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.3 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.4 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.5 DEL CÓDIGO PBIP, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.6

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6 (*)de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.7.1 DEL CÓDIGO PBIP

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha de expiración (**) es:

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

(*) Táchese según proceda.
(**) Si se utiliza esta parte del certificado, la fecha de expiración indicada al principio del certificado habrá de modificarse también en consecuencia.

APÉNDICE 2

Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

(Sello oficial) *(Estado)*

Nº del Certificado .....

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS
(CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de .....
(nombre del Estado)

por .....
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: .....

Número o letras distintivos: .....

Puerto de matrícula: .....

Tipo de buque: .....

Arqueo bruto: .....

Número OMI: .....

Nombre y dirección de la compañía: .....

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial Sí/No (*)

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el .....

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición .....

.....
(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

.....
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

(*) Táchese según proceda.»

ANEXO III

«PARTE B

ORIENTACIONES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO XI-2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO, Y LA PARTE A DEL PRESENTE CÓDIGO

1. INTRODUCCIÓN

Generalidades

1.1 En el preámbulo del presente Código se señala que el capítulo XI-2 y la parte A del Código constituyen el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

1.2 En esta introducción se describen de manera concisa los procesos previstos para el establecimiento y la implantación de las medidas y los medios necesarios para lograr y mantener el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y se identifican los principales elementos respecto de los cuales se ofrece orientación. Dicha orientación se facilita en los párrafos 2 a 19. Se hacen asimismo algunas consideraciones esenciales que deben tenerse en cuenta en relación con la aplicación de las orientaciones relativas a los buques y las instalaciones portuarias.

1.3 Incluso si el interés del lector se refiere únicamente a los buques, se recomienda vivamente que se lea la presente parte del Código en su conjunto, y especialmente los párrafos relativos a las instalaciones portuarias. Lo mismo cabe decir que quienes se interesen principalmente por las instalaciones portuarias; también deben leer los párrafos relativos a los buques.

1.4 Las orientaciones facilitadas en los párrafos que figuran a continuación se refieren fundamentalmente a la protección del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria. Pueden darse casos en los que un buque suponga una amenaza para la instalación portuaria; por ejemplo, porque, una vez que se encuentre dentro de ella, pueda utilizarse como base para lanzar un ataque. Cuando se examinen las medidas de protección necesarias para hacer frente a amenazas a la protección que surjan de un buque, los encargados de efectuar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o de preparar el plan de protección de la instalación portuaria deben ver cómo se puede adaptar a cada caso las orientaciones que figuran en los párrafos siguientes.

1.5 Se informa al lector de que nada de lo dispuesto en la presente parte del Código debe leerse o interpretarse de forma que entre en conflicto con ninguna de las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código, las cuales siempre prevalecerán sobre toda incongruencia involuntaria con ellas que pueda haberse formulado por descuido en la presente parte del Código, invalidándola. Las orientaciones que se brindan en la presente parte del Código siempre deben leerse, interpretarse y aplicarse de manera coherente con el propósito, los objetivos y los principios establecidos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

1.6 Los Gobiernos Contratantes tienen diversas responsabilidades en virtud de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, algunas de las cuales se indican a continuación:

— determinar el nivel de protección aplicable;

— aprobar el plan de protección del buque (PPB) y las correspondientes enmiendas a un plan previamente aprobado;

— verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y expedir el certificado internacional de protección del buque;

— determinar qué instalaciones portuarias situadas en su territorio deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), que será el responsable de la preparación del plan de protección de la instalación portuaria;

— asegurarse de que se realiza y aprueba la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) y toda enmienda posterior a una evaluación previamente aprobada;

— aprobar el plan de protección de la instalación portuaria (PPIB) y toda enmienda posterior a un plan previamente aprobado; y

— ejecutar las medidas de control y cumplimiento;

— someter a prueba los planes aprobados; y

— comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y a los sectores naviero y portuario.

1.7 Los Gobiernos Contratantes pueden nombrar o establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno para realizar, con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código y autorizar a las organizaciones de protección reconocidas a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias, si bien la decisión final acerca de la aceptación y aprobación de dicha labor deberá ser adoptada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada. Las Administraciones podrán también delegar la realización de ciertas tareas de protección relativas a los buques en las organizaciones de protección reconocidas. No podrán delegarse en una organización de protección reconocida las siguientes tareas o actividades:

— determinar el nivel de protección aplicable;

— determinar qué instalaciones portuarias situadas en el territorio de un Gobierno Contratante deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria;

— aprobar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o las enmiendas posteriores a una evaluación previamente aprobada;

— aprobar un plan de protección de la instalación portuaria o las enmiendas posteriores a un plan previamente aprobado;

— ejecutar las medidas de control y cumplimiento; y

— definir los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

Determinación del nivel de protección

1.8 Los Gobiernos Contratantes son responsables de determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias. La parte A del presente Código define tres niveles de protección para uso internacional. Son los siguientes:

— Nivel de protección 1, normal el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;

— Nivel de protección 2, reforzado; el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección; y

— Nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el periodo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

La compañía y el buque

1.9 Toda compañía que explote buques a los que se apliquen el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deberá designar un oficial de la compañía para la protección marítima, para la compañía, y un oficial de protección del buque para cada uno de sus buques En la parte A del presente Código se definen las funciones, responsabilidades y requisitos de formación de estos oficiales, y los requisitos para los ejercicios y las prácticas que se deben realizar.

1.10 Entre otras, las responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima son, de forma resumida, cerciorarse de que se realiza correctamente una evaluación de la protección del buque (EPB), se prepara un plan de protección del buque y se somete a aprobación, por una Administración o por una entidad en su nombre, y posteriormente se lleva a bordo de cada buque al que se aplica la parte A del presente Código y respecto del cual dicha persona haya sido nombrada oficial de la compañía para la protección marítima.

1.11 En el plan de protección del buque deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar el buque para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que el buque puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que el buque tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

1.12 Los buques a los que se aplican las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deben disponer de un plan de protección del buque aprobado por la Administración, o en nombre de ésta, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección del buque y el oficial de la compañía para la protección marítima comprobarán que el plan es correcto y eficaz en todo momento, y para ello podrán realizar auditorías internas. Si se modifica alguno de los elementos del plan aprobado para los que la Administración haya decidido que se necesita aprobación, tal modificación tendrá que someterse a examen y aprobación antes de incorporarse al plan aprobado e implantarse en el buque.

1.13 El buque debe llevar un certificado internacional de protección del buque en el que se indique que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. La parte A del presente Código incluye las disposiciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento de las prescripciones sobre las verificaciones iniciales, de renovación e intermedias por parte del buque.

1.14 Cuando el buque se encuentre en un puerto o se dirija a un puerto de un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante tiene el derecho, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9, de ejecutar diversas medidas de control y cumplimiento con respecto a ese buque. El buque está sujeto a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, aunque esas inspecciones no incluirán normalmente el examen del propio plan de protección del buque, salvo en circunstancias muy concretas. El buque también puede ser objeto de medidas de control adicionales si el Gobierno Contratante que ejecuta las medidas de control y cumplimiento tiene motivos para pensar que se ha comprometido la protección del buque, o la de las instalaciones portuarias que éste ha utilizado.

1.15 También se exige al buque que lleve a bordo información que, previa solicitud, deberá poner a disposición de los Gobiernos Contratantes, y en la que se indicará quién es el responsable de las decisiones relativas al empleo del personal del buque y otros aspectos relacionados con el uso del buque.

La instalación portuaria

1.16 Cada Gobierno Contratante tiene que asegurarse de que se realiza una evaluación de la protección de la instalación portuaria para cada una de las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales. Esas evaluaciones puede realizarlas el Gobierno Contratante, una autoridad designada o una organización de protección reconocida. Una vez ultimada, la evaluación de la protección de la instalación portuaria debe ser aprobada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada correspondiente. Esta aprobación no podrá delegarse. Conviene revisar periódicamente estas evaluaciones.

1.17 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es fundamentalmente un análisis de riegos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque. En este contexto, el riesgo es función de la amenaza de que se produzca un ataque, unida a la vulnerabilidad del blanco y a las consecuencias de tal ataque.

La evaluación incluirá lo siguiente:

— determinar la amenaza percibida para las instalaciones portuarias y la infraestructura;

— identificar los posibles puntos vulnerables; y

— calcular las consecuencias de los sucesos.

Una vez llevado a cabo el análisis, será posible realizar una evaluación general del nivel de riesgo. La evaluación de la protección de la instalación portuaria ayudará a determinar qué instalaciones deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

1.18 Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de designar un oficial de protección de la instalación portuaria. En la parte A del presente Código se definen las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de tales oficiales, así como los requisitos para los ejercicios y prácticas que han de realizarse.

1.19 En el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar la instalación portuaria para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que la instalación portuaria puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que la instalación portuaria tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

1.20 Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de disponer de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada correspondiente, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección de la instalación portuaria debe implantar las disposiciones del plan y vigilar que éste siga siendo correcto y eficaz en todo momento, ocupándose, entre otras cosas, de encargar auditorías internas de la aplicación del plan. Las enmiendas a elementos del plan aprobado que el Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente hayan decidido que requieren aprobación, tendrán que someterse a examen y aprobación antes de su incorporación al plan aprobado y de su implantación en la instalación portuaria. El Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente pueden someter a prueba la eficacia del plan. La evaluación de la protección de la instalación portuaria que abarque la instalación portuaria o en la que se haya basado la elaboración del plan debe revisarse periódicamente. Todas estas actividades pueden exigir la enmienda del plan aprobado. Toda enmienda de los elementos especificados de un plan aprobado tendrá que someterse a la aprobación del Gobierno Contratante o de la autoridad designada pertinente.

1.21 Los buques que utilicen instalaciones portuarias pueden ser objeto de inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto y de las medidas de control adicionales indicadas en la regla XI-2/9. Las autoridades pertinentes pueden exigir que se facilite información sobre el buque, la carga, los pasajeros y el personal del buque antes de la entrada del buque en puerto. En algunas circunstancias se podría denegar la entrada a puerto.

Información y comunicación

1.22 El capítulo XI-2 y la parte A del presente Código exigen que los Gobiernos Contratantes faciliten cierta información a la Organización Marítima Internacional y que la información esté disponible para permitir una comunicación eficaz entre los Gobiernos Contratantes y entre los oficiales de protección de los buques o los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

2. Definiciones

2.1 No se facilita orientación respecto de las definiciones que figuran en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

2.2 A los efectos de la presente parte del Código regirán las siguientes definiciones:

.1 por “sección” se entiende una sección de la parte A del Código, que se indica como “sección A/<seguido del número de la sección>”;

.2 por “párrafo” se entiende un párrafo de la presente parte del Código, que se indica como “párrafo <seguido del número del párrafo>”; y

.3 por “Gobierno Contratante”, cuando se utiliza en los párrafos 14 a 18, se entiende “Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria”, y es expresión que incluye una referencia a la “autoridad designada”.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Generalidades

3.1 Se deben tener en cuenta las orientaciones recogidas en la presente parte al implantar las prescripciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código.

3.2 No obstante, hay que reconocer que las orientaciones sobre los buques serán aplicables en mayor o menor medida según el tipo de buque, su carga y/o pasajeros, el servicio que preste y las características de las instalaciones portuarias que utilice.

3.3 De igual modo, en relación con las orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, el grado de aplicación de dichas orientaciones dependerá de las instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen esas instalaciones, del tipo de carga y/o pasajeros y de los servicios que presten los buques que las utilicen.

3.4 Las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código no están previstas para ser aplicadas a las instalaciones portuarias proyectadas y utilizadas principalmente para fines militares.

4. RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

Protección de las evaluaciones y los planes

4.1 Los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que se han tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección referente a las evaluaciones de la protección de los buques, planes de protección de los buques, evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y planes de protección de las instalaciones portuarias, o a evaluaciones o planes concretos, así como el acceso no autorizado a dicho material.

Autoridades designadas

4.2 Los Gobiernos Contratantes podrán nombrar a una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

Organizaciones de protección reconocidas

4.3 Los Gobiernos Contratantes podrán autorizar a una organización de protección reconocida (OPR) para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:

.1 la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración;

.2 la verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, en nombre de la Administración; y

.3 la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el Gobierno Contratante.

4.4 Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque o la evaluación o el plan de protección de una instalación portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque.

4.5 Cuando den autorización a una OPR, los Gobiernos Contratantes tendrán en cuenta la competencia de tal organización. Una OPR debe poder demostrar lo siguiente:

.1 un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes;

.2 un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;

.3 su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos;

.4 su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal;

.5 su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza;

.6 su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo;

.7 su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección;

.8 su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.9 sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.10 sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.11 su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y

.12 su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Al delegar tareas específicas en una OPR, los Gobiernos Contratantes, incluidas las Administraciones, se asegurarán de que la OPR cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea.

4.6 Una organización reconocida, según se define en la regla I/6, que cumpla lo prescrito en la regla XI-1/1, puede ser designada OPR si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección indicados en el párrafo 4.5.

4.7 Podrá designarse como OPR a un puerto, a una autoridad portuaria o al explotador de una instalación portuaria si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección, indicados en el párrafo 4.5.

Determinación del nivel de protección

4.8 Al determinar el nivel de protección, los Gobiernos Contratantes deben tener en cuenta la información, tanto general como específica, sobre las amenazas. Los Gobiernos Contratantes deben determinar cuál es el nivel de protección aplicable a sus buques e instalaciones portuarias con arreglo a la siguiente escala de tres niveles:

— nivel de protección 1 (normal): el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;

— nivel de protección 2 (reforzado): el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección; y

— nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el periodo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

4.9 El nivel de protección 3 sólo se establecerá como medida excepcional si hay información creíble de que es probable o inminente un suceso que afecte a la protección. El nivel de protección 3 sólo se mantendrá el tiempo que dure la amenaza identificada o el suceso real que afecte a la protección marítima. Aunque el nivel de protección puede pasar del nivel 1 al nivel 2 y, de ahí, al 3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente del 1 al 3.

4.10 En todo momento, el capitán del buque es el responsable máximo de la seguridad y la protección del buque. Incluso en el nivel de protección 3, un capitán puede pedir que se aclaren o modifiquen las instrucciones impartidas por los responsables de hacer frente a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones puede poner en peligro la seguridad del buque.

4.11 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) o el oficial de protección del buque (OPB) deben ponerse en contacto lo antes posible con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) responsable de la instalación portuaria que el buque tenga previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria. Una vez establecido el contacto con un buque, el OPIP notificará a éste cualquier cambio posterior en el nivel de protección de la instalación portuaria, y le facilitará toda la información sobre protección pertinente.

4.12 Aunque puede haber circunstancias en las que un buque funcione a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria que esté utilizando, no debe darse nunca el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando. Si un buque tiene un nivel de protección superior al de la instalación portuaria que desea utilizar, el OCPM o el OPB lo notificarán sin demora al OPIP. El OPIP llevará a cabo una evaluación del caso concreto, en colaboración con el OCPM o el OPB, y llegará a un acuerdo con el buque sobre las medidas de protección adecuadas, entre las que puede figurar el cumplimentar y firmar una declaración de protección marítima.

4.13 Los Gobiernos Contratantes deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente la información sobre cambios en los niveles de protección. Las Administraciones pueden utilizar mensajes NAVTEX o avisos a los navegantes para notificar dichos cambios a los buques y a los OCPM y OPB. También pueden utilizar otros medios de comunicación que ofrezcan una velocidad y una cobertura iguales o superiores. Los Gobiernos Contratantes deben habilitar los medios para notificar a los OPIP los cambios en los niveles de protección. También deben recoger y actualizar los datos de contacto para la lista de personas a las que haya que informar de los cambios en los niveles de protección. Así como la información sobre el nivel de protección no tiene por qué considerarse particularmente confidencial, la información sobre la amenaza subyacente sí puede ser muy confidencial. Los Gobiernos Contratantes deben estudiar cuidadosamente el tipo y el grado de detalle de la información que se transmite y el método que se utiliza para transmitirla a los oficiales de protección de los buques, oficiales de las compañías para la protección marítima y oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Puntos de contacto e información sobre los planes de protección de las instalaciones portuarias

4.14 Cuando una instalación portuaria disponga de un plan de protección de la instalación portuaria, deberá informarse de ello a la Organización, y esa información también se pondrá en conocimiento de los OCPM y OPB. Sólo se comunicará que existe dicho plan, no debiéndose publicar ningún otro pormenor sobre el mismo. Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer puntos de contacto centrales o regionales, o bien otros medios para facilitar información actualizada sobre los lugares en los que existen planes de protección de instalaciones portuarias, junto con los datos de contacto del OPIP pertinente. La existencia de dichos puntos de contacto debe divulgarse. También podrían facilitar información sobre las organizaciones de protección reconocidas que se hayan designado para actuar en nombre del Gobierno Contratante, con los pormenores de las responsabilidades concretas delegadas en dichas organizaciones de protección reconocidas y las condiciones de dicha delegación.

4.15 En el caso de los puertos que no tengan un plan de protección de la instalación portuaria (ni dispongan, por tanto, de un OPIP), el punto de contacto central o regional debe poder designar a una persona competente en tierra que pueda organizar, si es necesario, las medidas de protección adecuadas para el tiempo que dure la escala del buque.

4.16 Los Gobiernos Contratantes deben facilitar también los datos de contacto de los funcionarios a los que el OPB, el OCPM o el OPIP pueden notificar los aspectos de protección preocupantes. Estos funcionarios del Gobierno deben evaluar las notificaciones recibidas antes de tomar las medidas oportunas. Los problemas notificados pueden guardar relación con medidas de protección que caigan bajo la jurisdicción de otro Gobierno Contratante. En tal caso, los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de ponerse en contacto con sus homólogos del otro Gobierno Contratante para analizar si se necesitan medidas correctivas. A tal efecto, deberían comunicarse a la Organización Marítima Internacional los datos de contacto de los funcionarios gubernamentales.

4.17 Los Gobiernos Contratantes también deben poner a disposición de los otros Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información indicada en los párrafos 4.14 a 4.16.

Documentos de identidad

4.18 Se recomienda a los Gobiernos Contratantes que expidan documentos de identidad adecuados a los funcionarios que tengan derecho a subir a bordo de los buques o a entrar en las instalaciones portuarias en el desempeño de sus funciones y a que habiliten procedimientos para verificar la autenticidad de tales documentos.

Plataformas fijas y flotantes y unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas

4.19 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para las plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas, a fin de hacer posible que interactúen con los buques que deben cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código.

Buques que no tiene que cumplir la parte A del presente Código

4.20 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para incrementar la protección de los buques a los que no se aplica el capítulo XI-2 ni la parte A del presente Código, y para garantizar que toda disposición sobre protección aplicable a tales buques permite la interacción de éstos con los buques a los que se aplica la parte A del Código.

Amenazas a los buques y otros sucesos en el mar

4.21 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer orientaciones generales sobre las medidas que estimen oportunas para reducir los riesgos para la protección de los buques que enarbolen su pabellón cuando se encuentren en el mar. Deben ofrecer orientaciones específicas sobre las medidas que procede adoptar en función de los niveles de protección 1 a 3, si:

.1 hay un cambio en el nivel de protección aplicable al buque mientras éste se encuentre en el mar, por ejemplo, debido a la zona geográfica en la que navegue o relacionado con el propio buque; y

.2 el buque se ve envuelto en un suceso, o amenaza, que afecta a la protección marítima mientras se encuentra en el mar.

Los Gobiernos Contratantes deben definir los mejores métodos y procedimientos para estos casos. En caso de que sea inminente un ataque, el buque debe intentar establecer una comunicación directa con los responsables de hacer frente a los sucesos que afectan a la protección marítima en el Estado de abanderamiento.

4.22 Los Gobiernos Contratantes deben establecer también un punto de contacto que ofrezca asesoramiento en materia de protección a todo buque:

.1 que tenga derecho a enarbolar su pabellón; o

.2 que esté operando en su mar territorial o haya comunicado la intención de entrar en su mar territorial.

4.23 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer asesoramiento a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial, lo cual puede incluir las siguientes recomendaciones:

.1 modificar o retrasar el paso previsto;

.2 seguir un rumbo determinado o dirigirse a un lugar específico;

.3 informar de la disponibilidad de personal o equipo que pueda embarcarse en el buque;

.4 coordinar el paso, la llegada a puerto o la salida de éste, de modo que quepa la posibilidad de una escolta de naves o aeronaves (aviones o helicópteros) de patrulla.

Los Gobiernos Contratantes deben recordar a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial la existencia de cualquier zona restringida temporal que hayan publicado.

4.24 Los Gobiernos Contratantes deben recomendar que los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial implanten diligentemente, para la protección del propio buque y la de otros buques que naveguen en sus inmediaciones, cualquier medida de protección que el Gobierno Contratante haya recomendado.

4.25 Los planes preparados por los Gobiernos Contratantes a los efectos indicados en el párrafo 4.22 deben incluir información sobre un punto de contacto del Gobierno Contratante, incluida la Administración, que se encuentre disponible las 24 horas del día. Estos planes deben incluir también información sobre las circunstancias en las que la Administración considera que debe pedirse asistencia a los Estados ribereños vecinos y un procedimiento de coordinación entre los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de los buques.

Acuerdos alternativos sobre protección

4.26 Al determinar cómo implantar el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código, los Gobiernos Contratantes podrán firmar uno o varios acuerdos con uno o varios Gobiernos Contratantes. El ámbito de aplicación de un acuerdo estará limitado a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas en el territorio de las partes en el acuerdo. Al firmar un acuerdo, y posteriormente, los Gobiernos Contratantes deben celebrar consultas con otros Gobiernos Contratantes y Administraciones que tengan interés en el acuerdo. Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea parte en el acuerdo sólo podrán navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su Administración admite que el buque debe cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga. Estos acuerdos no deben en ningún caso comprometer el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo en cuestión, y, en concreto, ningún buque cubierto por un acuerdo de este tipo podrá realizar actividades de buque a buque con buques que no estén cubiertos por ese acuerdo. Toda operación de interfaz realizada por los buques a los que se aplique el acuerdo debe estar cubierta por éste. Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se modificará en función de las circunstancias y que, en todo caso, se revisará cada cinco años.

Medidas equivalentes para las instalaciones portuarias

4.27 En el caso de determinadas instalaciones portuarias, en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, pero que reciben un tráfico que no es sólo ocasional, podría ser adecuado garantizar el cumplimiento mediante medidas de protección equivalentes a las prescritas en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Éste puede ser el caso, en especial, de terminales como los anexos a fábricas, o de muelles poco utilizados.

Dotación

4.28 Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14 sólo se refieren a la seguridad de la navegación del buque. La Administración debe tener en cuenta asimismo la carga de trabajo adicional que pueda derivarse de la implantación del plan de protección del buque y garantizar que la dotación del buque es suficiente y eficaz. Al hacerlo, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas prescritas por la legislación nacional para abordar el problema de la fatiga, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque.

Medidas de control y cumplimiento

Generalidades

4.29 En la regla XI-2/9 se describen las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques en virtud del capítulo XI-2, que se subdividen en tres secciones distintas: el control de los buques que se encuentran ya en un puerto, el control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y las disposiciones adicionales aplicables en ambos casos.

4.30 La regla XI-2/9.1, control de los buques en puerto, habilita un sistema para el control de los buques mientras se encuentren en un puerto de un país extranjero, mediante el cual los funcionarios debidamente autorizados del Gobierno Contratante (funcionarios debidamente autorizados) tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar que los certificados prescritos están en regla. Si hay motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o la detención del buque. Esto es lo que dictan los sistemas de control actuales. La regla XI-2/9.1 desarrolla estos sistemas y permite la adopción de medidas adicionales (incluida la expulsión de un buque de un puerto, como medida de control) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que un buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código. La regla XI-2/9.3 describe las salvaguardias para una implantación justa y proporcionada de estas medidas adicionales.

4.31 La regla XI-2/9.2 establece medidas de control para garantizar el cumplimiento de los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante e introduce un concepto de control muy distinto en el capítulo XI-2, que se refiere únicamente a cuestiones de protección. En virtud de esta regla, se pueden tomar medidas antes de la entrada del buque en puerto, para garantizar mejor la protección. Como en el caso de la regla XI-2/9.1, este sistema de control adicional está basado en el concepto de la existencia de motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, e incluye salvaguardias importantes en las reglas XI-2/9.2.2 y XI-2/9.2.5, así como en la regla XI-2/9.3.

4.32 Por "motivos fundados para pensar que el buque no cumple" se entiende pruebas o información fiable de que el buque no se ajusta a lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la presente parte del Código. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, de observaciones hechas al verificar el certificado internacional de protección del buque o el certificado internacional de protección del buque provisional expedido de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del presente Código (certificado), o de otras fuentes. Incluso si el buque lleva a bordo un certificado válido, los funcionarios debidamente autorizados pueden tener motivos fundados para pensar que el buque no cumple las disposiciones, basándose en su criterio profesional.

4.33 Entre los ejemplos de posibles motivos fundados en relación con las reglas XI-2/9.1 y XI-2/9.2 se incluyen los siguientes:

.1 el examen de un certificado demuestra que éste no es válido o ha expirado;

.2 pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves del equipo, los documentos o los medios de protección prescritos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código;

.3 recepción de un informe o queja que, según el criterio profesional del funcionario debidamente autorizado, contiene información fiable que indica claramente que el buque no cumple las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código;

.4 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional de que el capitán o el personal del buque no están familiarizados con procedimientos de protección esenciales a bordo o de que no se pueden llevar a cabo los ejercicios relacionados con la protección del buque o de que no se han observado tales procedimientos o no se han realizado tales ejercicios;

.5 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional, de que personal clave del buque no puede establecer una comunicación correcta con ningún otro miembro clave del personal del buque que tenga responsabilidades de protección a bordo;

.6 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otro buque, en los casos en que la instalación portuaria o el otro buque incumplan lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código y el buque no haya cumplimentado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección del buque pertinentes;

.7 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), en los casos en que la instalación portuaria o esa otra fuente no tengan que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes; y

.8 si el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial, tal como se describe en la sección A/19.4, y si, según el criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía al solicitar tal certificado ha sido eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección A/19.4.4.

4.34 Puesto que las implicaciones de la regla XI-2/9 son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, dicha regla debe implantarse teniendo presente la regla XI-2/2.4, ya que pueden darse situaciones en las que se adopten medidas que estén fuera del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 o en las que deban tenerse en cuenta los derechos de los buques afectados fuera del ámbito del capítulo XI-2. Por ello, la regla XI-2/9 no impide que el Gobierno Contratante adopte medidas que estén basadas en el derecho internacional y en consonancia con éste, para garantizar la seguridad o la protección de personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en los que el buque se considere un riesgo para la protección aunque cumpla lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

4.35 Cuando un Gobierno Contratante imponga medidas de control a un buque, se pondrá sin demora en contacto con la Administración para facilitarle información que permita a dicha Administración colaborar plenamente con el Gobierno Contratante.

Control de los buques en puerto

4.36 Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta que lleve a la detención del buque, y el incumplimiento no pueda subsanarse en el puerto en que se efectúe la inspección, el Gobierno Contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto, siempre que se satisfaga toda condición acordada entre los Estados rectores de los puertos y la Administración o el capitán.

Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

4.37 En la regla XI-2/9.2.1 se indica la información que los Gobiernos Contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los datos que se pueden pedir es la confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Entre los posibles ejemplos se incluyen los siguientes:

.1 los registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante; y

.2 las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.

4.38 Otro dato que se indica como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación de que se observaron los procedimientos de protección del buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas. Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduanas e inmigración y oficiales de protección, ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, embarco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos formarán parte, habitualmente, del plan de protección de la instalación portuaria. Entre los ejemplos de la información que podría facilitarse se incluyen los siguientes:

.1 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría tomado un buque que enarbolase el pabellón de un Gobierno Contratante;

.2 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a ese buque en virtud de otras disposiciones; y

.3 en el caso de que haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación desde el punto de vista de la protección. No es la intención del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código retrasar o impedir el traslado de las personas en peligro a un lugar seguro. La única intención del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código es la de proporcionar a los Estados la información suficiente para que mantengan la integridad de su protección.

4.39 A continuación figuran otros ejemplos de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición para la entrada en un puerto, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes:

.1 información recogida en el registro sinóptico continuo;

.2 ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación;

.3 hora prevista de llegada del buque al puerto;

.4 lista de tripulantes;

.5 descripción general de la carga a bordo del buque;

.6 lista de pasajeros; y

.7 información que ha de llevarse en virtud de la regla XI-2/5.

4.40 La regla XI-2/9.2.5 permite que el capitán de un buque, al ser informado de que el Estado ribereño o el Estado rector del puerto van a imponer medidas de control en virtud de la regla XI-2/9.2, altere su decisión de entrar en el puerto. Si el capitán altera esa decisión, la regla XI-2/9 ya no será aplicable, y cualquier otra medida que se adopte debe estar basada en el derecho internacional y en consonancia con éste.

Disposiciones adicionales

4.41 En todos los casos en que se deniegue la entrada a puerto a un buque o se expulse a un buque de un puerto, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá la siguiente información, si se conoce:

.1 nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga;

.2 motivo de la denegación de la entrada al puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de éstos;

.3 si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;

.4 si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;

.5 último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;

.6 hora de salida y hora probable de llegada a esos puertos;

.7 cualquier instrucción que se haya dado al buque, por ejemplo, sobre notificación durante el viaje;

.8 información disponible sobre el nivel de protección en el que opera el buque en ese momento;

.9 información relativa a cualquier comunicación que el Estado rector del puerto haya mantenido con la Administración;

.10 punto de contacto del Estado rector del puerto que efectúe la notificación, a los efectos de obtener más información;

.11 lista de tripulantes; y

.12 toda otra información pertinente.

4.42 Entre los Estados interesados con los que procede ponerse en contacto deben figurar los situados a lo largo de la derrota que el buque tenga previsto seguir hasta su próximo puerto, particularmente si desea entrar en el mar territorial de un determinado Estado ribereño. Otros Estados interesados pueden ser los de los puertos de escala anteriores, para obtener más información y resolver las cuestiones de protección relacionadas con los puertos anteriores.

4.43 Al ejecutar las medidas de control y cumplimiento, los funcionarios debidamente autorizados deben asegurarse de que las medidas o disposiciones impuestas sean proporcionadas. Tales medidas o disposiciones deben ser razonables y lo menos severas y más breves que sea posible para rectificar o mitigar el incumplimiento.

4.44 En la regla XI-2/9.3.5.1, el término "demora" utilizado también se refiere a situaciones en las que, como resultado de las medidas que se adopten en virtud de dicha regla, se deniegue indebidamente la entrada a puerto a un buque o se expulse indebidamente a un buque de un puerto.

Buques de Estados que no sean Partes y buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio

4.45 A los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante del Convenio ni Parte en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio [1] los Gobiernos Contratantes no deben darles un trato más favorable. En consecuencia, las prescripciones de la regla XI-2/9 y las orientaciones que figuran en la presente parte del Código deben aplicarse a dichos buques.

4.46 Los buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio están sujetos a las medidas que los Estados adopten para mantener la protección. Tales medidas deben adoptarse teniendo en cuenta las prescripciones del capítulo XI-2 y las orientaciones que se dan en la presente parte del Código.

5. DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Generalidades

5.1 Se cumplimentará una declaración de protección marítima (DPM) cuando lo estimen necesario el Gobierno Contratante de la instalación portuaria o un buque.

5.1.1 La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección de la instalación portuaria, y en el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las razones y las circunstancias en las que se requiere una DPM.

5.1.2 La necesidad de una DPM puede ser establecida por una Administración respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, o puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección del buque, y debe indicarse en el plan de protección del buque.

5.2 Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección altos, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que realice una operación de interfaz, y para la interfaz buque-puerto o las actividades de buque a buque que entrañen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, incluidos sus pasajeros o carga o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.

5.2.1 En el caso de que un buque o una Administración, en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, soliciten una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) o el oficial de protección del buque (OPB) deben acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.

5.3 Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarco o desembarco de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus alrededores, u operaciones importantes desde el punto de vista económico, que justifiquen una DPM.

5.4 El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, llegan a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.

5.4.1 La DPM acordada debe ir firmada y fechada tanto por la instalación portuaria como por el buque o los buques, según sea el caso, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. Se debe especificar el periodo de vigencia de la DPM y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto correspondientes.

[1] Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

5.4.2 Si cambia el nivel de protección, puede ser necesario revisar la DPM o elaborar una nueva.

5.5 La DPM se debe redactar en español, francés o inglés, o en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

5.6 En el apéndice 1 de la presente parte del Código se incluye un modelo de DPM. Dicho modelo corresponde a una DPM entre un buque y una instalación portuaria, y deberá adaptarse cuando la DPM sea entre dos buques.

6. OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA

Generalidades

6.1 La regla XI-2/5 exige a la compañía facilitar información al capitán del buque para satisfacer sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en esa regla. Esa información debe incluir aspectos tales como:

.1 las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (por ejemplo, comercios, casinos, etc.);

.2 las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función; y

.3 si el buque opera con arreglo a un contrato de fletamento, los datos de contacto de esas partes, incluidos los fletadores por tiempo o por viaje.

6.2 De conformidad con la regla XI-2/5, la compañía está obligada a actualizar esta información cuando se produzcan cambios.

6.3 Esta información debe estar en español, francés o inglés.

6.4 Con respecto a los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, esta información debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.5 Con respecto a los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente y los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 que no estén en servicio el 1 de julio de 2004, la información debe facilitarse a partir de la fecha de entrada en servicio del buque y debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.6 Después del 1 de julio de 2004, cuando se retire del servicio a un buque, la información deberá facilitarse a partir de la fecha de reincorporación del buque al servicio y debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.7 No será necesario conservar a bordo la información previamente proporcionada que no esté relacionada con la situación real en esa fecha.

6.8 Cuando otra compañía asume la responsabilidad de la explotación del buque, no es necesario dejar a bordo la información relacionada con la compañía que explotaba el buque anteriormente.

Además, en las secciones 8, 9 y 13 figuran otras orientaciones pertinentes.

7. PROTECCIÓN DEL BUQUE

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.

8. EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

Evaluación de la protección

8.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y que esté bajo su responsabilidad. Aunque no es necesario que el OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

8.2 Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el oficial de la compañía para la protección marítima debe asegurarse de que se aprovecha la información disponible sobre la evaluación de la amenaza en los puertos en los que el buque tiene previsto hacer escala o en los que embarcarán o desembarcarán pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección. El OCPM debe estudiar informes anteriores sobre requisitos de protección equiparables. Cuando sea posible, el OCPM se reunirá con las personas pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación. El OCPM debe observar las orientaciones específicas que puedan ofrecer los Gobiernos Contratantes.

8.3 En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo o dentro del buque:

.1 protección física;

.2 integridad estructural;

.3 sistemas de protección del personal;

.4 normas y procedimientos;

.5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos; y

.6 otras zonas que, al sufrir daños o, ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria.

8.4 Los encargados de la EPB deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección;

.6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque;

.7 protección del buque;

.8 prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 protección física;

.11 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.12 ingeniería naval; y

.13 operaciones del puerto y del buque.

8.5 El OCPM debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, que incluye lo siguiente:

.1 la disposición general del buque;

.2 el emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;

.3 la ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque;

.4 cambios de la marea que puedan afectar a la vulnerabilidad del buque o a la protección de éste;

.5 los espacios de carga y los dispositivos de estiba;

.6 los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial;

.7 los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados;

.8 el equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar los servicios esenciales;

.9 el número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación;

.10 el equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación;

.11 las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia;

.12 los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto; y

.13 las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes.

8.6 En la EPB se deben examinar todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas las cubiertas de intemperie, y evaluar su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección. Esto incluirá los puntos de acceso que puedan utilizar tanto las personas que tengan acceso legítimo como las que intenten entrar sin autorización.

8.7 En la EPB se deben examinar y evaluar las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, y elaborar orientaciones sobre protección, entre las que se incluyen las relativas a:

.1 las zonas restringidas;

.2 los procedimientos de respuesta ante incendios y otras situaciones de emergencia;

.3 el grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores de los muelles, etc.;

.4 la frecuencia y eficacia de las patrullas de protección;

.5 los sistemas de control del acceso, incluidos los sistemas de identificación;

.6 los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;

.7 las puertas, barreras y alumbrado de seguridad; y

.8 el equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay.

8.8 En la EPB se deben examinar las personas, actividades, operaciones y servicios que es importante proteger. Entre éstos pueden encontrarse los siguientes:

.1 la tripulación del buque;

.2 los pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, personal de las instalaciones portuarias, etc.;

.3 la capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia;

.4 la carga, especialmente las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas;

.5 las provisiones del buque;

.6 los equipos y sistemas para las comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay; y

.7 los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque, si los hay.

8.9 En la EPB se deben examinar todas las posibles amenazas, entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

.1 daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo;

.2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;

.3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;

.4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;

.5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;

.6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima o de su equipo;

.7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;

.8 ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado; y

.9 ataques mientras el buque esté en el mar.

8.10 En la EPB se deben tener en cuenta todos los puntos vulnerables posibles, entre los que pueden encontrarse los siguientes:

.1 incompatibilidad entre las medidas de seguridad y las medidas de protección;

.2 incompatibilidad entre las tareas de a bordo y las tareas especiales de protección;

.3 tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación, su grado de vigilancia y rendimiento;

.4 cualquiera deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado; y

.5 el equipo y los sistemas de protección, incluidos los sistemas de comunicación.

8.11 El OCPM y el OPB deben tener en cuenta en todo momento los posibles efectos de las medidas de protección sobre el personal del buque que vaya a permanecer a bordo durante periodos prolongados. Al elaborar las medidas de protección deben tenerse especialmente presentes la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y la capacidad de éste para mantener un rendimiento eficaz durante periodos prolongados.

8.12 Una vez ultimada la EPB, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación, y una descripción de las medidas correctivas que podrían aplicarse para cada punto vulnerable. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

8.13 Si la compañía no ha realizado la EPB, el informe de la evaluación será revisado y aceptado por el OCPM.

Reconocimiento de la protección sobre el terreno

8.14 El reconocimiento de la protección sobre el terreno es parte integrante de toda EPB. En dicho reconocimiento deben examinarse y evaluarse las medidas, procedimientos y operaciones de protección existentes a bordo para:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;

.2 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.3 controlar el acceso al buque, lo que incluye cualquier sistema de identificación;

.4 vigilar las zonas de cubierta y los alrededores del buque;

.5 controlar el embarco de las personas y sus efectos (equipajes acompañados y no acompañados y efectos personales del personal del buque);

.6 supervisar la manipulación de la carga y la entrega de las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios de comunicación, el equipo y la información sobre protección.

9. PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Generalidades

9.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) es el responsable de garantizar que se elabore y someta a aprobación un plan de protección del buque (PPB). El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la EPB se habrán determinado las características especiales del buque y las posibles amenazas y puntos vulnerables. Al preparar el PPB se deben tener plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los PPB.

9.2 Todo PPB debe:

.1 exponer detalladamente la organización de la protección del buque;

.2 exponer detalladamente las relaciones del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades competentes con responsabilidades en la esfera de la protección;

.3 exponer detalladamente la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias;

.4 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente;

.5 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que el buque pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;

.6 prever revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y

.7 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

9.3 La preparación de un PPB eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales.

9.4 Todo PPB debe ser aprobado por la Administración, o en nombre de ésta. Si una Administración delega el examen o la aprobación de un PPB en una organización de protección reconocida (OPR), dicha OPR no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado el plan o haya participado en esa preparación.

9.5 Los OCPM y los OPB deben elaborar procedimientos que permitan:

.1 evaluar si los PPB siguen siendo eficaces en todo momento; y

.2 preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación.

9.6 Las medidas de protección previstas en el PPB deben haberse implantado ya cuando se lleve a cabo la verificación inicial del cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. De lo contrario, no podrá expedirse el certificado internacional de protección del buque prescrito. Si posteriormente hay algún fallo del equipo o los sistemas de protección, o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo, deben adoptarse otras medidas de protección temporales equivalentes, previa notificación a la Administración, y con el consenso de ésta.

Organización y ejecución de las tareas de protección del buque

9.7 Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 9.2, el PPB debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

.1 las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima;

.2 los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;

.3 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos de protección y de todo equipo y sistema de protección y vigilancia, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo o los sistemas;

.4 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;

.5 las características, y las necesidades de mantenimiento, del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay;

.6 los procedimientos para presentar y evaluar oportunamente informes sobre posibles fallos o aspectos de protección preocupantes; y

.7 los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de las mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas que haya a bordo, y la ubicación de éstas.

9.8 El resto de la sección 9 se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

.1 acceso al buque del personal, los pasajeros, visitantes, etc.;

.2 zonas restringidas a bordo;

.3 manipulación de la carga;

.4 entrega de las provisiones del buque;

.5 equipajes no acompañados; y

.6 vigilancia de la protección del buque.

Acceso al buque

9.9 El PPB debe contener medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso al buque señalados en la EPB. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

.1 escalas de acceso;

.2 planchas de desembarco;

.3 rampas de acceso;

.4 puertas de acceso, portas, portillos, ventanas y portalones;

.5 amarras y cadenas de ancla; y

.6 grúas y maquinaria elevadora.

9.10 Para cada uno de ellos, el PPB debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPB debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

9.11 Para cada nivel de protección, el PPB debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder al buque y para que las personas permanezcan a bordo sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilice la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete, etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPB debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

9.12 Se denegará el acceso al buque a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará, según corresponda, al OPB, OCPM, oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

9.13 El PPB debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

Nivel de protección 1

9.14 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección para controlar el acceso al buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 comprobar la identidad de todas las personas que deseen subir a bordo del buque y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación de, por ejemplo, las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;

.2 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan realizarse inspecciones y registros de personas, equipajes (incluidos los de mano), efectos personales y vehículos, con su contenido;

.3 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se registren, con la frecuencia exigida en el PPB, los vehículos que vayan a cargarse en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y otros buques de pasaje antes del embarque;

.4 separar a las personas y efectos personales que hayan pasado los controles de protección de las personas y efectos personales que aún no hayan sido sometidos a ellos;

.5 separar a los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando;

.6 identificar los puntos de acceso que deben estar protegidos o atendidos para evitar el acceso no autorizado;

.7 proteger, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes; y

.8 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección tales como las posibles amenazas, los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y la necesidad de estar atentos.

9.15 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen subir a un buque podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPB aprobado, y la Administración debe aprobarla expresamente. Lo más práctico sería que los registros los realizara la instalación portuaria, en estrecha colaboración con el buque y muy cerca de éste. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Nivel de protección 2

9.16 Para el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas que habrán de tomarse para protegerse frente a un riesgo más elevado de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima mediante una mayor vigilancia y controles más estrictos, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 destinar más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas de inactividad para evitar el acceso no autorizado;

.2 limitar el número de puntos de acceso al buque, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;

.3 disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria;

.4 establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria;

.5 aumentar la frecuencia y la intensidad de los registros de personas, efectos personales y vehículos que estén embarcando o se estén cargando en el buque;

.6 acompañar a los visitantes en el buque;

.7 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas, hacer hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y subrayar la necesidad de estar muy atentos; y

.8 efectuar un registro total o parcial del buque.

Nivel de protección 3

9.17 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 limitar el acceso a un solo punto controlado;

.2 autorizar el acceso únicamente de los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza de éste;

.3 dar instrucciones a las personas a bordo;

.4 suspender el embarco o el desembarco;

.5 suspender las operaciones de manipulación de la carga, entregas, etc.;

.6 evacuar el buque;

.7 trasladar el buque; y

.8 prepararse para un registro total o parcial del buque.

Zonas restringidas a bordo

9.18 En el PPB deben indicarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

.1 impedir el acceso no autorizado;

.2 proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;

.3 proteger las zonas importantes para la protección dentro del buque; y

.4 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

9.19 El PPB debe garantizar la existencia de principios y prácticas claramente definidos para controlar el acceso a todas las zonas restringidas.

9.20 En el PPB se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

9.21 Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 el puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;

.2 los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;

.3 los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;

.4 los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores;

.5 los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;

.6 los espacios de las bombas de carga y sus mandos;

.7 los espacios de carga y los que contengan las provisiones del buque;

.8 los alojamientos de la tripulación; y

.9 toda otra zona a la que el OCPM, habida cuenta de la evaluación de la protección del buque, estime necesario restringir el acceso con el fin de garantizar la protección del buque.

Nivel de protección 1

9.22 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 cerrar o proteger los puntos de acceso;

.2 utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas;

.3 utilizar guardias o patrullas; y

.4 utilizar dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso no autorizado.

Nivel de protección 2

9.23 En el nivel de protección 2 se debe incrementar la frecuencia y la intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas para que sólo puedan acceder a ellas las personas autorizadas. En el PPB deben especificarse las medidas de protección adicionales que habría que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso;

.2 supervisar continuamente el equipo de vigilancia; y

.3 dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas.

Nivel de protección 3

9.24 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 establecer más zonas restringidas a bordo, en las proximidades del suceso que afecte a la protección o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, a las que estará prohibido el acceso; y

.2 registrar las zonas restringidas al efectuar un registro del buque.

Manipulación de la carga

9.25 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

.1 evitar la manipulación indebida; y

.2 evitar que se reciban y almacenen a bordo cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

9.26 Las medidas de protección, algunas de las cuales tal vez tengan que aplicarse en colaboración con la instalación portuaria, deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso al buque. Una vez a bordo, la carga deberá poder identificarse como aceptada para embarque en el buque. Además, se deben tomar medidas de protección para evitar la manipulación indebida de la carga una vez que ésta esté a bordo.

Nivel de protección 1

9.27 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar sistemáticamente la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;

.2 efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente;

.3 asegurarse, en colaboración con la instalación portuaria, de que los vehículos que se van a cargar en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje se registran antes de su embarque con la frecuencia estipulada en el PPB; y

.4 comprobar los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.28 Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

.1 examen visual y físico; y

.2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

9.29 Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultarlo a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

Nivel de protección 2

9.30 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte;

.2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista;

.3 intensificar los registros de los vehículos que vayan a embarcarse en los buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje; y

.4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.31 Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

.1 aumentar la frecuencia y minuciosidad de los exámenes visuales y físicos;

.2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y

.3 coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, de conformidad con los acuerdos y procedimientos ya concertados.

Nivel de protección 3

9.32 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 suspender el embarque y desembarque de carga; y

.2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo, si las hay, y comprobar su ubicación.

Entrega de las provisiones del buque

9.33 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque deben tener por objeto:

.1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;

.2 evitar que se acepten provisiones para el buque sin inspección previa;

.3 evitar la manipulación indebida; y

.4 evitar que se acepten provisiones para el buque que no se hayan pedido.

9.34 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

Nivel de protección 1

9.35 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 comprobar que las provisiones coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo; y

.2 asegurarse de que las provisiones del buque se estiban de forma segura inmediatamente.

Nivel de protección 2

9.36 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo y en una intensificación de las inspecciones.

Nivel de protección 3

9.37 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar más extensamente las provisiones del buque;

.2 preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para el buque; y

.3 negarse a aceptar provisiones del buque a bordo.

Equipajes no acompañados

9.38 El PPB debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con la instalación portuaria y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de protección 1

9.39 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100 % de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de protección 2

9.40 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100 % de los equipajes.

Nivel de protección 3

9.41 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;

.2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y

.3 negarse a aceptar equipajes no acompañados en el buque.

Vigilancia de la protección del buque

9.42 Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

.1 alumbrado;

.2 guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas; y

.3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

9.43 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben activar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

9.44 En el PPB deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

Nivel de protección 1

9.45 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección del buque observe el buque en general, y las barreras y zonas restringidas en particular.

9.46 La cubierta del buque y los accesos a éste deben estar iluminados durante las horas de oscuridad y los periodos de poca visibilidad mientras se realizan actividades de interfaz buque-puerto o cuando el buque esté fondeado o en una instalación portuaria, según sea necesario. Cuando estén navegando, los buques deben utilizar, según sea necesario, el máximo alumbrado compatible con la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor. Para determinar la intensidad y la ubicación adecuadas del alumbrado de un buque, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

.1 el personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia el mar;

.2 la cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste;

.3 la cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y

.4 la cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

Nivel de protección 2

9.47 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;

.2 aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia;

.3 asignar más personal a las guardias de protección; y

.4 garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay.

9.48 Puede ser necesario instalar más alumbrado para hacer frente al incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección. Si es preciso, el alumbrado podrá reforzarse coordinándose con la instalación portuaria para instalar más alumbrado en tierra.

Nivel de protección 3

9.49 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones;

.2 encender todo el equipo de vigilancia de a bordo que pueda grabar las actividades en el buque y en sus inmediaciones;

.3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia;

.4 preparar una posible inspección submarina del casco del buque; y

.5 tomar medidas, tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.

Niveles de protección diferentes

9.50 El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar el buque si su nivel de protección es superior al de una instalación portuaria.

Actividades no reguladas por el Código

9.51 El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar el buque cuando:

.1 se encuentre en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;

.2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código;

.3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o

.4 realice una operación de interfaz con un puerto o instalación portuaria que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

Declaraciones de protección marítima

9.52 El PPB debe especificar cómo se responderá a las solicitudes de declaración de protección marítima de una instalación portuaria y las circunstancias en las que el propio buque deba solicitar tal declaración.

Auditorías y revisiones

9.53 En el PPB se debe indicar el método de auditoría que tienen previsto utilizar el OCPM y el OPB para verificar que el plan sigue siendo eficaz, y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

10. REGISTROS

Generalidades

10.1 Los registros deben estar a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes para verificar que se aplican las disposiciones de los planes de protección de los buques.

10.2 Los registros pueden mantenerse en cualquier formato pero deben protegerse contra el acceso o la divulgación no autorizados.

11. OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.

12. OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.

13. FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

Formación

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), el personal de la compañía competente en tierra y el oficial de protección del buque (OPB) deben tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

.1 administración de la protección marítima;

.2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;

.3 legislación y normativa gubernamental pertinente;

.4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;

.5 metodología de la evaluación de la protección del buque;

.6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección del buque;

.7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;

.8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;

.11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones relacionadas con la protección;

.12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;

.15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;

.17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;

.18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;

.19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con las instalaciones portuarias; y

.20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

13.2 Además, el OPB debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

.1 disposición del buque;

.2 plan de protección del buque y procedimientos conexos (incluida la formación sobre cómo hacer frente a distintas situaciones posibles);

.3 técnicas de gestión y control de multitudes;

.4 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección; y

.5 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección.

13.3 Todo el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener suficientes conocimientos y capacidad para desempeñar adecuadamente dichas tareas, lo que puede requerir, por ejemplo:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 técnicas de gestión y control de multitudes;

.6 comunicaciones relacionadas con la protección;

.7 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;

.8 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;

.9 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección;

.10 técnicas de inspección, control y observación; y

.11 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

13.4 Todo el personal de a bordo restante debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPB y estar familiarizado con las mismas, por ejemplo:

.1 el significado de cada uno de los niveles de protección y las exigencias consiguientes;

.2 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;

.3 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.4 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque; y

.5 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

Ejercicios y prácticas

13.5 La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal del buque domina todas las tareas que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

13.6 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección del buque, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses. Además, en los casos en que, en un momento dado, más del 25 % del personal del buque haya sido reemplazado por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, se realizará un ejercicio en el plazo de una semana, después de haberse producido el reemplazo. En dichos ejercicios debe someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 8.9

13.7 Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de las compañías para la protección marítima, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, así como los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

.1 hacerse a escala natural o en vivo;

.2 consistir en una simulación teórica o un seminario; o

.3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de búsqueda y salvamento o las de respuesta ante una emergencia.

13.8 La participación de la compañía en una práctica con otro Gobierno Contratante debe tener el reconocimiento de la Administración.

14. PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA;

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 15, 16 y 18.

15. EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Generalidades

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) podrá ser realizada por una organización de protección reconocida (OPR). No obstante, sólo el Gobierno Contratante correspondiente debe poder aprobar una EPIP así realizada.

15.2 Si un Gobierno Contratante delega en una OPR la revisión o la verificación del cumplimiento de una EPIP, dicha organización no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado tal evaluación o haya participado en esa preparación.

15.3 En toda EPIP deben considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:

.1 protección física;

.2 integridad estructural;

.3 sistemas de protección del personal;

.4 normas y procedimientos;

.5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.6 infraestructura de transporte;

.7 servicios públicos; y

.8 otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

15.4 Los encargados de la EPIP deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección marítima;

.6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y los servicios de la instalación portuaria;

.7 protección de la instalación portuaria;

.8 prácticas comerciales del puerto;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 medios de protección física, por ejemplo vallas;

.11 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.12 transporte e ingeniería civil; y

.13 operaciones del puerto y del buque.

Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger

15.5 La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el cual se establece la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento de la instalación portuaria. Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección. Este proceso tendrá en cuenta la posible pérdida de vidas, la importancia económica del puerto, su valor simbólico y la presencia de instalaciones gubernamentales.

15.6 Hay que establecer un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de la importancia relativa de los bienes e infraestructuras. La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionado sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría restableciese rápidamente el funcionamiento normal.

15.7 Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:

.1 accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;

.2 instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga;

.3 sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos;

.4 sistemas de gestión del tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación;

.5 plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua;

.6 puentes, vías férreas, carreteras;

.7 embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras etc.;

.8 equipo y sistemas de protección y vigilancia; y

.9 aguas adyacentes a la instalación portuaria.

15.8 Una identificación clara de los bienes e infraestructuras es esencial para la evaluación de las necesidades de la instalación portuaria en materia de protección, el orden de prioridad de las medidas de protección y las decisiones relativas a la asignación de recursos para proteger mejor la instalación. Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas

15.9 Deben identificarse los posibles actos que puedan suponer una amenaza para la protección de los bienes e infraestructuras, así como los métodos para llevarlos a cabo, a fin de evaluar la vulnerabilidad de un determinado bien o lugar ante un suceso que afecte a la protección marítima y definir las necesidades en materia de protección, con arreglo a un orden de prioridad, para hacer posible la planificación y la asignación de recursos. La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos gubernamentales. La identificación y evaluación de las amenazas permite no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.

15.10 La EPIP debe incluir una evaluación, realizada en colaboración con las organizaciones nacionales de seguridad pertinentes, que tenga por objeto determinar:

.1 toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que pueda convertirla en blanco probable de un ataque;

.2 las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas, daños en los bienes y trastornos económicos, por ejemplo los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;

.3 la capacidad y el propósito de quienes puedan organizar un ataque de este tipo; y

.4 el tipo o tipos de ataque probables,

y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben concebirse las medidas de protección.

15.11 En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

.1 daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;

.2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;

.3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;

.4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;

.5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;

.6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;

.7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;

.8 bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos etc.; y

.9 ataque químico, biológico o nuclear.

15.12 Este proceso debe incluir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas correctivas y de los cambios en los procedimientos y su eficacia para reducir la vulnerabilidad

15.13 La identificación de las medidas correctivas y el establecimiento de un orden de prioridad para las mismas tienen por objeto garantizar que se utilizan las medidas más eficaces para reducir la vulnerabilidad de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto ante las posibles amenazas.

15.14 Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como su eficacia para reducir la probabilidad de que se produzca un ataque, y deben evaluarse basándose, entre otros, en los datos de:

.1 los reconocimientos, inspecciones y auditorías de protección;

.2 las consultas con los propietarios y gestores de la instalación portuaria y, si procede, de las estructuras adyacentes;

.3 los antecedentes que haya de sucesos que hayan afectado a la protección marítima; y

.4 las operaciones que se realicen en la instalación portuaria.

Identificación de los puntos vulnerables

15.15 La identificación de los puntos vulnerables de las estructuras físicas, los sistemas de protección del personal, los procesos u otras esferas que puedan dar lugar a sucesos que afecten a la protección marítima sirve para determinar las opciones posibles para eliminar o atenuar el riesgo que entrañan. Por ejemplo, el análisis puede revelar los puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en las infraestructuras carentes de protección, tales como la red de suministro de agua, puentes etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

15.16 En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

.1 accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén atracados en ella;

.2 integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas;

.3 procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación;

.4 procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y los servicios portuarios;

.5 medidas para proteger el equipo radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.6 zonas adyacentes que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo;

.7 acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto;

.8 incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y los de protección;

.9 incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;

.10 limitaciones de personal o de ejecución;

.11 deficiencias detectadas al impartir la formación o durante los ejercicios; y

.12 deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control, al realizar una auditoría, etc.

16. PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Generalidades

16.1 La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) es responsabilidad del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Aunque no es necesario que el OPIP lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

16.2 El contenido de cada PPIP variará en función de las circunstancias especiales de la instalación o instalaciones portuarias a que se aplique. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) se habrán identificado las características especiales de la instalación portuaria y los posibles riesgos para su protección que han hecho necesario nombrar un OPIP y preparar un PPIP. Al preparar el PPIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones de protección locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección y las consecuencias de los posibles riesgos. Los Estados Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.

16.3 Todo PPIP debe:

.1 exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;

.2 exponer detalladamente los enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de la organización y de sus enlaces con otras partes, incluidos los buques que se hallen en el puerto;

.3 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1;

.4 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;

.5 prever revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y

.6 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

16.4 La preparación de un PPIP eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección de la instalación portuaria, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de esa instalación.

16.5 Todos los PPIP deben ser aprobados por el Gobierno Contratante bajo cuya jurisdicción esté la instalación portuaria. Los Gobiernos Contratantes deben elaborar procedimientos para evaluar la eficacia de cada PPIP en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado. En el PPIP deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de las revisiones y auditorías, la formación, los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimento de las prescripciones.

16.6 Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben estar implantadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, y en éste debe indicarse en qué momento ha de implantarse cada medida. Si es probable que se produzca algún retraso en esa implantación, debe informarse de ello al Gobierno Contratante responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente en el ínterin.

16.7 El uso de armas de fuego a bordo de los buques, o en sus proximidades, y en las instalaciones portuarias puede representar riesgos especiales e importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas, y debe considerarse con sumo cuidado. En caso de que un Gobierno Contratante decida que es necesario contar con personal armado en esas zonas, ese Gobierno Contratante debe asegurarse de que dicho personal está debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas, y es consciente de los riesgos específicos para la seguridad que existen en tales zonas. Si un Gobierno Contratante autoriza el uso de armas de fuego, debe dar directrices específicas de seguridad sobre su uso. El PPIP debe contener orientaciones específicas acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

Organización y ejecución de las tareas de protección de la instalación portuaria

16.8 Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 16.3, el PPIP debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

.1 la función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;

.2 las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación portuaria que tenga funciones de protección marítima y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona;

.3 los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección;

.4 los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección;

.5 los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;

.6 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;

.7 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento las medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo;

.8 los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos de protección preocupantes;

.9 los procedimientos relativos a la manipulación de la carga;

.10 los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque;

.11 los procedimientos para mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación portuaria;

.12 los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, y obtener sus servicios;

.13 los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite; y

.14 los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.9 El resto de la sección 16 se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

.1 acceso a la instalación portuaria;

.2 zonas restringidas de la instalación portuaria;

.3 manipulación de la carga;

.4 entrega de las provisiones del buque;

.5 equipajes no acompañados; y

.6 vigilancia de la protección de la instalación portuaria.

Acceso a la instalación portuaria

16.10 El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicados en el mismo.

16.11 Para cada uno de ellos, el PPIP debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPIP debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

16.12 Para cada nivel de protección, el PPIP debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal de la instalación portuaria y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante en la instalación debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que se aplique en los buques que utilicen habitualmente la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete, etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPIP debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

16.13 Se denegará el acceso a la instalación portuaria a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará al OPIP y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

16.14 El PPIP debe indicar los lugares en los que se realizarán los registros de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar cubiertos para poder funcionar de manera continua, independientemente de las condiciones meteorológicas, con la frecuencia especificada en el PPIP. Una vez que hayan sido sometidos a un registro, las personas, sus efectos personales y los vehículos deben ir directamente a las zonas restringidas de espera, embarco o carga de vehículos.

16.15 El PPIP debe establecer zonas separadas para las personas que ya hayan pasado un control con sus efectos y las personas, con sus efectos personales, que todavía no lo hayan hecho, y, si es posible, zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, personal del buque y sus efectos, a fin de que las personas sin registrar no puedan entrar en contacto con las que ya han sido registradas.

16.16 El PPIP debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

Nivel de protección 1

16.17 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer los puntos de control en los que podrán aplicarse las siguientes medidas:

.1 delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras que el Gobierno Contratante debe aprobar;

.2 comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal del buque y los visitantes, y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;

.3 controlar los vehículos utilizados por quienes deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque;

.4 verificar la identidad del personal de la instalación portuaria y de las personas que trabajen dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;

.5 limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente;

.6 registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos; y

.7 identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente y que convendría cerrar de forma permanente.

16.18 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPIP aprobado, y el Gobierno Contratante debe aprobarla expresamente. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Nivel de protección 2

16.19 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 destinar más personal a la vigilancia de los puntos de acceso y el patrullaje de las barreras del perímetro de la instalación;

.2 limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria e identificar los que conviene cerrar, habilitando medios para protegerlos adecuadamente;

.3 habilitar medios para obstaculizar el movimiento por los demás puntos de acceso, por ejemplo, instalando barreras de seguridad;

.4 aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos;

.5 denegar el acceso a los visitantes que no puedan aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria; y

.6 utilizar buques de patrulla para incrementar la protección en las aguas del puerto.

Nivel de protección 3

16.20 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 suspender el acceso a la instalación portuaria, o a partes de ella;

.2 autorizar únicamente el acceso de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;

.3 suspender los movimientos de personas o vehículos en la instalación portuaria o en partes de ella;

.4 incrementar las patrullas de protección en la instalación portuaria;

.5 suspender las operaciones portuarias en toda la instalación o en algunas de sus partes;

.6 dirigir los movimientos de los buques en toda la instalación portuaria o en algunas de sus partes; y

.7 evacuar total o parcialmente la instalación portuaria.

Zonas restringidas dentro de la instalación portuaria

16.21 En el PPIP deben indicarse las zonas restringidas que se designarán dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción, y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. El plan también debe incluir, en las circunstancias apropiadas, medidas para garantizar que las zonas temporalmente restringidas son sometidas a una inspección de protección tanto antes como después de quedar establecidas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

.1 proteger a los pasajeros, el personal del buque, el personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella en relación con un buque;

.2 proteger la instalación portuaria;

.3 proteger a los buques que utilicen la instalación portuaria o presten servicios en ella;

.4 proteger los lugares y zonas vulnerables de la instalación portuaria,

.5 proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia; y

.6 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones de los buques.

16.22 El PPIP debe garantizar que en todas las zonas restringidas se apliquen medidas de protección claramente definidas para controlar:

.1 el acceso de personas;

.2 la entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos;

.3 el movimiento y almacenamiento, de la carga y las provisiones de los buques; y

.4 los equipajes o efectos personales no acompañados.

16.23 En el PPIP se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

16.24 Si se utilizan dispositivos automáticos de detección de intrusos, dichos dispositivos alertarán a un centro de control que pueda responder cuando se active una alarma.

16.25 Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 las zonas de tierra y las aguas contiguas al buque;

.2 las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal de los buques, incluidos los puntos de registro;

.3 las zonas de embarque, desembarque y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques;

.4 los lugares en los que se guarde información importante desde el punto de vista de la protección, como la relativa a la carga;

.5 las zonas en las que se guarden mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;

.6 las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia;

.7 las zonas en las que se almacene o está situado el equipo de protección y vigilancia;

.8 las instalaciones esenciales radioeléctricas, de telecomunicaciones, de electricidad, de agua y de otros servicios públicos; y

.9 otros lugares de la instalación portuaria a los que deba restringirse el acceso de buques, vehículos y personas.

16.26 Las medidas de protección podrán ampliarse, con el consentimiento de las autoridades competentes, para imponer restricciones al acceso no autorizado a estructuras desde las que se pueda observar la instalación portuaria.

Nivel de protección 1

16.27 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 instalar barreras permanentes o temporales que rodeen la zona restringida, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;

.2 establecer puntos de acceso que puedan estar controlados por guardias de seguridad cuando se utilicen, y que puedan cerrarse o bloquearse eficazmente si no se utilizan;

.3 expedir pases que deberán llevar visibles quienes tengan derecho a encontrarse dentro de la zona restringida;

.4 marcar claramente los vehículos autorizados a entrar en las zonas restringidas;

.5 organizar patrullas y guardias;

.6 instalar sistemas automáticos de detección de intrusos, o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar el acceso no autorizado a las zonas restringidas y los movimientos en éstas; y

.7 controlar el movimiento de naves en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria.

Nivel de protección 2

16.28 Para el nivel de protección 2, el PPIP debe indicar cómo se va a incrementar la frecuencia e intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas. En el plan deben especificarse las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 reforzar la eficacia de las barreras o vallas que delimiten las zonas restringidas, utilizando, por ejemplo, sistemas automáticos de detección de intrusos o patrullas;

.2 reducir el número de puntos de acceso a las zonas restringidas y reforzar los controles aplicables en los demás accesos;

.3 restringir el estacionamiento en las zonas adyacentes a los buques amarrados;

.4 limitar aún más el acceso a las zonas restringidas, así como los movimientos y el almacenamiento en esas zonas;

.5 utilizar equipo de vigilancia supervisado de forma continua y con grabación;

.6 reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluidas las patrullas marítimas, en los límites de las zonas restringidas y dentro de dichas zonas;

.7 controlar y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas; y

.8 impedir el acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentren en la instalación portuaria.

Nivel de protección 3

16.29 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 establecer zonas restringidas adicionales, dentro de la instalación, en las proximidades del suceso que afecte a la protección marítima o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, en las que se prohibirá el acceso; y

.2 preparar el registro de las zonas restringidas como parte del registro total o parcial de la instalación portuaria.

Manipulación de la carga

16.30 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

.1 evitar la manipulación indebida; y

.2 evitar que se reciban y almacenen en la instalación portuaria cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

16.31 Las medidas de protección deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria. Una vez en la instalación portuaria, la carga debe poder identificarse como carga que ha pasado los controles pertinentes y ha sido aceptada para su embarque en un buque o para almacenamiento temporal en una zona restringida antes de ser embarcada. Puede ser conveniente restringir la entrada a la instalación portuaria de carga que no tenga una fecha de embarque confirmada.

Nivel de protección 1

16.32 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;

.2 efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la nota de entrega o equivalente;

.3 registrar los vehículos; y

.4 comprobar el estado de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida de la carga a la entrada de ésta en la instalación portuaria, y en el momento de proceder a su almacenamiento en la instalación.

16.33 Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

.1 examen visual y físico; y

.2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

16.34 Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultar a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

Nivel de protección 2

16.35 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables para la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria;

.2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque;

.3 intensificar los registros de vehículos; y

.4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

16.36 Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

.1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las inspecciones de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria (exámenes visuales y físicos);

.2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y

.3 coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, además de los acuerdos y procedimientos ya concertados.

Nivel de protección 3

16.37 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella, o en determinados buques; y

.2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentren en la instalación portuaria, y comprobar su ubicación.

Entrega de las provisiones del buque

16.38 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque deben tener por objeto:

.1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;

.2 evitar que se acepten provisiones para los buques sin inspección previa;

.3 evitar la manipulación indebida;

.4 evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido;

.5 garantizar que se registra el vehículo utilizado para la entrega; y

.6 garantizar que los vehículos utilizados para las entregas van acompañados dentro de la instalación portuaria.

16.39 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

Nivel de protección 1

16.40 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar las provisiones;

.2 notificar por adelantado la composición de la remesa, los datos del conductor y la matrícula del vehículo; y

.3 registrar el vehículo utilizado para la entrega.

16.41 Las inspecciones de las provisiones de los buques pueden realizarse mediante:

.1 examen visual y físico; y

.2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

Nivel de protección 2

16.42 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones de los buques, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 efectuar inspecciones pormenorizadas de las provisiones de los buques;

.2 efectuar registros pormenorizados de los vehículos utilizados para las entregas;

.3 coordinarse con el personal de los buques para comprobar que la remesa coincide con la nota de entrega antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria; y

.4 acompañar al vehículo utilizado para la entrega dentro de la instalación portuaria.

16.43 Una inspección pormenorizada de las provisiones de los buques puede lograrse por los siguientes medios:

.1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de los registros de los vehículos utilizados para las entregas;

.2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y

.3 restringir o prohibir la entrada de provisiones que no vayan a salir de la instalación portuaria en un determinado plazo.

Nivel de protección 3

16.44 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden incluir preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para los buques en toda la instalación portuaria, o en partes de ella.

Equipajes no acompañados

16.45 El PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de protección 1

16.46 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100 % de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de protección 2

16.47 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, los cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100 % de los equipajes.

Nivel de protección 3

16.48 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;

.2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y

.3 negarse a aceptar la entrada de equipajes no acompañados en la instalación portuaria.

Vigilancia de la protección de la instalación portuaria

16.49 Desde la propia instalación se debe poder vigilar en todo momento, incluso en la oscuridad y con visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación, los buques que se encuentren en ella y los alrededores de esos buques. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

.1 alumbrado;

.2 guardias, incluidas patrullas de a pie, motorizadas y en embarcaciones; y

.3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

16.50 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben dar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

16.51 En el PPIP deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

Nivel de protección 1

16.52 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección de la instalación portuaria:

.1 observe la zona de la instalación portuaria en general, incluidos los accesos por mar y tierra;

.2 observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y

.3 vigile las zonas y movimientos próximos a los buques que se encuentren en la instalación portuaria, lo que puede requerir la intensificación del alumbrado de los propios buques.

Nivel de protección 2

16.53 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación y vigilancia, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 aumentar la intensidad del alumbrado y la cobertura del equipo de vigilancia, incluida la instalación de alumbrado y equipo de vigilancia adicional;

.2 aumentar la frecuencia de las patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones; y

.3 destinar más personal de protección a las tareas de observación y patrullaje.

Nivel de protección 3

16.54 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones;

.2 encender todo el equipo de vigilancia de la instalación portuaria que pueda grabar las actividades en la instalación y en sus inmediaciones; y

.3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia.

Niveles de protección diferentes

16.55 El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar la instalación portuaria si su nivel de protección es inferior al de un buque.

Actividades no reguladas por el Código

16.56 El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar la instalación portuaria cuando:

.1 realice una operación de interfaz con un buque que haya hecho escala en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;

.2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código; y

.3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o con unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas.

Declaraciones de protección marítima

16.57 El PPIP debe indicar los procedimientos que habrán de seguirse cuando el OPIP, atendiendo a las instrucciones del Gobierno Contratante, solicite una declaración de protección marítima, o cuando tal declaración la solicite un buque.

Auditorías, revisiones y enmiendas

16.58 En el PPIP se debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

16.59 El PPIP debe revisarse a discreción del OPIP. Además, debe revisarse en los casos siguientes:

.1 si se modifica la evaluación de la instalación portuaria;

.2 si una auditoría independiente del PPIP o las pruebas que realice el Gobierno Contratante de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo válidos;

.3 después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta relacionados con la instalación portuaria; y

.4 cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación portuaria o en el control de su explotación.

16.60 El OPIP puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al Gobierno Contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP que supongan:

.1 cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria; y

.2 la eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.

El Gobierno Contratante, o quien dé la aprobación en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Al aprobarse el PPIP, el Gobierno Contratante debe indicar los cambios físicos o de procedimiento que requerirán su aprobación.

Aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias

16.61 Los PPIP tienen que ser aprobados por el Gobierno Contratante correspondiente, que debe establecer los procedimientos oportunos para:

.1 la presentación de los PPIP al Gobierno;

.2 el examen de los PPIP;

.3 la aprobación de los PPIP, con o sin enmiendas;

.4 el examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y

.5 la inspección o la auditoría que permita verificar que el PPIP aprobado sigue siendo válido.

En todas las etapas se deben tomar las medidas oportunas para garantizar la confidencialidad del contenido de un PPIP.

Declaración de cumplimiento de una instalación portuaria

16.62 El Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre una instalación portuaria puede expedir una declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP) en la que se indique:

.1 la instalación portuaria de que se trata;

.2 que la instalación portuaria cumple lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código;

.3 el periodo de validez de la DCIP, el cual deben especificarlo los Gobiernos Contratantes, pero que no debe exceder de cinco años; y

.4 las disposiciones de las verificaciones subsiguientes establecidas por el Gobierno Contratante y una confirmación cuando éstas se lleven a cabo.

16.63 La declaración de cumplimiento de una instalación portuaria debe ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el Gobierno Contratante también puede incluir una traducción a uno de esos idiomas, si lo estima oportuno.

17. OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Generalidades

17.1 En los casos excepcionales en que el oficial de protección del buque tenga dudas sobre la validez de los documentos de identidad de las personas que deseen subir a bordo con fines oficiales, el oficial de protección de la instalación portuaria debe ayudarle.

17.2 El oficial de protección de la instalación portuaria no debe ser responsable de la confirmación habitual de la identidad de las personas que deseen subir a bordo de los buques.

Además, en las secciones 15, 16 y 18 figuran otras orientaciones pertinentes.

18. FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Formación

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

.1 administración de la protección marítima;

.2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;

.3 legislación y normativa gubernamental pertinente;

.4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;

.5 metodología de la evaluación de la protección de la instalación portuaria;

.6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;

.7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;

.8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;

.11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección;

.12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;

.17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;

.18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;

.19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con los buques; y

.20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

18.2 Todo el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y otras sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 técnicas de gestión y control de multitudes;

.6 comunicaciones relacionadas con la protección;

.7 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;

.8 prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección;

.9 técnicas de inspección, control y observación; y

.10 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

18.3 El resto del personal de la instalación portuaria debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPIP y estar familiarizado con ellas, respecto de todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

.1 significado de cada uno de los niveles de protección y exigencias consiguientes;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

Ejercicios y prácticas

18.4 La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal de la instalación portuaria domina todas las tareas de protección que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

18.5 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección de la instalación portuaria, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses, a menos que las circunstancias exijan otra cosa. En estos ejercicios deben someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 15.11.

18.6 Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, junto con las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. Las solicitudes para la participación de los oficiales de las compañías para la protección marítima o de los oficiales de protección de los buques en prácticas conjuntas se cursarán teniendo en cuenta sus repercusiones para la protección y el funcionamiento de los buques. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

.1 hacerse a escala natural o en vivo;

.2 consistir en una simulación teórica o un seminario; o

.3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta ante una emergencia u otras prácticas relacionadas con la autoridad del Estado rector del puerto.

19. VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES

No hay orientaciones adicionales.

APÉNDICE DE LA PARTE B

APÉNDICE 1

Modelo de declaración de protección marítima entre un buque y una instalación portuaria [1]

DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Nombre del buque:	
Puerto de matrícula:	
Número OMI:	
Nombre de la instalación portuaria:	

La presente declaración de protección marítima es válida del ..... al ..... , para las siguientes actividades

.....
(enumerar las actividades, con los datos pertinentes)

con arreglo a los siguientes niveles de protección

Nivel o niveles de protección del buque:	
Nivel o niveles de protección de la instalación portuaria:	

La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

	La inclusión de las iniciales del OPB o del OPIP en estas columnas indica que la actividad será realizada, de conformidad con el pertinente plan aprobado, por:	
Actividad	La instalación portuaria:	El buque:
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas el personal autorizado		
Control de los accesos a la instalación portuaria		
Control de los accesos al buque		
Vigilancia de la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Tratamiento de equipajes no acompañados		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Aseguramiento de que se pueden establecer con facilidad comunicaciones de protección entre el buque y la instalación portuaria		

[1] Este modelo de declaración de protección marítima es para las declaraciones entre un buque y una instalación portuaria. Cuando la declaración de protección marítima sea para dos buques, el modelo deberá adaptarse en consecuencia.

Los firmantes del presente acuerdo certifican que las medidas de protección de la instalación portuaria y del buque durante las actividades indicadas se ajustan a las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código que se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en sus planes aprobados o con las disposiciones específicas acordadas que figuran en el anexo.

Hecho en: ..... el día .....

Firmado en nombre de	
La instalación portuaria:	El buque:
(Firma del oficial de protección de la instalación portuaria)	*(Firma del capitán o del oficial de protección del buque)*

Nombre y cargo de los firmantes	
Nombre:	Nombre:
Cargo:	Cargo:

Datos de contacto

(cumpliméntese según corresponda)

(indíquense los números de teléfono o los canales o frecuencias que se deben utilizar)

Instalación portuaria:	Buque:
Instalación portuaria	Capitán
Oficial de protección de la instalación portuaria	Oficial de protección del buque
	Compañía
	Oficial de la compañía para la protección marítima

APÉNDICE 2

Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

(Sello oficial) (Estado)

Número de la declaración: .....

Expedida en virtud de las disposiciones de la parte B del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

El Gobierno de .....
(nombre del Estado)

Nombre de la instalación portuaria: .....

Dirección de la instalación portuaria: .....

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para lo siguiente <indíquense los tipos de operaciones, tipos de buques o actividades u otra información pertinente> (táchese según proceda):

Buque de pasaje

Nave de pasaje de gran velocidad

Nave de carga de gran velocidad

Granelero

Petrolero

Quimiquero

Gasero

Unidades móviles de perforación mar adentro

Buques de carga distintos de los anteriores

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta ..... , a reserva de las pertinentes verificaciones (indicadas al dorso)

Expedida en .....
(lugar de expedición de la declaración)

Fecha de expedición .....

.....
(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

.....
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE LAS VERIFICACIONES

El Gobierno de <insértese el nombre del Estado> ha establecido que la validez de la presente declaración de cumplimiento esté sujeta a <insértense los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, una verificación obligatoria anual o una verificación no programada)>.

SE CERTIFICA que durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo B/16.62.4 del Código PBIP se ha comprobado que la instalación portuaria cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

1ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

2ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

3ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

4ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....»

conforme a los procedimientos establecidos, en una entidad de acreditación según el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1097/2002, de 25 de octubre, por el que se establecen ayudas a los programas de carne de vacuno de calidad.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo y aplicación.*

Se faculta al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación a adoptar las medidas precisas que exija la normativa comunitaria y, concretamente, a modificar el plazo de presentación de las solicitudes previsto en el artículo 7.3.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 7 de diciembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación,
ELENA ESPINOSA MANGANA

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

21917 *REAL DECRETO 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.*

La Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó, en la Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, celebrada del 9 al 13 de diciembre de 2002, un conjunto de resoluciones dirigidas a regular la mejora de la protección del transporte marítimo. Entre ellas cabe destacar la Resolución 1, enmiendas al Convenio SOLAS que afectan al capítulo V y XI, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 22 de abril de 2004, y la Resolución 2, por la que se adopta un Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), publicada en el BOE el 21 de agosto de 2004. Estos instrumentos pretenden mejorar la protección de los buques utilizados en el comercio internacional y la protección de las instalaciones portuarias asociadas a los mismos a través de una interfaz buque-puerto e incluyen disposiciones de obligado cumplimiento (las enmiendas al Convenio SOLAS y la Parte A del Código PBIP), y otras de carácter no obligatorio (la Parte B del Código PBIP) cuya aplicación se recomienda para facilitar el cumplimiento de las citadas disposiciones obligatorias. Estas normas fueron aceptadas en enero de 2003 y entraron en vigor el 1 de julio de 2004 para todos los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS.

Por otra parte, la Unión Europea tiene encomendada la regulación de cuantas medidas sean necesarias para garantizar en todo momento la protección del transporte marítimo contra los actos ilícitos deliberados, en especial el terrorismo, que figuran entre las amenazas más graves contra los ideales de democracia y libertad y los valores de paz, que constituyen la esencia misma de la comunidad europea. Con objeto de desarrollar medidas útiles en la política del transporte marítimo y establecer normas comunes para la interpretación, aplicación y control comunitarios de las disposiciones adoptadas por la citada Conferencia diplomática celebrada en la OMI en diciembre de 2002, la Unión Europea aprobó el Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

Los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 725/2004 han sido aplicados a los buques autorizados a enarbolar el pabellón español obligados a cumplir esta normativa, así como a las instalaciones portuarias afectadas, en el vigente marco de concurrencia de competencias que los distintos organismos y entidades tienen asignadas en el entorno de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Este reglamento confirma la obligatoriedad de la aplicación, en el ámbito marítimo europeo de los buques y de las instalaciones portuarias, de las enmiendas al Convenio SOLAS y de la Parte A del Código PBIP, que el reglamento incluye en sus anexos, y también declara de obligado cumplimiento determinadas medidas que la Parte B de dicho Código PBIP recoge como meras recomendaciones. Asimismo, el reglamento establece determinadas obligaciones para los Estados miembros en materia de mejora de la protección marítima de los buques, sus compañías y las instalaciones portuarias, tales como la identificación de las autoridades designadas y las Administraciones, la asignación de responsabilidades, la coordinación, transmisión de información, y tareas de control de la aplicación de la normativa, estableciéndose un sistema de control por parte de la Comisión Europea para verificar el grado de cumplimiento en esta materia por los Estados miembros.

La Unión Europea ha considerado que el Reglamento (CE) n.º 725/2004 constituye solamente un conjunto parcial del total de las medidas necesarias para adquirir un adecuado nivel de protección para las cadenas de transporte ligadas al transporte marítimo y para las personas, infraestructuras y equipamiento contra incidentes relacionados con la protección, pues el alcance de tal reglamento se circunscribe a las medidas de protección aplicables a los buques y a la inmediata interfaz buque-puerto. Por ello, y con el objeto de conseguir la mayor protección posible para la industria marítima y portuaria, ha estimado necesario introducir medidas de protección adicionales, aplicables al resto de las zonas portuarias, en la extensión que, en cada caso y tras la correspondiente evaluación de riesgos se considere pertinente, incluyendo el análisis de los posibles riesgos de amenazas contra la protección portuaria que pudieran tener su origen en determinadas zonas exteriores y contiguas al puerto, y todo ello sin perjuicio de la normativa específica vigente en cada Estado miembro en el área de la seguridad nacional.

A estos efectos, y con el objetivo de introducir en el ámbito comunitario medidas para mejorar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos que afecten a la protección marítima, la Unión Europea ha aprobado la Directiva 2005/65/CE del Parlamento y el Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre la mejora de la protección portuaria, con lo que se asegura que las medidas de protección establecidas por el Reglamento (CE) n.º 725/2004 se beneficien adicionalmente de la implantación de una

mejora de la protección aplicada al resto de la zona de actividades portuarias.

La Directiva 2005/65/CE establece, para cada puerto en el que exista una o varias instalaciones portuarias afectadas por el Reglamento (CE) n.º 725/2004, la obligación de desarrollar y aplicar un plan de protección portuaria, fundamentado en el resultado de una evaluación de riesgos de amenazas de sucesos contra la protección marítima, incluyendo el análisis de riesgos de las instalaciones portuarias requerido por el citado reglamento. Una detallada división de tareas y prácticas en el plan de protección portuaria contribuirá a mejorar la eficacia de las medidas de protección preventivas y correctoras a adoptar en lo requerido por la directiva.

Por lo que respecta al sistema portuario de interés general, el artículo 132.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, establece que la Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte, entre otros ámbitos, a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias a otros órganos de las Administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

Asimismo, en el apartado 3 del citado artículo se establece que cada Autoridad Portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado, formará parte de las ordenanzas portuarias.

La Orden del Ministro de Fomento de 17 de junio de 2004, en relación con la protección de las instalaciones portuarias, tuvo por objeto determinar las responsabilidades de los organismos de ese Departamento competentes en materia de protección marítima de los buques y de las instalaciones portuarias, como complemento de la legislación específica hasta entonces vigente en dicha materia.

Este real decreto transpone la Directiva 2005/65/CE al ordenamiento jurídico español y desarrolla las medidas que en ella se recogen, en particular las relacionadas con el establecimiento de unas reglas básicas aplicables al sistema portuario español, la definición de un mecanismo para la aplicación de dichas reglas y el diseño e implantación de los adecuados mecanismos de monitorización de su cumplimiento. Considerando que en materia de protección portuaria confluyen competencias de diferentes entidades y organismos, que han de ejercerse en coordinación con las que las Fuerzas Armadas tienen atribuidas en relación con la vigilancia y la seguridad de los espacios marítimos en virtud de la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de Defensa Nacional, es necesario, igualmente, crear estructuras consultivas a nivel local para el asesoramiento en el análisis y la definición de aspectos relacionados con la protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos, lo que permitirá la armonización de criterios y la implantación coordinada de los requisitos establecidos en el ámbito de aplicación de este real decreto. Es destacable, además, la inclusión de procedimientos y directrices encaminados a lograr la necesaria coordinación entre los agentes involucrados en la aplicación de la normativa, la mejora de la agilidad en la transmisión de información para la adecuada toma de decisiones, la armonización de criterios y métodos aplicables en el diseño del sistema de gestión de la protección del transporte marítimo, su implantación, la verificación de su eficiencia, los mecanismos de mejora continuada, y las labores de supervisión y control de su aplicación.

Por último, la experiencia derivada de la aplicación de la normativa relacionada con la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias aconseja incluir en este real decreto diversos aspectos que facilitan la armonización de las disposiciones incluidas en el Reglamento (CE) n.º 725/2004, con las de la Directiva 2005/65/CE, en especial en la determinación de los órganos competentes para la aplicación de las medidas previstas en las mismas.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y del Ministro del Interior, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de diciembre de 2007,

D I S P O N G O :

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer medidas orientadas a aumentar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos o actos ilícitos deliberados que afecten a la protección marítima, así como determinar las entidades y organismos competentes en la aplicación de las medidas contenidas en la normativa sobre protección del transporte marítimo.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

1) Autoridad de protección portuaria: el organismo competente en materia de protección de un determinado puerto.

2) Código PBIP: el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su versión actualizada, y conocido como «ISPS Code» en su versión en idioma inglés.

3) Entidad gestora del puerto: la entidad pública a cuyo cargo se encuentran la administración y gestión de un puerto.

4) Instalación portuaria: zona del puerto situada dentro de los límites determinados por la Autoridad de protección portuaria gestora del puerto en el que está situada, donde tiene lugar una interfaz buque-puerto, incluyendo, según se considere necesario, zonas tales como fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

5) Interfaz buque-puerto: la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías, o la prestación de servicios portuarios al buque o desde el buque.

6) Puerto: zona de tierra y de agua, con los límites establecidos por la Administración competente, dotada de unas obras y equipo que faciliten las operaciones de transporte marítimo comercial.

7) Punto nacional de contacto para la protección portuaria (PCPP): el organismo designado para servir de punto de contacto para la Comisión Europea y otros Estados miembros, así como para facilitar, supervisar y proporcionar información sobre la aplicación de las medidas de protección portuaria establecidas en este real decreto.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este real decreto serán de aplicación a los puertos situados en territorio español que alberguen una o más instalaciones portuarias, incluyendo

las instalaciones náuticas, varaderos o astilleros, que presten servicio a:

a) Los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

1.º Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad.
2.º Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto (GT) igual o superior a 500.
3.º Unidades móviles de perforación mar adentro.

b) Buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a las Clases A y B, según la definición del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, y a sus compañías.

2. En este real decreto se determinan, asimismo, los órganos que tienen asignadas las competencias para el ejercicio de las funciones de protección de los puertos y del transporte marítimo.
3. Este real decreto no será de aplicación a los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar.
4. Para la aplicación de este real decreto a los puertos se tendrá en consideración el análisis de las amenazas que pudieran originarse en sus zonas adyacentes, para verificar si éstas tienen alguna incidencia en la protección del puerto. Mediante una orden conjunta de los Ministros de Fomento y del Interior se determinarán los supuestos en los que es procedente la ampliación del ámbito de aplicación de este real decreto a las zonas adyacentes y la extensión de las mismas.

TÍTULO II

Funciones

Artículo 4. *Autoridad nacional competente para la protección marítima.*

1. La Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento es el órgano de la Administración General del Estado designado como autoridad nacional competente para la protección marítima.
2. Son funciones de la autoridad nacional competente para la protección marítima las siguientes:

a) La coordinación, implantación y supervisión de la aplicación de las medidas de protección previstas en este real decreto y en el resto de la normativa aplicable.
b) La aprobación de las directrices para la realización y desarrollo de la evaluación y del plan de protección de las instalaciones portuarias.

Artículo 5. *Ministerio del interior.*

El Ministerio del Interior ejercerá las siguientes funciones sobre protección marítima:

1.º Establecer los niveles de protección marítima para los buques con derecho a enarbolar pabellón español o para una determinada zona de navegación en aguas españolas.
2.º Establecer los contenidos mínimos de los cursos de formación para los oficiales de protección de los buques y para los oficiales de la compañía para la protección marítima.
3.º Establecer los contenidos mínimos de los planes de protección de los buques.
4.º Coordinar la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en caso de recibir una alerta de protección.
5.º Dirigir y coordinar las actuaciones en caso de incidente real, a través de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno.
6.º Establecer los niveles de protección marítima a adoptar por las instalaciones portuarias y por los puertos, informando sobre las medidas específicas de protección complementarias a implantar en su caso, además de las establecidas para dichos niveles por los planes de protección de los puertos y de las instalaciones portuarias afectadas, cuando se activen los niveles de protección 2 y 3, así como el período de tiempo en el que se deberán mantener activados dichos niveles de protección 2 y 3.
7.º Establecer los contenidos mínimos de los programas de formación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos y para la acreditación de dichos oficiales de protección.
8.º Establecer los contenidos mínimos de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.
9.º Aprobar las evaluaciones de la protección de los puertos y los planes de protección de los puertos.

Artículo 6. *Dirección General de la Marina Mercante.*

A los efectos de este real decreto, corresponden a la Dirección General de la Marina Mercante las funciones que, en el ámbito de la seguridad marítima, se encuentran relacionadas con la protección de los buques y, en particular, las siguientes:

a) En relación con buques de bandera española:

1.º Aprobar los planes de protección de los buques y sus modificaciones.
2.º Verificar a bordo la implantación de los planes de protección de los buques.
3.º Emitir el correspondiente certificado internacional de protección del buque.
4.º Verificar la formación de los oficiales de protección de los buques y los oficiales de la compañía para la protección marítima. A tales efectos, le corresponde aprobar los programas de formación, las condiciones de homologación y control de los centros de formación y las condiciones de obtención de los certificados de especialidad de oficial de protección del buque y de oficial de la compañía para la protección marítima.
5.º Autorizar a organizaciones de protección reconocidas para actuar en nombre de la Administración en lo que afecta a la protección de los buques y en relación con las compañías.

b) Respecto de buques de bandera extranjera que toquen puerto español, deberá realizar, como Estado rector del puerto, las comprobaciones correspondientes en materia de protección marítima.

Artículo 7. *Autoridad de protección portuaria.*

1. La autoridad de protección portuaria será la entidad gestora del puerto correspondiente, pudiéndose designar una misma autoridad de protección para más de un puerto.
2. Son funciones de la autoridad de protección portuaria las siguientes:

a) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la protección marítima de las instalaciones portuarias y del puerto, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.
b) La identificación de los límites del puerto y de las instalaciones portuarias a los que sea de aplicación este

real decreto en base a los resultados de las evaluaciones de protección que se hayan realizado.

c) La aprobación de la evaluación de la protección de las instalaciones portuarias.

d) La aprobación del plan de protección de la instalación portuaria y su modificación.

e) La evaluación de la protección del puerto, incluyendo la evaluación de los riesgos de amenazas que determinadas instalaciones externas al puerto, adyacentes al mismo, pudieran representar para el puerto. Podrá autorizar a realizar dicha evaluación a una organización de protección reconocida para los puertos y tramitar su aprobación de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.

f) La elaboración del plan de protección del puerto en base a la correspondiente evaluación de la protección, pudiendo autorizar a una organización de protección portuaria reconocida la realización de dicha tarea, y efectuar la tramitación para su aprobación según lo dispuesto en el artículo 11.

g) La aplicación del plan de protección del puerto y asegurar su implantación, cumplimiento, actualización y mejora, sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad o protección de otros organismos.

h) La designación del oficial de protección de las instalaciones portuarias gestionadas directamente por la autoridad de protección portuaria y al oficial de protección del puerto, asignándole sus funciones y responsabilidades.

i) La identificación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias otorgadas en concesión ubicadas en los puertos que gestionan, verificar que cumplen con los requisitos de acreditación aplicables y que tienen asignadas, por parte de los titulares de dichas instalaciones, sus funciones y responsabilidades.

j) Informar a la autoridad nacional competente para la protección marítima sobre la identificación de las instalaciones portuarias y de los puertos afectados que deben disponer de un plan de protección.

k) La emisión de la declaración de cumplimiento de las instalaciones portuarias.

3. La autoridad de protección portuaria decidirá el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 725/2004 en aquellas instalaciones portuarias situadas en los puertos bajo su titularidad que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, tengan que prestar en ocasiones servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional e informará de ello a la autoridad nacional competente para la protección marítima.

Artículo 8. *Comité consultivo de protección del puerto.*

1. La autoridad de protección portuaria constituirá, para cada uno de los puertos que gestiona, un comité consultivo de protección del puerto con el objeto de prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o directrices tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto.

2. El Comité consultivo de protección del puerto estará integrado por los siguientes miembros:

a) Un representante designado por la autoridad de protección portuaria, quien presidirá el comité.

b) Un representante de la capitanía marítima.

c) El oficial de protección del puerto, que actuará como Secretario con voz y voto.

d) Un representante de la Delegación del Gobierno.

e) Un representante de la Administración de aduanas.

f) Un representante por cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el puerto.

g) Un representante de la Comandancia Naval.

h) Un representante de la Administración responsable en materia de protección civil.

i) Un representante de la Administración responsable del control sanitario.

Los miembros del Comité consultivo serán nombrados por el Presidente de la Autoridad Portuaria, a propuesta de la autoridad responsable del órgano o institución a la que representan. La autoridad de protección portuaria podrá invitar a participar en el Comité a otros representantes de las organizaciones y entidades públicas y privadas relacionadas con la protección portuaria y con la comunidad portuaria en el ámbito de dichos puertos.

3. Son funciones del Comité consultivo de protección del puerto las siguientes:

a) Aprobar su reglamento de funcionamiento interno.

b) Desarrollar procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos y entidades participantes, y entre ellas y el resto de los organismos y entidades afectadas o interesadas en materias de protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.

c) Proponer sugerencias y recomendaciones para la autoridad nacional competente para la protección marítima para la mejora de la protección del transporte marítimo, de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.

e) Emitir informe sobre la evaluación y el plan de protección del puerto y sus modificaciones, con carácter previo a su aprobación.

f) Asistir a la autoridad de protección portuaria en situaciones de crisis.

g) Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y los puertos.

4. El Comité consultivo de protección del puerto se reunirá al menos cada seis meses, pudiendo ser convocado en cualquier momento por cualquiera de sus miembros en los casos que así lo aconseje la existencia de situaciones de amenazas contra la protección marítima de los puertos o las instalaciones portuarias.

5. La autoridad de protección portuaria aportará el apoyo administrativo y técnico necesario para el funcionamiento del comité.

Artículo 9. *Punto nacional de contacto para la protección marítima y portuaria.*

La Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento es el punto de contacto nacional para la protección marítima y, asimismo, es el punto nacional de contacto para la protección portuaria.

TÍTULO III

Medidas de protección y procedimientos

CAPÍTULO I

Protección de los puertos

Artículo 10. *Evaluación de la protección del puerto.*

1. Cada autoridad de protección portuaria velará por que se efectúe una evaluación de la protección de los puertos que gestiona, incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto. Dicha evaluación será realizada bien por la autoridad de protección portuaria o bien por una

organización de protección portuaria reconocida autorizada por ella.

2. Las evaluaciones de protección de los puertos reflejarán y considerarán debidamente:

a) Las peculiaridades de las distintas partes del puerto.

b) Las zonas adyacentes al puerto que tengan una incidencia en la protección del puerto.

c) Las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias que se encuentren dentro de los límites del puerto.

3. La evaluación de los riesgos de las amenazas que pudieran sobrevenir de las zonas adyacentes al puerto se realizará de forma coordinada con los titulares de dichas zonas y con las administraciones con competencias en materia de seguridad pública en dichas zonas.

4. Las evaluaciones de protección del puerto deberán efectuarse teniendo en cuenta, como mínimo, las prescripciones detalladas en el anexo I.

5. La autoridad nacional competente para la protección marítima aprobará la metodología de trabajo para la realización de las evaluaciones de protección del puerto.

6. La autoridad de protección portuaria remitirá las evaluaciones de la protección al Ministerio del Interior para su aprobación, previo informe del comité consultivo de protección del puerto y, en su caso, del informe del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública.

7. La evaluación de la protección del puerto deberá ser revisada siempre que se registre un suceso que afecte a la protección del puerto cuyos riesgos no hayan sido previamente evaluados, se detecte un incumplimiento grave o un cambio importante de las amenazas de sucesos que afectan a la protección del puerto y, al menos, cada cinco años desde la fecha de su aprobación. La revisión deberá tener en cuenta los posibles cambios de amenazas y la modificación de las circunstancias en las que fue efectuada la anterior evaluación.

Artículo 11. *Plan de protección del puerto.*

1. Cada autoridad de protección portuaria elaborará un plan de protección del puerto para cada puerto que gestione y se encuentre incluido en el ámbito de aplicación de este real decreto. Dicho plan deberá tener en cuenta los resultados de la evaluación de la protección del puerto correspondiente, realizada según lo dispuesto en el artículo 10.

2. El plan de protección del puerto abordará adecuadamente las peculiaridades de las distintas partes del puerto, integrará los planes de protección de las instalaciones portuarias que se encuentren dentro de sus límites e incluirá procedimientos de coordinación con otros planes de seguridad o emergencia establecidos en el puerto.

Asimismo, el plan de protección del puerto deberá especificar, para cada uno de los niveles de protección a que se refiere el artículo 14, los procedimientos que deben seguirse, las medidas que han de aplicarse y las actuaciones que se deben emprender.

3. La autoridad de protección portuaria podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que elabore el plan de protección del puerto de uno o varios puertos cuya gestión le haya sido atribuida.

4. El plan de protección del puerto se elaborará teniendo en cuenta como mínimo las prescripciones detalladas que figuran en el anexo II, así como las directrices y metodología establecida, en su caso, por la autoridad nacional competente para la protección marítima. Dicho plan incluirá medidas de protección que se aplicarán a los pasajeros y a los vehículos que vayan a embarcar en buques de trasbordo rodado que transporten pasajeros y vehículos.

5. La autoridad de protección portuaria remitirá el plan de protección del puerto al Ministerio del Interior para su aprobación, previo informe del comité consultivo de protección del puerto y, en su caso, del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública.

6. La autoridad de protección portuaria aplicará el plan de protección aprobado en el puerto correspondiente, estableciendo un control interno de su ejecución mediante el procedimiento previsto en el propio plan de protección.

7. La autoridad de protección portuaria aplicará los procedimientos establecidos para el control de la confidencialidad de la información de acuerdo con lo establecido en el artículo 21.

8. Los planes de protección del puerto serán revisados, al menos, cada cinco años desde su aprobación; cuando el resultado de la correspondiente evaluación de la protección, efectuada en virtud de lo previsto en el apartado 7 del artículo anterior, detecte nuevas amenazas de sucesos que afectan a la protección marítima del puerto, o un agravamiento de las amenazas existentes cuando se efectuó la última evaluación de la protección y, por último, cuando se produzca un incumplimiento grave.

9. Las modificaciones producidas como consecuencia de una revisión del plan de protección del puerto deberán ser aprobadas por el Ministerio del Interior, con carácter previo a su implantación, siempre que afecten a:

a) Los requisitos de acceso al puerto o a cualquier área de acceso controlado.

b) Los requisitos de control de los documentos de identificación, de los equipajes y de la carga.

c) Los procedimientos para tratar situaciones de circunstancias sospechosas en lo relativo a la carga, equipajes, provisiones o personas, incluyendo la designación de zonas protegidas, y el tratamiento de incidentes de violación de la protección del puerto.

d) Los requisitos de vigilancia de zonas, o de las actividades que se realizan en ellas.

e) Las comunicaciones y habilitación de la protección.

f) La notificación de incidentes de protección.

g) Requisitos de formación y de realización de ejercicios y simulacros.

h) La organización operativa para la protección del puerto y los métodos de trabajo.

i) El procedimiento de adaptación y actualización del plan de protección del puerto.

10. El plan de protección del puerto podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya, altere o se acceda al mismo sin autorización.

11. El plan de protección del puerto se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados. Corresponde a la autoridad nacional de protección portuaria habilitar el acceso al plan de protección a aquellos organismos que, previa solicitud razonada, requieran el acceso a la información contenida en el mismo. Dicha consulta deberá limitarse a la información estrictamente necesaria para el desarrollo de sus competencias.

Artículo 12. *Declaración de cumplimiento de los puertos.*

1. Los puertos sujetos a las prescripciones de este real decreto deberán disponer de una declaración de cumplimiento otorgada por el organismo competente.

Dicha declaración será solicitada por la autoridad de protección portuaria, debiendo justificar el cumplimiento de lo previsto en los artículos 10 y 11.

2. La declaración de cumplimiento tendrá vigencia de cinco años desde la fecha de su emisión, y será renovada por períodos sucesivos de cinco años siempre que se compruebe previamente que el puerto cumple los requisitos previstos en los artículos anteriores.

Si el organismo competente para el otorgamiento de la declaración detectara el incumplimiento de alguna de las prescripciones de protección establecidas, la autoridad de protección portuaria deberá adoptar las medidas necesarias para su corrección, comunicando a aquélla las mismas así como el programa de aplicación. Dichas medidas y el programa de implantación correspondiente deberán ser aprobados por la autoridad nacional competente para la protección marítima, con carácter previo a su implantación.

3. La declaración de cumplimiento perderá su validez en los siguientes casos:

a) Al producirse un incumplimiento grave.

b) Verificarse que el puerto ha dejado de estar sujeto a lo prescrito por este real decreto.

El organismo competente para el otorgamiento de la declaración de cumplimiento comunicará a la autoridad de protección portuaria la pérdida de validez de la declaración, quien deberá adoptar las medidas correctoras necesarias para solicitar y obtener nuevamente la declaración de cumplimiento.

Artículo 13. *Ejercicios y prácticas de protección en los puertos.*

1. Con el fin de garantizar la eficaz aplicación del plan de protección de la instalación portuaria, la competencia del personal para desempeñar las tareas de protección que le hayan sido encomendadas y la identificación de las eventuales deficiencias del sistema de protección establecido que deban ser corregidas, el oficial de protección del puerto, oído el comité consultivo de protección del puerto, efectuará la planificación y programación de ejercicios de protección del puerto correspondiente, de conformidad con lo previsto en el plan de protección del puerto, para lo que se solicitará la colaboración de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias. Estos ejercicios podrán consistir en:

a) Un análisis teórico de determinados aspectos de la protección del puerto en base a documentos, planos y otros elementos.

b) Un análisis de la situación física y operativa de determinados aspectos del puerto relacionados con la protección.

2. Al menos una vez al año y, como máximo, cada 18 meses, se realizará una práctica de protección del puerto, con el objeto de verificar la eficacia de la aplicación de lo prescrito en el plan de protección del puerto, para lo que se establecerá la necesaria colaboración y coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias ubicadas en el puerto.

3. La autoridad nacional competente para la protección marítima podrá promover la ejecución de ejercicios o simulacros de ámbito nacional.

CAPÍTULO II

Niveles de protección

Artículo 14. *Niveles de protección marítima.*

1. Se establecen tres niveles de protección marítima en los puertos a los que sea de aplicación este real decreto:

a) Nivel de protección 1: el nivel en el cual debe mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

b) Nivel de protección 2: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo, como resultado de un aumento de riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

c) Nivel de protección 3: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección que las incluidas en el nivel 2, durante un período de tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

2. La determinación del nivel de protección marítima se ajustará a las siguientes reglas:

a) Corresponde al Ministerio del Interior determinar los niveles de protección en los que deben operar los puertos. Tras recibir la notificación del nivel de protección fijado por el Ministerio del Interior, el oficial de protección del puerto adoptará de forma inmediata las medidas establecidas en el plan de protección del puerto para tal nivel de protección.

b) La autoridad de protección portuaria podrá, no obstante, adoptar las medidas contenidas en el plan de protección del puerto correspondientes a un nivel de protección superior a aquél en el que está operando, en caso de disponer de información, que pueda considerarse verosímil, acerca de la amenaza de un suceso contra la protección marítima. Las medidas adicionales de protección que adopte en tal caso la autoridad de protección portuaria deberán ser comunicadas al Ministerio del Interior, que las confirmará, modificará o suspenderá de inmediato.

c) No se admitirá en el puerto ningún buque que tenga asignada por su Administración responsable un nivel de protección inferior al nivel de protección en el que está operando el puerto. Si el Ministerio del Interior o la autoridad de protección portuaria, en aplicación de previsto en la letra b) anterior, acuerdan la aplicación de medidas de otro nivel de protección, podrán exigir al buque que adopte las medidas pertinentes.

CAPÍTULO III

Oficiales de protección y acreditación

Artículo 15. *Designación y acreditación de los oficiales de protección del puerto.*

1. La autoridad de protección portuaria designará a un oficial de protección del puerto. Cada puerto dispondrá, preferentemente, de un oficial de protección del puerto, pero podrá compartir cuando sea posible con otro puerto el mismo oficial de protección.

Cuando los nombramientos de oficial de protección del puerto y de oficial de protección de la instalación o instalaciones portuarias no concurran en la misma persona, la autoridad de protección portuaria se asegurará de que exista una estrecha colaboración entre ambos, dictando al efecto las instrucciones que sean precisas.

2. El oficial de protección del puerto, así como el personal con funciones específicas de protección en el mismo, deberán disponer de un adecuado nivel de formación en materia de protección marítima para desempeñar las funciones que tienen atribuidas, y dispondrán de las titulaciones o acreditaciones justificativas de haber recibido la formación requerida para actuar como oficial de protección.

3. Los oficiales de protección del puerto desempeñarán la función de punto de contacto para los asuntos relativos a la protección del puerto para el que han sido designados.

CAPÍTULO IV

Organizaciones reconocidas

Artículo 16. *Organizaciones de protección reconocidas para puertos e instalaciones portuarias.*

Las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias, de los puertos, los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos, así como sus modificaciones, podrán ser realizadas, previa autorización de la autoridad de protección portuaria, por una organización de protección reconocida para puertos e instalaciones portuarias. Dichas organizaciones podrán, asimismo, asesorar a la autoridad de protección del puerto en relación con dichos instrumentos.

Las organizaciones de protección reconocidas para puertos e instalaciones portuarias deberán disponer de acreditación. Por orden conjunta de los Ministros del Interior y de Fomento se establecerán las condiciones mínimas que deben cumplir dichas organizaciones para obtener una acreditación.

CAPÍTULO V

Disposiciones de control complementarias

Artículo 17. *Control de archivos, informes y registros.*

1 Los oficiales de protección de los puertos que hayan sufrido un incidente de protección elaborarán un informe que recoja los hechos ocurridos y el procedimiento seguido desde su inicio hasta su finalización que será remitido, lo antes posible, al oficial de protección del buque que haya podido resultar afectado por dicho incidente y a la autoridad de protección portuaria. Los informes deberán conservarse, al menos, durante los tres años siguientes a la fecha de su emisión.

2. El oficial de protección del puerto elaborará registros que conservará, durante al menos tres años desde su fecha de emisión, de las siguientes actividades e incidentes:

a) Formación del personal.
b) Ejercicios y simulacros.
c) Amenazas e incidentes de protección sufridos.
d) Violaciones de la protección.
e) Cambios de los niveles de protección activados.
f) Auditorías internas.
g) Mantenimiento, calibración y ensayos de los equipos y sistemas de protección existentes en la instalación portuaria.

3. Todos los informes y registros a los que se refiere este artículo deberán protegerse contra el acceso o la divulgación no autorizada, y estarán a disposición de la autoridad competente que justificadamente los solicite y tenga derecho a conocerlos, incluyendo los inspectores que realicen inspecciones reglamentarias en los buques, instalaciones portuarias o puertos.

Artículo 18. *Actividades no reguladas.*

Los planes de protección de los puertos deben incluir procedimientos para garantizar que la respectiva protección no resulta comprometida en casos de cualquier interfaz buque-puerto o buque-buque en los que intervenga una instalación portuaria o buque no comprendido en el artículo 3.1.

Artículo 19. *Suministro de información sobre la protección antes de la entrada de un buque a un puerto.*

1. Todo buque incluido en el artículo 3.1 que solicite escala en un puerto, deberá remitir, con la debida antelación, a la autoridad de protección portuaria y a la capitanía marítima correspondiente, la siguiente información:

a) Confirmación de la existencia de un certificado válido del buque, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido.
b) Nivel de protección al que opera el buque en ese momento.
c) Nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto.
d) Medidas especiales o adicionales de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto.
e) Procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque.
f) Cualquier otra información de carácter práctico relacionada con la protección, a excepción del contenido del plan de protección del buque, de acuerdo con las recomendaciones contenidas en la parte B del Código PBIP.

La información a que se refiere las letras c), d) y e) deberá comprender la relativa a las últimas diez instalaciones portuarias visitadas por el buque.

El contenido de dicha información deberá remitirse, por la autoridad de protección portuaria, al oficial de protección del puerto, al oficial de protección de la instalación portuaria en la que el buque pretenda hacer escala y a la correspondiente Comandancia de la Guardia Civil.

2. La información citada en el párrafo anterior será facilitada:

a) Con al menos 24 horas de antelación a la entrada del buque en el puerto.
b) A más tardar en el momento en que el buque salga del puerto anterior, si la duración del viaje es inferior a 24 horas.
c) Si no se conoce el puerto de escala o si éste se modifica durante el viaje, desde el momento en que ese puerto de escala es conocido.

3. La autoridad de protección portuaria denegará la entrada al puerto a todo buque respecto del que no se reciba la información requerida en el apartado 1, excepto si el buque se encuentra exento del suministro de dicha información al amparo de lo establecido por el apartado 5 de este artículo.

4. El oficial de protección de la instalación portuaria y el del puerto elaborarán respectivamente un informe sobre el procedimiento seguido con cada buque que haya estado sometido a un suceso que afecte a la protección marítima.

5. La Dirección General de la Marina Mercante, previa solicitud justificada de la compañía, puede eximir de la obligación establecida en el apartado 1 a los buques dedicados a servicios regulares entre instalaciones portuarias de puertos situados en territorio español, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que la compañía explotadora de los servicios regulares confeccione y tenga al día una lista de los buques afectados y la transmita a la capitanía marítima y a la autoridad de protección de los puertos de escala correspondientes.
b) Que por cada viaje realizado se tenga a disposición de la capitanía marítima y de la autoridad de protección portuaria, por si la solicitase, la información mencionada en el apartado 1 de este artículo.

6. Cuando se preste un servicio regular internacional entre un puerto español y otro de otro Estado perteneciente a la Unión Europea, la Dirección General de la Marina Mercante podrá solicitar a la autoridad competente

del otro Estado la concesión de una exención para dicho servicio conforme a las condiciones establecidas en el apartado 5. Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante será el órgano competente para la concesión de las exenciones solicitadas por otro Estado para los puertos españoles de escala, debiendo emitir informe previo la autoridad de protección portuaria española afectada.

7. La capitanía marítima y la autoridad de protección portuaria afectada, verificarán cada seis meses el cumplimiento de las condiciones establecidas en el apartado 5 de este artículo. Si alguna de las condiciones establecidas en la exención dejara de cumplirse, se informará de ello a la Dirección General de la Marina Mercante, que dejará sin efecto la exención otorgada a la compañía, dando traslado a la misma de su resolución.

La Dirección General de la Marina Mercante elaborará una lista de las compañías y buques que gocen de exenciones de aplicación de este artículo, que deberá mantenerse actualizada, y será remitida por la Secretaría General de Transportes a la Comisión Europea y a todo Estado miembro afectado por las líneas regulares de compañías que disfruten de dichas exenciones.

Sin perjuicio de lo previsto en el apartado 5, la capitanía marítima o la autoridad de protección portuaria podrá, por motivos de seguridad y protección, y procediendo caso a caso, solicitar que se le facilite la información a que se refiere el apartado 1 de este artículo, antes de la entrada del buque al puerto.

Artículo 20. *Control del acceso a los puertos.*

1. El control de acceso a los puertos se efectuará según lo dispuesto en el correspondiente plan de protección.

2. Los sistemas de control de accesos no podrán impedir o restringir la actuación de las personas componentes de los Cuerpos o Fuerzas de seguridad del Estado, ni de cualquier otra autoridad con competencias en el área portuaria, siempre que estén debidamente acreditados e identificados, debiendo prestarse la necesaria colaboración e información recíproca entre los componentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y los integrantes de controles de acceso, para el mejor y más eficaz cumplimiento de las funciones de ambos.

Artículo 21. *Tratamiento de la información de protección.*

Las Autoridades de protección portuaria, así como las entidades y organismos públicos y privados responsables de la aplicación de este real decreto deberán establecer y aplicar los procedimientos necesarios para asegurar el mantenimiento de la confidencialidad de las materias tratadas en el mismo, contra accesos o divulgación no autorizados, en particular en lo relativo a:

a) Información relativa a las evaluaciones de protección y planes de protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.

b) Información relativa a los informes y registros previstos en este real decreto.

Asimismo, deberá cumplirse el deber de confidencialidad respecto de los informes y registros a los que se refiere el artículo 17.3.

Artículo 22. *Control de la aplicación de la normativa sobre protección marítima.*

Se establecerá un sistema de inspecciones que garantice la supervisión periódica de la implantación de los planes de protección de los puertos. Mediante una orden conjunta de los Ministros de Fomento y del Interior, se regularán los siguientes aspectos del sistema de inspecciones:

a) Requisitos mínimos de capacidad, funciones y responsabilidades de los inspectores.

b) Procedimiento de reconocimiento y acreditación de los inspectores.

c) Normas generales de funcionamiento del sistema de inspecciones.

d) Plan de formación para los inspectores.

e) Procedimiento de tramitación y control documental de los informes correspondientes.

f) Procedimientos para garantizar la confidencialidad de la información relativa a las inspecciones.

Disposición adicional primera. *Asignación de funciones en los puertos de interés general y en las instalaciones portuarias ubicadas en la zona de servicio de los mismos.*

1. Las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general tendrán la consideración de autoridad de protección portuaria de los puertos cuya gestión tengan atribuida y deberán ejercer las funciones que les encomienda este real decreto.

2. El organismo público Puertos del Estado desarrollará las siguientes funciones sobre protección portuaria:

a) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que tengan asignadas competencias en relación con la protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.

b) El otorgamiento de la declaración de cumplimiento del puerto, conforme a lo previsto en el artículo 12.

c) La acreditación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos, con arreglo al procedimiento que apruebe el Consejo Rector, y la autorización de los centros de formación. El contenido mínimo de los cursos deberá ser aprobado de conformidad con los criterios indicados por el órgano competente del Ministerio del Interior.

La acreditación tendrá una validez de cinco años, debiendo determinarse por dicho órgano rector el procedimiento para obtener su renovación, así como los supuestos que supongan la pérdida de validez de la misma.

d) El desarrollo, implantación y aplicación del sistema de inspecciones sobre implantación de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.

e) El reconocimiento y acreditación de las organizaciones de protección Reconocidas para las instalaciones portuarias y para los puertos.

f) La fijación de criterios para el establecimiento de acuerdos entre puertos españoles y los de otros Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS en su versión enmendada, en materia de protección portuaria de forma que, durante la interfaz buque-puerto se permita el mantenimiento de la eficacia de las medidas de protección reglamentariamente exigibles, se pueda facilitar el tráfico marítimo, en particular en materia de intermodalidad, logística y transporte combinado, así como en el ámbito del transporte marítimo de corta distancia, y en el tráfico marítimo de pasajeros y vehículos en buques de pasaje de trasbordo rodado.

g) El desarrollo, administración y control de un sistema informático que facilite la implantación de la normativa relativa a la protección de las instalaciones portuarias y los puertos del sistema portuario español, la gestión de la protección portuaria, el enlace entre otros organismos en al ámbito nacional e internacional relacionados con dicha normativa, así como un fácil acceso a la información contenida en los correspondientes planes de protección y la salvaguardia del mantenimiento de la confidencialidad de la información gestionada en dicho sistema.

h) El desarrollo de sistemas de gestión de la protección portuaria que permitan su integración con otros sistemas de control de la seguridad requeridos en el ámbito portuario por otra normativa.

Disposición adicional segunda. *Integración de la información sobre protección en el documento único de escala.*

El Ministerio de Fomento podrá establecer la integración de la información sobre protección que, de conformidad con lo previsto en el artículo 19, ha de suministrar el buque, en el documento único de escala regulado en la Orden FOM/3056/2002 de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala en los puertos de interés general.

Disposición adicional tercera. *Coordinación del plan de protección del puerto con otros planes de protección.*

El plan de protección del puerto deberá incorporar los procedimientos de coordinación necesarios con otros planes de protección civil, en particular con el plan de emergencia interior del puerto previsto en el artículo 132.2 de la Ley 48/2003, así como con el plan interior de contingencias del puerto a que hace referencia el artículo 129.1 de dicha ley.

Disposición transitoria única. *Régimen sancionador.*

Hasta que se apruebe por Ley un régimen específico sancionador en materia de protección portuaria, se aplicará el régimen previsto en el Título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante o, cuando corresponda, las normas reguladoras de la seguridad pública.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.20ª y 29ª de la Constitución atribuyen al Estado en materia de marina mercante y de seguridad pública.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2005/65/CE del Parlamento y el Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre la mejora de la protección portuaria.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

El Ministro de Fomento y el Ministro del Interior, en el ámbito de sus competencias, aprobarán las normas precisas para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 7 de diciembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno
y Ministra de la Presidencia,
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

ANEXO I

Evaluación de la protección portuaria

La evaluación de la protección portuaria es el fundamento de la elaboración del plan de protección portuaria y de su posterior ejecución. Dicha evaluación incluirá, como mínimo, lo siguiente:

1. Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que se deben proteger.
2. Determinación de las posibles amenazas a esos bienes e infraestructuras y de la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y una jerarquización de las mismas.
3. Determinación, selección y jerarquización de las contramedidas y cambios de procedimiento y de su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad.
4. Determinación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, en las infraestructuras, políticas y procedimientos.

A tal fin, la evaluación incluirá al menos los siguientes aspectos:

1. Determinación de todas las zonas del puerto pertinentes para la protección, lo cual incluye la fijación de los límites del mismo. Esto comprende las instalaciones portuarias ya sujetas a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 725/2004, cuya evaluación de riesgo servirá de base.
2. Determinación de los aspectos relacionados con la protección derivados de la interfaz entre la instalación portuaria y otras medidas de protección del puerto.
3. Identificación del personal portuario que deba someterse a un control de antecedentes o a una habilitación de seguridad debido a su incidencia en zonas de alto riesgo.
4. Subdivisión del puerto, si se considera oportuno, según la probabilidad de sucesos que afecten a la protección marítima. Las zonas no se considerarán exclusivamente en función de su perfil como posible blanco, sino también en función de su potencial como lugar de paso hacia zonas vecinas que puedan convertirse en objetivo de tales actos.
5. Determinación de las variaciones del riesgo, por ejemplo, la estacionalidad.
6. Determinación de las características específicas de cada subzona, tales como situación, accesos, suministro de energía eléctrica, sistema de comunicaciones, propiedad, usuarios y otros factores considerados pertinentes para la protección.
7. Elaboración de supuestos de amenazas para el puerto. La totalidad del puerto, o bien partes concretas de su infraestructura, carga, equipaje, personas o equipo de transporte en el puerto, pueden ser blanco directo de una amenaza identificada.
8. Establecimiento de las consecuencias concretas de un supuesto de amenaza. Las consecuencias pueden repercutir en una o más subzonas. Se deberán determinar consecuencias tanto directas como indirectas. Merece particular atención el riesgo de víctimas humanas.
9. Determinación de los posibles efectos colaterales de un ataque a la seguridad.
10. Determinación de las vulnerabilidades de cada subzona.
11. Determinación de todos los aspectos organizativos que sean pertinentes para la protección portuaria en general, incluida la diversidad de autoridades, normas y procedimientos.
12. Determinación de las vulnerabilidades en relación con los aspectos organizativo, normativo y procedimental de la protección global del puerto.
13. Determinación de medidas, procedimientos y actuaciones para reducir las vulnerabilidades críticas. Se debería prestar especial atención a la necesidad y los medios de controlar el acceso o restringirlo a la totalidad del puerto o a partes concretas del mismo, tales como identificación de pasajeros, empleados del puerto y otros trabajadores, visitantes y tripulaciones, requisitos de vigilancia de zonas o actividades, y control de carga y equipa-

jes. Las medidas, procedimientos y actuaciones deberán adaptarse al riesgo percibido, que puede diferir entre las zonas portuarias.

14. Determinación de las medidas, procedimientos y actuaciones que deberán reforzarse en caso de incremento del nivel de protección.

15. Determinación de prescripciones específicas para tratar problemas clásicos, como cargas, equipajes, combustible, provisiones o personas «sospechosos», paquetes desconocidos o peligros conocidos (por ejemplo, una bomba). Aquí deben incluirse análisis y recomendaciones sobre cuándo conviene resolver la situación sobre el terreno y cuándo ha de transportarse primero la fuente de riesgo a un lugar seguro.

16. Determinación de medidas, procedimientos y actuaciones para limitar y mitigar las consecuencias.

17. Definición de divisiones de tareas que permitan una correcta y adecuada ejecución de las medidas, procedimientos y actuaciones establecidos.

18. Atención particular, si procede, a la relación con otros planes de protección (por ejemplo, planes de protección de la instalación portuaria) y otras medidas de protección existentes. También convendría atender a la relación con otros planes de respuesta (por ejemplo, plan de respuesta a vertidos de petróleo, plan de contingencia del puerto, plan de intervención médica, plan para desastres nucleares, etc.).

19. Determinación de los requisitos de comunicación para la aplicación de las medidas y procedimientos.

20. Atención particular a las medidas para preservar de su divulgación la información confidencial relacionada con la protección.

21. Determinación de las necesidades de conocimiento de todas las instancias directamente involucradas, así como del público en general, si procede.

ANEXO II

Plan de protección portuaria

El plan de protección portuaria establecerá las medidas de protección del puerto. Se basará en las conclusiones de la evaluación de la protección portuaria. Las medidas del plan se especificarán claramente y en detalle. El plan incluirá un mecanismo de control que permita, en caso necesario, la adopción de las oportunas medidas correctoras.

El plan de protección portuaria incluirá, como mínimo, los siguientes aspectos generales:

1. Definirá todas las zonas pertinentes para la protección portuaria. Dependiendo de la evaluación de la protección portuaria, las medidas, procedimientos y actuaciones podrán diferir en las distintas subzonas. En efecto, algunas subzonas pueden precisar medidas preventivas más estrictas que otras. Deberá prestarse especial atención a las interfaces entre las subzonas, según se hayan determinado en la evaluación de la protección portuaria.

2. Coordinará las medidas aplicadas a zonas con distintas características desde el punto de vista de la protección.

3. Establecerá, en su caso, medidas variables en función de las distintas partes del puerto, cambios en los niveles de protección e información obtenida de los servicios de inteligencia.

4. Determinará una estructura organizativa que contribuya a la mejora de la protección portuaria.

Sobre la base de estos aspectos generales, el plan de protección portuaria atribuirá tareas y especificará planes de trabajo en los siguientes ámbitos:

1. Requisitos de acceso. En algunas zonas los requisitos sólo entrarán en vigor cuando los niveles de protección superen un determinado umbral. Todos los requisitos y umbrales deberán figurar pormenorizadamente en el plan de protección portuaria.

2. Documentos de identificación, control de equipajes y carga. Estas prescripciones podrán aplicarse o no a las subzonas; asimismo, se podrán aplicar en su integridad o parcialmente a las distintas subzonas. Las personas que accedan o circulen por una subzona pueden ser sometidas a control. El plan de protección portuaria se ajustará adecuadamente a las conclusiones de la evaluación de protección portuaria, que es el instrumento mediante el cual se determinarán las prescripciones de protección de cada subzona en los distintos niveles de protección. Cuando se elaboren documentos de identidad especiales con fines de protección portuaria, deberán establecerse procedimientos claros para su expedición, control de uso y devolución. Tales procedimientos deberán tener en cuenta las peculiaridades de determinados grupos de usuarios del puerto, de modo que sean posibles medidas especiales para limitar los efectos negativos de los requisitos de control de acceso. Como categorías deberán figurar al menos la gente de mar, funcionarios de la autoridad, personas que trabajen en el puerto o lo visiten regularmente, residentes y personas que trabajen en el puerto o lo visiten de forma ocasional.

3. Enlace con las autoridades competentes en materia de control de la carga, equipajes y pasajeros. En caso necesario el plan dispondrá la vinculación entre los sistemas de información y autorización de aquéllas, incluidos los posibles sistemas de autorización previa.

4. Procedimientos y medidas para tratar carga, equipajes, combustible, provisiones o personas sospechosos, incluido el establecimiento de una zona segura; procedimientos y medidas para otros problemas y quiebras de la protección portuaria.

5. Prescripciones de vigilancia de subzonas o de actividades que tengan lugar en las mismas. La necesidad de soluciones técnicas y la posible concreción de las mismas derivarán de la evaluación de la protección portuaria.

6. Señalización. Se deberán señalizar adecuadamente las zonas que estén sujetas a cualesquiera prescripciones (acceso y/o control). Para las prescripciones de control y acceso se tendrán debidamente en cuenta todas las normas aplicables. Asimismo, el control y vigilancia de las actividades deberá ser oportunamente advertido.

7. Comunicación y autorizaciones. Toda información pertinente sobre la protección portuaria deberá ser adecuadamente comunicada, si tal comunicación puede ser autorizada conforme a los criterios que figurarán en el plan. Dado el carácter confidencial que a veces reviste tal información, la comunicación se ajustará al principio de la «necesidad de conocimiento», si bien incluirá en caso necesario procedimientos de comunicación dirigida al público en general. El plan contendrá criterios de autorización que protejan la información confidencial contra una divulgación indebida.

8. Notificación de sucesos que afecten a la protección marítima. Para garantizar una respuesta rápida, el plan de protección portuaria deberá fijar obligaciones claras de notificación destinadas al oficial de protección portuaria y/o la autoridad de protección portuaria, en relación con todos los sucesos que afecten a la protección marítima.

9. Integración con otros planes o actividades preventivos. El plan debe abordar específicamente la integración con otras actividades preventivas y de control vigentes en el puerto.

10. Integración con otros planes de respuesta y/o incorporación de medidas, procedimientos y actuaciones de respuesta específicos. El plan debe detallar la interacción y coordinación con otros planes de reacción y emergencia. En caso necesario, deberán resolverse los eventuales conflictos y deficiencias.

11. Prescripciones sobre formación y prácticas.
12. Organización operativa y procedimientos de la protección portuaria. El plan de protección portuaria especificará en detalle la organización de la protección portuaria, su división de tareas y sus procedimientos. También describirá pormenorizadamente la coordinación con los oficiales de protección de los buques e instalaciones portuarias, si procede.
13. Procedimientos de adaptación y actualización del plan de protección portuaria.

ANEXO III

Condiciones que debe reunir una organización de protección reconocida para puertos e instalaciones portuarias

La organización de protección reconocida deberá poder acreditar, sin perjuicio de los requisitos adicionales que conforme a este reglamento se le pudieran exigir, lo siguiente:

1. Conocimiento especializado de los aspectos pertinentes de la protección portuaria.
2. Conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, así como del diseño y construcción del puerto.
3. Conocimiento adecuado de otras operaciones que puedan afectar a la protección portuaria.
4. Capacidad de evaluación de riesgos para la protección portuaria, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo dichos riesgos.
5. Capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal en materia de protección portuaria.
6. Capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de su confianza.
7. Capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo.
8. Conocimiento de la legislación nacional e internacional pertinente, así como de las prescripciones en materia de protección.
9. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
10. Capacidad para el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
11. Capacidad para el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección portuaria.
12. Conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
13. Conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Una organización de protección reconocida que haya efectuado o revisado una evaluación de protección portuaria para un puerto dado no podrá elaborar ni revisar el plan de protección portuaria del mismo.

21918 *REAL DECRETO 1619/2007, de 7 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, para adecuarlo a las normas del derecho de la Unión Europea.*

El Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, fue modificado por el Real Decreto 1274/2003, de 10 de octubre, a fin de adaptar su contenido al Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques, que, en el marco de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), fue aprobado el 28 de febrero de 2002 y que entró en vigor el 16 de abril de 2002, siendo de aplicación directa para las partes contratantes y, entre ellas, para la Unión Europea, que adoptó el correspondiente acuerdo mediante Decisión 2002/634/CE del Consejo, de 22 de julio de 2002.

Así, tras la modificación operada por Real Decreto 1274/2003, de 10 de octubre, en el Capítulo IV del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se establecen las condiciones de los préstamos que pueden acogerse a la subvención al tipo de interés regulado en el mismo y, en concreto, en el último párrafo del artículo 12 se fija en tres puntos porcentuales el máximo que puede alcanzar la subvención al tipo de interés que conceda el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio a las entidades financieras que concedan los préstamos.

Sin embargo, la Decisión de la Comisión Europea, de 3 de marzo de 2004, relativa a la ayuda de Estado N811/A/2002-España, aceptó las modificaciones introducidas por el Real Decreto 1274/2003, de 10 de octubre, pero estableció que la subvención no podía exceder de un punto porcentual, habiendo sido formalmente aceptada dicha limitación.

Por tanto, mediante este real decreto se procede a la adecuación formal del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, a la referida decisión de la Comisión Europea, mediante la modificación de la redacción del último párrafo del artículo 12 del real decreto, para que el tenor de dicho precepto recoja la indicada limitación de las subvenciones a la construcción naval a un punto porcentual del tipo de interés.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Industria, Turismo y Comercio, de Economía y Hacienda y de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de diciembre de 2007,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval.*

El último párrafo del apartado 3 del artículo 12 del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, queda redactado de la siguiente forma:

«El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio subvencionará, con cargo a sus presupuestos y a lo largo de toda la vida del crédito, la diferencia entre el tipo de interés de referencia a largo plazo de la entidad financiadora y el tipo de interés del crédito concedido, con un límite en la subvención de un punto porcentual. El porcentaje de subvención a conceder, en su caso, será determinado por el Ministerio de Industria Turismo y Comercio, a propuesta de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval, previo acuerdo de su Comité.»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 7 de diciembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno
y Ministra de la Presidencia,
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 102, de 29 de abril de 2011
Referencia: BOE-A-2011-7630

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley.

PREÁMBULO

Los Estados modernos se enfrentan actualmente a diferentes desafíos que confieren a la seguridad nacional un carácter cada vez más complejo. Estos nuevos riesgos, generados, en gran medida, por la globalización, y entre los que se cuentan el terrorismo internacional, la proliferación de armas de destrucción masiva o el crimen organizado, se suman a los ya existentes, de los cuales el terrorismo tradicional venía siendo un exponente.

En este marco, es cada vez mayor la dependencia que las sociedades tienen del complejo sistema de infraestructuras que dan soporte y posibilitan el normal desenvolvimiento de los sectores productivos, de gestión y de la vida ciudadana en general. Estas infraestructuras suelen ser sumamente interdependientes entre sí, razón por la cual los problemas de seguridad que pueden desencadenarse en cascada a través del propio sistema tienen la posibilidad de ocasionar fallos inesperados y cada vez más graves en los servicios básicos para la población.

Hasta tal punto es así, que cualquier interrupción no deseada –incluso de corta duración y debida bien a causas naturales o técnicas, bien a ataques deliberados– podría tener graves consecuencias en los flujos de suministros vitales o en el funcionamiento de los servicios esenciales, además de provocar perturbaciones y disfunciones graves en materia de seguridad, lo que es objeto de especial atención para el Sistema Nacional de Gestión de Situaciones de Crisis.

Dentro de las prioridades estratégicas de la seguridad nacional se encuentran las infraestructuras, que están expuestas a una serie de amenazas. Para su protección se hace imprescindible, por un lado, catalogar el conjunto de aquéllas que prestan servicios esenciales a nuestra sociedad y, por otro, diseñar un planeamiento que contenga medidas de prevención y protección eficaces contra las posibles amenazas hacia tales

infraestructuras, tanto en el plano de la seguridad física como en el de la seguridad de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

En esa línea, se han emprendido diversas actuaciones a nivel nacional, como la aprobación, por la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, de un primer Plan Nacional de Protección de las Infraestructuras Críticas, de 7 de mayo de 2007, así como la elaboración de un primer Catálogo Nacional de Infraestructuras Estratégicas. Así mismo, con fecha 2 de noviembre de 2007, el Consejo de Ministros aprobó un Acuerdo sobre Protección de Infraestructuras Críticas, mediante el cual se dio un impulso decisivo en dicha materia. El desarrollo y aplicación de este Acuerdo supone un avance cualitativo de primer orden para garantizar la seguridad de los ciudadanos y el correcto funcionamiento de los servicios esenciales.

Paralelamente, existen también una serie de actuaciones desarrolladas a nivel internacional en el ámbito europeo: tras los terribles atentados de Madrid, el Consejo Europeo de junio de 2004 instó a la Comisión Europea a elaborar una estrategia global sobre protección de infraestructuras críticas. El 20 de octubre de 2004 la Comisión adoptó una Comunicación sobre protección de las infraestructuras críticas en la lucha contra el terrorismo, que contiene propuestas para mejorar la prevención, preparación y respuesta de Europa frente a atentados terroristas que les afecten. Con posterioridad, en diciembre de 2004, el Consejo aprobó el PEPIC (Programa europeo de protección de infraestructuras críticas) y puso en marcha una red de información sobre alertas en infraestructuras críticas (Critical Infrastructures Warning Information Network-CIWIN).

En la actualidad, la entrada en vigor de la Directiva 2008/114, del Consejo, de 8 de diciembre, sobre la identificación y designación de Infraestructuras Críticas Europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección (en adelante, Directiva 2008/114/CE), constituye un importante paso en la cooperación en esta materia en el seno de la Unión. En dicha Directiva se establece que la responsabilidad principal y última de proteger las infraestructuras críticas europeas corresponde a los Estados miembros y a los operadores de las mismas, y se determina el desarrollo de una serie de obligaciones y de actuaciones por dichos Estados, que deben incorporarse a las legislaciones nacionales.

Las actuaciones necesarias para optimizar la seguridad de las infraestructuras se enmarcan principalmente en el ámbito de la protección contra agresiones deliberadas y, muy especialmente, contra ataques terroristas, resultando por ello lideradas por el Ministerio del Interior.

Sin embargo, la seguridad de las infraestructuras críticas exige contemplar actuaciones que vayan más allá de la mera protección material contra posibles agresiones o ataques, razón por la cual resulta inevitable implicar a otros órganos de la Administración General del Estado, de las demás Administraciones Públicas, de otros organismos públicos y del sector privado. Estas infraestructuras críticas dependen cada vez más de las tecnologías de la información, tanto para su gestión como para su vinculación con otros sistemas, para lo cual se basan, principalmente, en medios de información y de comunicación de carácter público y abierto. Es preciso contar, por tanto, con la cooperación de todos los actores involucrados en la regulación, planificación y operación de las diferentes infraestructuras que proporcionan los servicios esenciales para la sociedad, sin perjuicio de la coordinación que ejercerá el Ministerio del Interior en colaboración con las Comunidades Autónomas.

En consecuencia, y dada la complejidad de la materia, su incidencia sobre la seguridad de las personas y sobre el funcionamiento de las estructuras básicas nacionales e internacionales, y en cumplimiento de lo estipulado por la Directiva 2008/114/CE, se hace preciso elaborar una norma cuyo objeto es, por un lado, regular la protección de las infraestructuras críticas contra ataques deliberados de todo tipo (tanto de carácter físico como cibernético) y, por otro lado, la definición de un sistema organizativo de protección de dichas infraestructuras que aglutine a las Administraciones Públicas y entidades privadas afectadas. Como pieza básica de este sistema, la Ley crea el Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas como órgano de asistencia al Secretario de Estado de Seguridad en la ejecución de las funciones que se le encomiendan a éste como órgano responsable del sistema.

La finalidad de esta norma es, por lo tanto, el establecimiento de medidas de protección de las infraestructuras críticas que proporcionen una base adecuada sobre la que se asiente una eficaz coordinación de las Administraciones Públicas y de las entidades y organismos

gestores o propietarios de infraestructuras que presten servicios esenciales para la sociedad, con el fin de lograr una mejor seguridad para aquéllas.

Sobre esta base, se sustentarán el Catálogo Nacional de Infraestructuras Estratégicas (conforme a la comunicación del Consejo de la Unión Europea de 20 de octubre de 2004, que señala que cada sector y cada Estado miembro deberá identificar las infraestructuras que son críticas en sus respectivos territorios) y el Plan Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas, como principales herramientas en la gestión de la seguridad de nuestras infraestructuras.

La Ley consta de 18 artículos, estructurados en 3 Títulos. El Título I se destina a las definiciones de los términos acuñados por la Directiva 2008/114/CE, así como a establecer las cuestiones relativas al ámbito de aplicación y objeto. El Título II se dedica a regular los órganos e instrumentos de planificación que se integran en el Sistema de Protección de las Infraestructuras Críticas. El Título III establece, finalmente, las medidas de protección y los procedimientos que deben derivar de la aplicación de dicha norma. Asimismo, la Ley consta de cuatro Disposiciones Adicionales y cinco Disposiciones Finales.

Si bien el contenido material de la Ley es eminentemente organizativo, especialmente en lo concerniente a la composición, competencias y funcionamiento de los órganos que integran el Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas, así como en todo lo relativo a los diferentes planes de protección, se ha optado por dotar a esta norma de rango legal, de acuerdo con el criterio del Consejo de Estado, a fin de poder cubrir suficientemente aquellas obligaciones que la Ley impone y que requieren de una cobertura legal específica.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Esta Ley tiene por objeto establecer las estrategias y las estructuras adecuadas que permitan dirigir y coordinar las actuaciones de los distintos órganos de las Administraciones Públicas en materia de protección de infraestructuras críticas, previa identificación y designación de las mismas, para mejorar la prevención, preparación y respuesta de nuestro Estado frente a atentados terroristas u otras amenazas que afecten a infraestructuras críticas. Para ello se impulsará, además, la colaboración e implicación de los organismos gestores y propietarios de dichas infraestructuras, a fin de optimizar el grado de protección de éstas contra ataques deliberados de todo tipo, con el fin de contribuir a la protección de la población.

2. Asimismo, la presente Ley regula las especiales obligaciones que deben asumir tanto las Administraciones Públicas como los operadores de aquellas infraestructuras que se determinen como infraestructuras críticas, según lo dispuesto en los párrafos e) y f) del artículo 2 de la misma.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de la presente Ley, se entenderá por:

a) Servicio esencial: el servicio necesario para el mantenimiento de las funciones sociales básicas, la salud, la seguridad, el bienestar social y económico de los ciudadanos, o el eficaz funcionamiento de las Instituciones del Estado y las Administraciones Públicas.

b) Sector estratégico: cada una de las áreas diferenciadas dentro de la actividad laboral, económica y productiva, que proporciona un servicio esencial o que garantiza el ejercicio de la autoridad del Estado o de la seguridad del país. Su categorización viene determinada en el anexo de esta norma.

c) Subsector estratégico: cada uno de los ámbitos en los que se dividen los distintos sectores estratégicos, conforme a la distribución que contenga, a propuesta de los Ministerios y organismos afectados, el documento técnico que se apruebe por el Centro Nacional de Protección de las Infraestructuras Críticas.

d) Infraestructuras estratégicas: las instalaciones, redes, sistemas y equipos físicos y de tecnología de la información sobre las que descansa el funcionamiento de los servicios esenciales.

e) Infraestructuras críticas: las infraestructuras estratégicas cuyo funcionamiento es indispensable y no permite soluciones alternativas, por lo que su perturbación o destrucción tendría un grave impacto sobre los servicios esenciales.

f) Infraestructuras críticas europeas: aquellas infraestructuras críticas situadas en algún Estado miembro de la Unión Europea, cuya perturbación o destrucción afectaría gravemente al menos a dos Estados miembros, todo ello con arreglo a la Directiva 2008/114, del Consejo, de 8 de diciembre, sobre la identificación y designación de Infraestructuras Críticas Europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección (en adelante, Directiva 2008/114/CE).

g) Zona crítica: aquella zona geográfica continua donde estén establecidas varias infraestructuras críticas a cargo de operadores diferentes e interdependientes, que sea declarada como tal por la Autoridad competente. La declaración de una zona crítica tendrá por objeto facilitar la mejor protección y una mayor coordinación entre los diferentes operadores titulares de infraestructuras críticas o infraestructuras críticas europeas radicadas en un sector geográfico reducido, así como con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y las Policías Autonómicas de carácter integral.

h) Criterios horizontales de criticidad: los parámetros en función de los cuales se determina la criticidad, la gravedad y las consecuencias de la perturbación o destrucción de una infraestructura crítica se evaluarán en función de:

1. El número de personas afectadas, valorado en función del número potencial de víctimas mortales o heridos con lesiones graves y las consecuencias para la salud pública.
2. El impacto económico en función de la magnitud de las pérdidas económicas y el deterioro de productos y servicios.
3. El impacto medioambiental, degradación en el lugar y sus alrededores.
4. El impacto público y social, por la incidencia en la confianza de la población en la capacidad de las Administraciones Públicas, el sufrimiento físico y la alteración de la vida cotidiana, incluida la pérdida y el grave deterioro de servicios esenciales.

i) Análisis de riesgos: el estudio de las hipótesis de amenazas posibles necesario para determinar y evaluar las vulnerabilidades existentes en los diferentes sectores estratégicos y las posibles repercusiones de la perturbación o destrucción de las infraestructuras que le dan apoyo.

j) Interdependencias: los efectos que una perturbación en el funcionamiento de la instalación o servicio produciría en otras instalaciones o servicios, distinguiéndose las repercusiones en el propio sector y en otros sectores, y las repercusiones de ámbito local, autonómico, nacional o internacional.

k) Protección de infraestructuras críticas: el conjunto de actividades destinadas a asegurar la funcionalidad, continuidad e integridad de las infraestructuras críticas con el fin de prevenir, paliar y neutralizar el daño causado por un ataque deliberado contra dichas infraestructuras y a garantizar la integración de estas actuaciones con las demás que procedan de otros sujetos responsables dentro del ámbito de su respectiva competencia.

l) Información sensible sobre protección de infraestructuras estratégicas: los datos específicos sobre infraestructuras estratégicas que, de revelarse, podrían utilizarse para planear y llevar a cabo acciones cuyo objetivo sea provocar la perturbación o la destrucción de éstas.

m) Operadores críticos: las entidades u organismos responsables de las inversiones o del funcionamiento diario de una instalación, red, sistema, o equipo físico o de tecnología de la información designada como infraestructura crítica con arreglo a la presente Ley.

n) Nivel de Seguridad: aquel cuya activación por el Ministerio del Interior está previsto en el Plan Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas, de acuerdo con la evaluación general de la amenaza y con la específica que en cada supuesto se efectúe sobre cada infraestructura, en virtud del cual corresponderá declarar un grado concreto de intervención de los diferentes organismos responsables en materia de seguridad.

o) Catálogo Nacional de Infraestructuras Estratégicas: la información completa, actualizada, contrastada e informáticamente sistematizada relativa a las características

específicas de cada una de las infraestructuras estratégicas existentes en el territorio nacional.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. La presente Ley se aplicará a las infraestructuras críticas ubicadas en el territorio nacional vinculadas a los sectores estratégicos definidos en el anexo de esta Ley.

2. Se exceptúan de su aplicación las infraestructuras dependientes del Ministerio de Defensa y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que se regirán, a efectos de control administrativo, por su propia normativa y procedimientos.

3. La aplicación de esta Ley se efectuará sin perjuicio de:

a) La misión y funciones del Centro Nacional de Inteligencia establecidas en su normativa específica, contando siempre con la necesaria colaboración y complementariedad con aquéllas.

b) Los criterios y disposiciones contenidos en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear, y normas de desarrollo de la misma, y en la Ley 15/1980, de 22 de abril, de creación del Consejo de Seguridad Nuclear, reformada por la Ley 33/2007, de 7 de noviembre.

c) Lo previsto en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contemplado en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y su normativa complementaria.

Artículo 4. *El Catálogo Nacional de Infraestructuras Estratégicas.*

1. El Ministerio del Interior, a través de la Secretaría de Estado de Seguridad, será el responsable del Catálogo Nacional de Infraestructuras Estratégicas (en adelante, el Catálogo), instrumento que contendrá toda la información y valoración de las infraestructuras estratégicas del país, entre las que se hallarán incluidas aquellas clasificadas como Críticas o Críticas Europeas, en las condiciones que se determinen en el Reglamento que desarrolle la presente Ley.

2. La competencia para clasificar una infraestructura como estratégica, y en su caso, como infraestructura crítica o infraestructura crítica europea, así como para incluirla en el Catálogo Nacional de Infraestructuras Estratégicas, corresponderá al Ministerio del Interior, a través de la Secretaria de Estado de Seguridad, incluidas las propuestas, en su caso, del órgano competente de las Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía que ostenten competencias estatutariamente reconocidas para la protección de personas y bienes y para el mantenimiento del orden público en relación con las infraestructuras ubicadas en su demarcación territorial.

TÍTULO II

El Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas

Artículo 5. *Finalidad.*

1. El Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas (en adelante, el Sistema) se compone de una serie de instituciones, órganos y empresas, procedentes tanto del sector público como del privado, con responsabilidades en el correcto funcionamiento de los servicios esenciales o en la seguridad de los ciudadanos.

2. Son agentes del Sistema, con las funciones que se determinen reglamentariamente, los siguientes:

a) La Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior.

b) El Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas.

c) Los Ministerios y organismos integrados en el Sistema, que serán los incluidos en el anexo de esta Ley.

d) Las Comunidades Autónomas y las Ciudades con Estatuto de Autonomía.

e) Las Delegaciones del Gobierno en las Comunidades Autónomas y en las Ciudades con Estatuto de Autonomía.

f) Las Corporaciones Locales, a través de la asociación de Entidades Locales de mayor implantación a nivel nacional.

g) La Comisión Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas.

h) El Grupo de Trabajo Interdepartamental para la Protección de las Infraestructuras Críticas.

i) Los operadores críticos del sector público y privado.

Artículo 6. *La Secretaría de Estado de Seguridad.*

La Secretaría de Estado de Seguridad es el órgano superior del Ministerio del Interior responsable del Sistema de Protección de las infraestructuras críticas nacionales.

Para el desempeño de su cometido, el Reglamento de desarrollo de esta Ley determinará sus competencias en la materia, que ejercerá con la asistencia de los demás integrantes del Sistema y, principalmente, del Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas.

Artículo 7. *El Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas.*

1. Se crea el Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas (en adelante, el CNPIC) como órgano ministerial encargado del impulso, la coordinación y supervisión de todas las actividades que tiene encomendadas la Secretaría de Estado de Seguridad en relación con la protección de las Infraestructuras Críticas en el territorio nacional.

2. El CNPIC dependerá orgánicamente de la Secretaría de Estado de Seguridad, y sus funciones serán las que reglamentariamente se establezcan.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, corresponderá al CNPIC la realización de altas, bajas y modificaciones de infraestructuras en el Catálogo, así como la determinación de la criticidad de las infraestructuras estratégicas incluidas en el mismo.

Artículo 8. *Ministerios y organismos integrados en el Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas.*

1. Por cada sector estratégico, se designará, al menos, un ministerio, organismo, entidad u órgano de la Administración General del Estado integrado en el Sistema. El nombramiento, alta o baja en éste de un ministerio u organismo con responsabilidad sobre un sector estratégico se efectuará mediante la modificación del anexo de la presente Ley.

2. Los ministerios y organismos del Sistema serán los encargados de impulsar, en el ámbito de sus competencias, las políticas de seguridad del Gobierno sobre los distintos sectores estratégicos nacionales y de velar por su aplicación, actuando igualmente como puntos de contacto especializados en la materia. Para ello, colaborarán con el Ministerio del Interior a través de la Secretaría de Estado de Seguridad.

3. Con tales objetivos, los ministerios y organismos del Sistema desempeñarán las funciones que reglamentariamente se determinen.

4. Un ministerio u organismo del Sistema podrá tener competencias, igualmente, sobre dos o más sectores estratégicos, conforme a lo establecido en el anexo de la presente Ley.

Artículo 9. *Delegaciones del Gobierno en las Comunidades Autónomas y en las Ciudades con Estatuto de Autonomía.*

1. Los Delegados del Gobierno en las Comunidades Autónomas y en las Ciudades con Estatuto de Autonomía tendrán, bajo la autoridad del Secretario de Estado de Seguridad, y en el ejercicio de sus competencias, una serie de facultades respecto de las infraestructuras críticas localizadas en su demarcación.

2. El desarrollo reglamentario de dichas facultades en todo caso incluirá la intervención, a través de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en la implantación de los diferentes Planes de Protección Específico y de Apoyo Operativo, así como la propuesta a la Secretaría de Estado de Seguridad de la declaración de una zona como crítica.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado primero de este artículo, las Comunidades Autónomas con competencias estatutariamente reconocidas para la protección de bienes y personas y el mantenimiento del orden público desarrollarán, sobre las infraestructuras

ubicadas en su territorio, aquellas facultades de las Delegaciones del Gobierno relativas a la coordinación de los cuerpos policiales autonómicos y, en su caso, a la activación por aquellos del Plan de Apoyo Operativo que corresponda para responder ante una alerta de seguridad.

Artículo 10. *Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía.*

1. Las Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía que ostenten competencias estatutariamente reconocidas para la protección de personas y bienes y para el mantenimiento del orden público podrán desarrollar, sobre las infraestructuras ubicadas en su demarcación territorial, las facultades que reglamentariamente se determinen respecto a su protección, sin perjuicio de los mecanismos de coordinación que se establezcan.

2. En todo caso, las Comunidades Autónomas mencionadas en el apartado anterior participarán en el proceso de declaración de una zona como crítica, en la aprobación del Plan de Apoyo Operativo que corresponda, y en las reuniones del Grupo de Trabajo Interdepartamental. Asimismo, serán miembros de la Comisión Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas.

3. Las Comunidades Autónomas no incluidas en los apartados anteriores participarán en el Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas y en los Órganos previstos en esta Ley, de acuerdo con las competencias que les reconozcan sus respectivos Estatutos de Autonomía.

Artículo 11. *Comisión Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas.*

1. Se crea la Comisión Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas (en adelante, la Comisión) como órgano colegiado adscrito a la Secretaría de Estado de Seguridad.

2. La Comisión será la competente para aprobar los diferentes Planes Estratégicos Sectoriales así como para designar a los operadores críticos, a propuesta del Grupo de Trabajo Interdepartamental para la Protección de Infraestructuras Críticas.

3. Sus funciones y composición serán las que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 12. *Grupo de Trabajo Interdepartamental para la Protección de las Infraestructuras Críticas.*

1. El Sistema contará con un Grupo de Trabajo Interdepartamental para la Protección de las Infraestructuras Críticas (en adelante, el Grupo de Trabajo), cuya composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

2. Le corresponderá, en todo caso, la elaboración de los diferentes Planes Estratégicos Sectoriales y la propuesta a la Comisión de la designación de los operadores críticos por cada uno de los sectores estratégicos definidos.

Artículo 13. *Operadores críticos.*

1. Los operadores considerados críticos en virtud de esta Ley deberán colaborar con las autoridades competentes del Sistema, con el fin de optimizar la protección de las infraestructuras críticas y de las infraestructuras críticas europeas por ellos gestionados. Con ese fin, deberán:

a) Asesorar técnicamente al Ministerio del Interior, a través del CNPIC, en la valoración de las infraestructuras propias que se aporten al Catálogo, actualizando los datos disponibles con una periodicidad anual y, en todo caso, a requerimiento del citado Ministerio.

b) Colaborar, en su caso, con el Grupo de Trabajo en la elaboración de los Planes Estratégicos Sectoriales y en la realización de los análisis de riesgos sobre los sectores estratégicos donde se encuentren incluidos.

c) Elaborar el Plan de Seguridad del Operador en los términos y con los contenidos que se determinen reglamentariamente.

d) Elaborar, según se disponga reglamentariamente, un Plan de Protección Específico por cada una de las infraestructuras consideradas como críticas en el Catálogo.

e) Designar a un Responsable de Seguridad y Enlace en los términos de la presente Ley.

f) Designar a un Delegado de Seguridad por cada una de sus infraestructuras consideradas Críticas o Críticas Europeas por el Ministerio del Interior, comunicando su designación a los órganos correspondientes.

g) Facilitar las inspecciones que las autoridades competentes lleven a cabo para verificar el cumplimiento de la normativa sectorial y adoptar las medidas de seguridad que sean precisas en cada Plan, solventando en el menor tiempo posible las deficiencias encontradas.

2. Será requisito para la designación de los operadores críticos, tanto del sector público como del privado, que al menos una de las infraestructuras que gestionen reúna la consideración de Infraestructura Crítica, mediante la correspondiente propuesta de la que, en todo caso, el CNPIC informará al operador antes de proceder a su clasificación definitiva.

3. La designación como tales de los operadores críticos en cada uno de los sectores o subsectores estratégicos definidos se efectuará en los términos que reglamentariamente se establezcan.

4. Los operadores críticos tendrán en el CNPIC el punto directo de interlocución con el Ministerio del Interior en lo relativo a sus responsabilidades, funciones y obligaciones. En el caso de que los operadores críticos del Sector Público estén vinculados o dependan de una Administración Pública, el órgano competente de ésta podrá erigirse, a través del CNPIC, en el interlocutor con el Ministerio del Interior.

Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 71, de 23 de marzo de 2007
Referencia: BOE-A-2007-6115

ÍNDICE

Preámbulo 7

TÍTULO PRELIMINAR. Objeto y ámbito de la Ley 11

Artículo 1. Objeto de la Ley. 11

Artículo 2. Ámbito de aplicación. 11

TÍTULO I. El principio de igualdad y la tutela contra la discriminación. 12

Artículo 3. El principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres. 12

Artículo 4. Integración del principio de igualdad en la interpretación y aplicación de las normas. 12

Artículo 5. Igualdad de trato y de oportunidades en el acceso al empleo, en la formación y en la promoción profesionales, y en las condiciones de trabajo. 12

Artículo 6. Discriminación directa e indirecta. 12

Artículo 7. Acoso sexual y acoso por razón de sexo.. 12

Artículo 8. Discriminación por embarazo o maternidad. 13

Artículo 9. Indemnidad frente a represalias. 13

Artículo 10. Consecuencias jurídicas de las conductas discriminatorias. 13

Artículo 11. Acciones positivas. 13

Artículo 12. Tutela judicial efectiva.. 13

Artículo 13. Prueba. 13

TÍTULO II. Políticas públicas para la igualdad. 14

CAPÍTULO I. Principios generales 14

Artículo 14. Criterios generales de actuación de los Poderes Públicos. 14
Artículo 15. Transversalidad del principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres. 14
Artículo 16. Nombramientos realizados por los Poderes Públicos. 14
Artículo 17. Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades. 15
Artículo 18. Informe periódico. 15
Artículo 19. Informes de impacto de género. 15
Artículo 20. Adecuación de las estadísticas y estudios. 15
Artículo 21. Colaboración entre las Administraciones públicas. 15
Artículo 22. Acciones de planificación equitativa de los tiempos. 16
CAPÍTULO II. Acción administrativa para la igualdad 16
Artículo 23. La educación para la igualdad de mujeres y hombres. 16
Artículo 24. Integración del principio de igualdad en la política de educación. 16
Artículo 25. La igualdad en el ámbito de la educación superior. 16
Artículo 26. La igualdad en el ámbito de la creación y producción artística e intelectual. 17
Artículo 27. Integración del principio de igualdad en la política de salud. 17
Artículo 28. Sociedad de la Información. 18
Artículo 29. Deportes. 18
Artículo 30. Desarrollo rural. 18
Artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda. 18
Artículo 32. Política española de cooperación para el desarrollo. 19
Artículo 33. Contratos de las Administraciones públicas. 19
Artículo 34. Contratos de la Administración General del Estado. 19
Artículo 35. Subvenciones públicas. 19
TÍTULO III. Igualdad y medios de comunicación 20
Artículo 36. La igualdad en los medios de comunicación social de titularidad pública. 20
Artículo 37. Corporación RTVE. 20
Artículo 38. Agencia EFE. 20
Artículo 39. La igualdad en los medios de comunicación social de titularidad privada. 20
Artículo 40. Autoridad audiovisual. 21
Artículo 41. Igualdad y publicidad. 21
TÍTULO IV. El derecho al trabajo en igualdad de oportunidades 21

CAPÍTULO I. Igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral . . . 21
Artículo 42. Programas de mejora de la empleabilidad de las mujeres. . . . 21
Artículo 43. Promoción de la igualdad en la negociación colectiva. . . . 21
CAPÍTULO II. Igualdad y conciliación . . . 21
Artículo 44. Los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral. . . . 21
CAPÍTULO III. Los planes de igualdad de las empresas y otras medidas de promoción de la igualdad . . . 22
Artículo 45. Elaboración y aplicación de los planes de igualdad. . . . 22
Artículo 46. Concepto y contenido de los planes de igualdad de las empresas. . . . 22
Artículo 47. Transparencia en la implantación del plan de igualdad. . . . 23
Artículo 48. Medidas específicas para prevenir el acoso sexual y el acoso por razón de sexo en el trabajo. . . . 23
Artículo 49. Apoyo para la implantación voluntaria de planes de igualdad. . . . 23
CAPÍTULO IV. Distintivo empresarial en materia de igualdad . . . 24
Artículo 50. Distintivo para las empresas en materia de igualdad. . . . 24
TÍTULO V. El principio de igualdad en el empleo público. . . . 24
CAPÍTULO I. Criterios de actuación de las Administraciones públicas. . . . 24
Artículo 51. Criterios de actuación de las Administraciones públicas. . . . 24
CAPÍTULO II. El principio de presencia equilibrada en la Administración General del Estado y en los organismos públicos vinculados o dependientes de ella . . . 25
Artículo 52. Titulares de órganos directivos. . . . 25
Artículo 53. Órganos de selección y Comisiones de valoración. . . . 25
Artículo 54. Designación de representantes de la Administración General del Estado. . . . 25
CAPÍTULO III. Medidas de Igualdad en el empleo para la Administración General del Estado y para los organismos públicos vinculados o dependientes de ella . . . 25
Artículo 55. Informe de impacto de género en las pruebas de acceso al empleo público. . . . 25
Artículo 56. Permisos y beneficios de protección a la maternidad y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral. . . . 25
Artículo 57. Conciliación y provisión de puestos de trabajo. . . . 25
Artículo 58. Licencia por riesgo durante el embarazo y lactancia. . . . 26
Artículo 59. Vacaciones. . . . 26
Artículo 60. Acciones positivas en las actividades de formación. . . . 26
Artículo 61. Formación para la igualdad. . . . 26
Artículo 62. Protocolo de actuación frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo. . . . 26

Artículo 63. Evaluación sobre la igualdad en el empleo público.. 27

Artículo 64. Plan de Igualdad en la Administración General del Estado y en los organismos públicos vinculados o dependientes de ella. 27

CAPÍTULO IV. Fuerzas Armadas 27

Artículo 65. Respeto del principio de igualdad. 27

Artículo 66. Aplicación de las normas referidas al personal de las Administraciones públicas.. 27

CAPÍTULO V. Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado 27

Artículo 67. Respeto del principio de igualdad. 27

Artículo 68. Aplicación de las normas referidas al personal de las Administraciones públicas.. 27

TÍTULO VI. Igualdad de trato en el acceso a bienes y servicios y su suministro 28

Artículo 69. Igualdad de trato en el acceso a bienes y servicios. 28

Artículo 70. Protección en situación de embarazo. 28

Artículo 71. Factores actuariales. 28

Artículo 72. Consecuencias del incumplimiento de las prohibiciones. 28

TÍTULO VII. La igualdad en la responsabilidad social de las empresas 28

Artículo 73. Acciones de responsabilidad social de las empresas en materia de igualdad. 28

Artículo 74. Publicidad de las acciones de responsabilidad social en materia de igualdad. 29

Artículo 75. Participación de las mujeres en los Consejos de administración de las sociedades mercantiles.. 29

TÍTULO VIII. Disposiciones organizativas 29

Artículo 76. Comisión Interministerial de Igualdad entre mujeres y hombres. 29

Artículo 77. Las Unidades de Igualdad. 29

Artículo 78. Consejo de Participación de la Mujer. 29

Disposiciones adicionales 30

Disposición adicional primera. Presencia o composición equilibrada. 30

Disposición adicional segunda. Modificación de la Ley Orgánica de Régimen Electoral General.. 30

Disposición adicional tercera. Modificaciones de la Ley Orgánica del Poder Judicial. 31

Disposición adicional cuarta. Modificación del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal. 33

Disposición adicional quinta. Modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil. 33

Disposición adicional sexta. Modificaciones de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. 34

Disposición adicional séptima. Modificaciones de la Ley por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 89/552/CEE. 35

Disposición adicional octava. Modificaciones de la Ley General de Sanidad. 35

Disposición adicional novena. Modificaciones de la Ley de Cohesión y Calidad del Sistema Nacional de Salud. 36

Disposición adicional décima. Fondo en materia de Sociedad de la información. 36

Disposición adicional décimo primera. Modificaciones del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. 36

Disposición adicional duodécima. Modificaciones de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. 43

Disposición adicional decimotercera. Modificaciones de la Ley de Procedimiento Laboral. 43

Disposición adicional decimocuarta. Modificaciones de la Ley de Infracciones y Sanciones del Orden Social. 46

Disposición adicional decimoquinta. Modificación del Real Decreto Ley por el que se regulan las bonificaciones de cuotas a la Seguridad Social de los contratos de interinidad que se celebren con personas desempleadas para sustituir a trabajadores durante los períodos de descanso por maternidad, adopción o acogimiento. 47

Disposición adicional decimosexta. Modificaciones de la Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo para el incremento del empleo y la mejora de su calidad. 48

Disposición adicional decimoséptima. Modificaciones de la Ley de Empleo. 48

Disposición adicional decimoctava. Modificaciones de la Ley General de la Seguridad Social. 49

Disposición adicional decimonovena. Modificaciones a la Ley de Medidas para la Reforma de la Función Pública. 56

Disposición adicional vigésima. Modificaciones de la Ley de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas. 58

Disposición adicional vigésima primera. Modificaciones de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado. . . 59

Disposición adicional vigésima segunda. Modificación de la Ley 55/2003, del Estatuto Marco del Personal Estatutario de los Servicios de salud. 60

Disposición adicional vigésima tercera. 60

Disposición adicional vigésima cuarta. Modificaciones de la Ley de Régimen del Personal del Cuerpo de la Guardia Civil. 60

Disposición adicional vigésima quinta. Modificación de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios. 61

Disposición adicional vigésima sexta. Modificación de la Ley de Sociedades Anónimas. 61

Disposición adicional vigésima séptima. Modificaciones de la Ley de creación del Instituto de la Mujer. . 61

Disposición adicional vigésima octava. Designación del Instituto de la Mujer. 62

Disposición adicional vigésima novena. 62

Disposición adicional trigésima. Modificaciones de la Ley de Ordenación de los Cuerpos Especiales Penitenciarios y de Creación del Cuerpo de Ayudantes de Instituciones Penitenciarias. 62

Disposición adicional trigésima primera. Ampliación a otros colectivos. 62

Disposiciones transitorias 62

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de nombramientos. 62

Disposición transitoria segunda. Regulación reglamentaria de transitoriedad en relación con el distintivo empresarial en materia de igualdad. 62

Disposición transitoria tercera. Régimen transitorio de procedimientos. 63

Disposición transitoria cuarta. Régimen de aplicación del deber de negociar en materia de igualdad. . . . 63

Disposición transitoria quinta. Tablas de mortalidad y supervivencia. 63

Disposición transitoria sexta. Retroactividad de efectos para medidas de conciliación. 63

Disposición transitoria séptima. Régimen transitorio de los nuevos derechos en materia de maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y consideración como cotizados a efectos de Seguridad Social de determinados períodos. 63

Disposición transitoria octava. Régimen transitorio del subsidio por desempleo. 63

Disposición transitoria novena. Ampliación de la suspensión del contrato de trabajo. 63

Disposición transitoria décima. Despliegue del impacto de género. 63

Disposición transitoria décima primera. 64

Disposición transitoria décima segunda. Aplicación paulatina de los artículos 45 y 46 en la redacción por el Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación. 64

Disposiciones derogatorias 64

Disposición derogatoria única. 64

Disposiciones finales 64

Disposición final primera. Fundamento constitucional. 64

Disposición final segunda. Naturaleza de la Ley. 65

Disposición final tercera. Habilitaciones reglamentarias. 65

Disposición final cuarta. Transposición de Directivas. 65

Disposición final quinta. Planes de igualdad y negociación colectiva. 65

Disposición final sexta. Implantación de las medidas preventivas del acoso sexual y del acoso por razón de sexo en la Administración General del Estado. 65

Disposición final séptima. Medidas para posibilitar los permisos de maternidad y paternidad de las personas que ostentan un cargo electo. 65

Disposición final octava. Entrada en vigor. 66

TÍTULO IV

El derecho al trabajo en igualdad de oportunidades

CAPÍTULO I

Igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral

Artículo 42. *Programas de mejora de la empleabilidad de las mujeres.*

1. Las políticas de empleo tendrán como uno de sus objetivos prioritarios aumentar la participación de las mujeres en el mercado de trabajo y avanzar en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres. Para ello, se mejorará la empleabilidad y la permanencia en el empleo de las mujeres, potenciando su nivel formativo y su adaptabilidad a los requerimientos del mercado de trabajo.

2. Los Programas de inserción laboral activa comprenderán todos los niveles educativos y edad de las mujeres, incluyendo los de Formación Profesional, Escuelas Taller y Casas de Oficios, dirigidos a personas en desempleo, se podrán destinar prioritariamente a colectivos específicos de mujeres o contemplar una determinada proporción de mujeres.

Artículo 43. *Promoción de la igualdad en la negociación colectiva.*

De acuerdo con lo establecido legalmente, mediante la negociación colectiva se podrán establecer medidas de acción positiva para favorecer el acceso de las mujeres al empleo y la aplicación efectiva del principio de igualdad de trato y no discriminación en las condiciones de trabajo entre mujeres y hombres.

CAPÍTULO II

Igualdad y conciliación

Artículo 44. *Los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral.*

1. Los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral se reconocerán a los trabajadores y las trabajadoras en forma que fomenten la asunción equilibrada de las responsabilidades familiares, evitando toda discriminación basada en su ejercicio.

2. El permiso y la prestación por maternidad se concederán en los términos previstos en la normativa laboral y de Seguridad Social.

3. Para contribuir a un reparto más equilibrado de las responsabilidades familiares, se reconoce a los padres el derecho a un permiso y una prestación por paternidad, en los términos previstos en la normativa laboral y de Seguridad Social.

CAPÍTULO III

Los planes de igualdad de las empresas y otras medidas de promoción de la igualdad

Artículo 45. *Elaboración y aplicación de los planes de igualdad.*

1. Las empresas están obligadas a respetar la igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral y, con esta finalidad, deberán adoptar medidas dirigidas a evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre mujeres y hombres, medidas que deberán negociar, y en su caso acordar, con los representantes legales de los trabajadores en la forma que se determine en la legislación laboral.

2. En el caso de las empresas de cincuenta o más trabajadores, las medidas de igualdad a que se refiere el apartado anterior deberán dirigirse a la elaboración y aplicación de un plan de igualdad, con el alcance y contenido establecidos en este capítulo, que deberá ser asimismo objeto de negociación en la forma que se determine en la legislación laboral.

> Téngase en cuenta que esta modificación del apartado 2, incorporada por el art. 1.1 del Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo. Ref. BOE-A-2019-3244 se aplicará paulatinamente en la forma establecida por la disposición transitoria décima segunda de la presente norma, añadida a su vez, por el art. 1.3 del citado Real Decreto-ley 6/2019.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las empresas deberán elaborar y aplicar un plan de igualdad cuando así se establezca en el convenio colectivo que sea aplicable, en los términos previstos en el mismo.

4. Las empresas también elaborarán y aplicarán un plan de igualdad, previa negociación o consulta, en su caso, con la representación legal de los trabajadores y trabajadoras, cuando la autoridad laboral hubiera acordado en un procedimiento sancionador la sustitución de las sanciones accesorias por la elaboración y aplicación de dicho plan, en los términos que se fijen en el indicado acuerdo.

5. La elaboración e implantación de planes de igualdad será voluntaria para las demás empresas, previa consulta a la representación legal de los trabajadores y trabajadoras.

Artículo 46. *Concepto y contenido de los planes de igualdad de las empresas.*

1. Los planes de igualdad de las empresas son un conjunto ordenado de medidas, adoptadas después de realizar un diagnóstico de situación, tendentes a alcanzar en la empresa la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres y a eliminar la discriminación por razón de sexo.

Los planes de igualdad fijarán los concretos objetivos de igualdad a alcanzar, las estrategias y prácticas a adoptar para su consecución, así como el establecimiento de sistemas eficaces de seguimiento y evaluación de los objetivos fijados.

2. Los planes de igualdad contendrán un conjunto ordenado de medidas evaluables dirigidas a remover los obstáculos que impiden o dificultan la igualdad efectiva de mujeres y hombres. Con carácter previo se elaborará un diagnóstico negociado, en su caso, con la representación legal de las personas trabajadoras, que contendrá al menos las siguientes materias:

a) Proceso de selección y contratación.
b) Clasificación profesional.
c) Formación.
d) Promoción profesional.
e) Condiciones de trabajo, incluida la auditoría salarial entre mujeres y hombres.
f) Ejercicio corresponsable de los derechos de la vida personal, familiar y laboral.
g) Infrarrepresentación femenina.
h) Retribuciones.
i) Prevención del acoso sexual y por razón de sexo.

La elaboración del diagnóstico se realizará en el seno de la Comisión Negociadora del Plan de Igualdad, para lo cual, la dirección de la empresa facilitará todos los datos e información necesaria para elaborar el mismo en relación con las materias enumeradas en este apartado, así como los datos del Registro regulados en el artículo 28, apartado 2 del Estatuto de los Trabajadores.

3. Los planes de igualdad incluirán la totalidad de una empresa, sin perjuicio del establecimiento de acciones especiales adecuadas respecto a determinados centros de trabajo.

4. Se crea un Registro de Planes de Igualdad de las Empresas, como parte de los Registros de convenios y acuerdos colectivos de trabajo dependientes de la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social y de las Autoridades Laborales de las Comunidades Autónomas.

5. Las empresas están obligadas a inscribir sus planes de igualdad en el citado registro.

6. Reglamentariamente se desarrollará el diagnóstico, los contenidos, las materias, las auditorías salariales, los sistemas de seguimiento y evaluación de los planes de igualdad; así como el Registro de Planes de Igualdad, en lo relativo a su constitución, características y condiciones para la inscripción y acceso.

> Téngase en cuenta que esta modificación del apartado 2, y los apartados añadidos 4 a 6, incorporados por el art. 1.2 del Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo. Ref. BOE-A-2019-3244 se aplicarán paulatinamente en la forma establecida por la disposición transitoria décima segunda de la presente norma, añadida a su vez, por el art. 1.3 del citado Real Decreto-ley 6/2019.

Artículo 47. *Transparencia en la implantación del plan de igualdad.*

Se garantiza el acceso de la representación legal de los trabajadores y trabajadoras o, en su defecto, de los propios trabajadores y trabajadoras, a la información sobre el contenido de los Planes de igualdad y la consecución de sus objetivos.

Lo previsto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio del seguimiento de la evolución de los acuerdos sobre planes de igualdad por parte de las comisiones paritarias de los convenios colectivos a las que éstos atribuyan estas competencias.

Artículo 48. *Medidas específicas para prevenir el acoso sexual y el acoso por razón de sexo en el trabajo.*

1. Las empresas deberán promover condiciones de trabajo que eviten el acoso sexual y el acoso por razón de sexo y arbitrar procedimientos específicos para su prevención y para dar cauce a las denuncias o reclamaciones que puedan formular quienes hayan sido objeto del mismo.

Con esta finalidad se podrán establecer medidas que deberán negociarse con los representantes de los trabajadores, tales como la elaboración y difusión de códigos de buenas prácticas, la realización de campañas informativas o acciones de formación.

2. Los representantes de los trabajadores deberán contribuir a prevenir el acoso sexual y el acoso por razón de sexo en el trabajo mediante la sensibilización de los trabajadores y trabajadoras frente al mismo y la información a la dirección de la empresa de las conductas o comportamientos de que tuvieran conocimiento y que pudieran propiciarlo.

Artículo 49. *Apoyo para la implantación voluntaria de planes de igualdad.*

Para impulsar la adopción voluntaria de planes de igualdad, el Gobierno establecerá medidas de fomento, especialmente dirigidas a las pequeñas y las medianas empresas, que incluirán el apoyo técnico necesario.

CAPÍTULO IV

Distintivo empresarial en materia de igualdad

Artículo 50. *Distintivo para las empresas en materia de igualdad.*

1. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales creará un distintivo para reconocer a aquellas empresas que destaquen por la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadores y trabajadoras, que podrá ser utilizado en el tráfico comercial de la empresa y con fines publicitarios.

2. Con el fin de obtener este distintivo, cualquier empresa, sea de capital público o privado, podrá presentar al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales un balance sobre los parámetros de igualdad implantados respecto de las relaciones de trabajo y la publicidad de los productos y servicios prestados.

3. Reglamentariamente, se determinarán la denominación de este distintivo, el procedimiento y las condiciones para su concesión, las facultades derivadas de su obtención y las condiciones de difusión institucional de las empresas que lo obtengan y de las políticas de igualdad aplicadas por ellas.

4. Para la concesión de este distintivo se tendrán en cuenta, entre otros criterios, la presencia equilibrada de mujeres y hombres en los órganos de dirección y en los distintos grupos y categorías profesionales de la empresa, la adopción de planes de igualdad u otras medidas innovadoras de fomento de la igualdad, así como la publicidad no sexista de los productos o servicios de la empresa.

5. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales controlará que las empresas que obtengan el distintivo mantengan permanentemente la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadores y trabajadoras y, en caso de incumplirlas, les retirará el distintivo.

TÍTULO V

El principio de igualdad en el empleo público

CAPÍTULO I

Criterios de actuación de las Administraciones públicas

Artículo 51. *Criterios de actuación de las Administraciones públicas.*

Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias y en aplicación del principio de igualdad entre mujeres y hombres, deberán:

a) Remover los obstáculos que impliquen la pervivencia de cualquier tipo de discriminación con el fin de ofrecer condiciones de igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el acceso al empleo público y en el desarrollo de la carrera profesional.

b) Facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, sin menoscabo de la promoción profesional.

c) Fomentar la formación en igualdad, tanto en el acceso al empleo público como a lo largo de la carrera profesional.

d) Promover la presencia equilibrada de mujeres y hombres en los órganos de selección y valoración.

e) Establecer medidas efectivas de protección frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo.

f) Establecer medidas efectivas para eliminar cualquier discriminación retributiva, directa o indirecta, por razón de sexo.

g) Evaluar periódicamente la efectividad del principio de igualdad en sus respectivos ámbitos de actuación.

CAPÍTULO II

El principio de presencia equilibrada en la Administración General del Estado y en los organismos públicos vinculados o dependientes de ella

Artículo 52. *Titulares de órganos directivos.*

El Gobierno atenderá al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres en el nombramiento de las personas titulares de los órganos directivos de la Administración General del Estado y de los organismos públicos vinculados o dependientes de ella, considerados en su conjunto, cuya designación le corresponda.

Artículo 53. *Órganos de selección y Comisiones de valoración.*

Todos los tribunales y órganos de selección del personal de la Administración General del Estado y de los organismos públicos vinculados o dependientes de ella responderán al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres, salvo por razones fundadas y objetivas, debidamente motivadas.

Asimismo, la representación de la Administración General del Estado y de los organismos públicos vinculados o dependientes de ella en las comisiones de valoración de méritos para la provisión de puestos de trabajo se ajustará al principio de composición equilibrada de ambos sexos.

Artículo 54. *Designación de representantes de la Administración General del Estado.*

La Administración General del Estado y los organismos públicos vinculados o dependientes de ella designarán a sus representantes en órganos colegiados, comités de personas expertas o comités consultivos, nacionales o internacionales, de acuerdo con el principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres, salvo por razones fundadas y objetivas, debidamente motivadas.

Asimismo, la Administración General del Estado y los organismos públicos vinculados o dependientes de ella observarán el principio de presencia equilibrada en los nombramientos que le corresponda efectuar en los consejos de administración de las empresas en cuyo capital participe.

CAPÍTULO III

Medidas de Igualdad en el empleo para la Administración General del Estado y para los organismos públicos vinculados o dependientes de ella

Artículo 55. *Informe de impacto de género en las pruebas de acceso al empleo público.*

La aprobación de convocatorias de pruebas selectivas para el acceso al empleo público deberá acompañarse de un informe de impacto de género, salvo en casos de urgencia y siempre sin perjuicio de la prohibición de discriminación por razón de sexo.

Artículo 56. *Permisos y beneficios de protección a la maternidad y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral.*

Sin perjuicio de las mejoras que pudieran derivarse de acuerdos suscritos entre la Administración General del Estado o los organismos públicos vinculados o dependientes de ella con los representantes del personal al servicio de la Administración Pública, la normativa aplicable a los mismos establecerá un régimen de excedencias, reducciones de jornada, permisos u otros beneficios con el fin de proteger la maternidad y facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral. Con la misma finalidad se reconocerá un permiso de paternidad, en los términos que disponga dicha normativa.

Artículo 57. *Conciliación y provisión de puestos de trabajo.*

En las bases de los concursos para la provisión de puestos de trabajo se computará, a los efectos de valoración del trabajo desarrollado y de los correspondientes méritos, el

tiempo que las personas candidatas hayan permanecido en las situaciones a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 58. *Licencia por riesgo durante el embarazo y lactancia.*

Cuando las condiciones del puesto de trabajo de una funcionaria incluida en el ámbito de aplicación del mutualismo administrativo pudieran influir negativamente en la salud de la mujer, del hijo e hija, podrá concederse licencia por riesgo durante el embarazo, en los mismos términos y condiciones previstas en la normativa aplicable. En estos casos, se garantizará la plenitud de los derechos económicos de la funcionaria durante toda la duración de la licencia, de acuerdo con lo establecido en la legislación específica.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será también de aplicación durante el período de lactancia natural.

Artículo 59. *Vacaciones.*

Sin perjuicio de las mejoras que pudieran derivarse de acuerdos suscritos entre la Administración General del Estado o los organismos públicos vinculados o dependientes de ella con la representación de los empleados y empleadas al servicio de la Administración Pública, cuando el periodo de vacaciones coincida con una incapacidad temporal derivada del embarazo, parto o lactancia natural, o con el permiso de maternidad, o con su ampliación por lactancia, la empleada pública tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta, aunque haya terminado el año natural al que correspondan.

Gozarán de este mismo derecho quienes estén disfrutando de permiso de paternidad.

Artículo 60. *Acciones positivas en las actividades de formación.*

1. Con el objeto de actualizar los conocimientos de los empleados y empleadas públicas, se otorgará preferencia, durante un año, en la adjudicación de plazas para participar en los cursos de formación a quienes se hayan incorporado al servicio activo procedentes del permiso de maternidad o paternidad, o hayan reingresado desde la situación de excedencia por razones de guarda legal y atención a personas mayores dependientes o personas con discapacidad.

2. Con el fin de facilitar la promoción profesional de las empleadas públicas y su acceso a puestos directivos en la Administración General del Estado y en los organismos públicos vinculados o dependientes de ella, en las convocatorias de los correspondientes cursos de formación se reservará al menos un 40% de las plazas para su adjudicación a aquéllas que reúnan los requisitos establecidos.

Artículo 61. *Formación para la igualdad.*

1. Todas las pruebas de acceso al empleo público de la Administración General del Estado y de los organismos públicos vinculados o dependientes de ella contemplarán el estudio y la aplicación del principio de igualdad entre mujeres y hombres en los diversos ámbitos de la función pública.

2. La Administración General del Estado y los organismos públicos vinculados o dependientes de ella impartirán cursos de formación sobre la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres y sobre prevención de la violencia de género, que se dirigirán a todo su personal.

Artículo 62. *Protocolo de actuación frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo.*

Para la prevención del acoso sexual y del acoso por razón de sexo, las Administraciones públicas negociarán con la representación legal de las trabajadoras y trabajadores, un protocolo de actuación que comprenderá, al menos, los siguientes principios:

a) El compromiso de la Administración General del Estado y de los organismos públicos vinculados o dependientes de ella de prevenir y no tolerar el acoso sexual y el acoso por razón de sexo.

b) La instrucción a todo el personal de su deber de respetar la dignidad de las personas y su derecho a la intimidad, así como la igualdad de trato entre mujeres y hombres.

c) El tratamiento reservado de las denuncias de hechos que pudieran ser constitutivos de acoso sexual o de acoso por razón de sexo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa de régimen disciplinario.

d) La identificación de las personas responsables de atender a quienes formulen una queja o denuncia.

Artículo 63. *Evaluación sobre la igualdad en el empleo público.*

Todos los Departamentos Ministeriales y Organismos Públicos remitirán, al menos anualmente, a los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales y de Administraciones Públicas, información relativa a la aplicación efectiva en cada uno de ellos del principio de igualdad entre mujeres y hombres, con especificación, mediante la desagregación por sexo de los datos, de la distribución de su plantilla, grupo de titulación, nivel de complemento de destino y retribuciones promediadas de su personal.

Artículo 64. *Plan de Igualdad en la Administración General del Estado y en los organismos públicos vinculados o dependientes de ella.*

El Gobierno aprobará, al inicio de cada legislatura, un Plan para la Igualdad entre mujeres y hombres en la Administración General del Estado y en los organismos públicos vinculados o dependientes de ella. El Plan establecerá los objetivos a alcanzar en materia de promoción de la igualdad de trato y oportunidades en el empleo público, así como las estrategias o medidas a adoptar para su consecución. El Plan será objeto de negociación, y en su caso acuerdo, con la representación legal de los empleados públicos en la forma que se determine en la legislación sobre negociación colectiva en la Administración Pública y su cumplimiento será evaluado anualmente por el Consejo de Ministros.

CAPÍTULO IV

Fuerzas Armadas

Artículo 65. *Respeto del principio de igualdad.*

Las normas sobre personal de las Fuerzas Armadas procurarán la efectividad del principio de igualdad entre mujeres y hombres, en especial en lo que se refiere al régimen de acceso, formación, ascensos, destinos y situaciones administrativas.

Artículo 66. *Aplicación de las normas referidas al personal de las Administraciones públicas.*

Las normas referidas al personal al servicio de las Administraciones públicas en materia de igualdad, prevención de la violencia de género y conciliación de la vida personal, familiar y profesional serán de aplicación en las Fuerzas Armadas, con las adaptaciones que resulten necesarias y en los términos establecidos en su normativa específica.

CAPÍTULO V

Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

Artículo 67. *Respeto del principio de igualdad.*

Las normas reguladoras de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado promoverán la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, impidiendo cualquier situación de discriminación profesional, especialmente, en el sistema de acceso, formación, ascensos, destinos y situaciones administrativas.

Artículo 68. *Aplicación de las normas referidas al personal de las Administraciones públicas.*

Las normas referidas al personal al servicio de las Administraciones públicas en materia de igualdad, prevención de la violencia de género y conciliación de la vida personal, familiar y profesional serán de aplicación en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado,

adaptándose, en su caso, a las peculiaridades de las funciones que tienen encomendadas, en los términos establecidos por su normativa específica.

TÍTULO VI

Igualdad de trato en el acceso a bienes y servicios y su suministro

Artículo 69. *Igualdad de trato en el acceso a bienes y servicios.*

1. Todas las personas físicas o jurídicas que, en el sector público o en el privado, suministren bienes o servicios disponibles para el público, ofrecidos fuera del ámbito de la vida privada y familiar, estarán obligadas, en sus actividades y en las transacciones consiguientes, al cumplimiento del principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres, evitando discriminaciones, directas o indirectas, por razón de sexo.

2. Lo previsto en el apartado anterior no afecta a la libertad de contratación, incluida la libertad de la persona de elegir a la otra parte contratante, siempre y cuando dicha elección no venga determinada por su sexo.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, serán admisibles las diferencias de trato en el acceso a bienes y servicios cuando estén justificadas por un propósito legítimo y los medios para lograrlo sean adecuados y necesarios.

Artículo 70. *Protección en situación de embarazo.*

En el acceso a bienes y servicios, ningún contratante podrá indagar sobre la situación de embarazo de una mujer demandante de los mismos, salvo por razones de protección de su salud.

Artículo 71. *Factores actuariales.*

1. Se prohíbe la celebración de contratos de seguros o de servicios financieros afines en los que, al considerar el sexo como factor de cálculo de primas y prestaciones, se generen diferencias en las primas y prestaciones de las personas aseguradas.

2. Los costes relacionados con el embarazo y el parto no justificarán diferencias en las primas y prestaciones de las personas consideradas individualmente, sin que puedan autorizarse diferencias al respecto.

Artículo 72. *Consecuencias del incumplimiento de las prohibiciones.*

1. Sin perjuicio de otras acciones y derechos contemplados en la legislación civil y mercantil, la persona que, en el ámbito de aplicación del artículo 69, sufra una conducta discriminatoria, tendrá derecho a indemnización por los daños y perjuicios sufridos.

2. En el ámbito de los contratos de seguros o de servicios financieros afines, y sin perjuicio de lo previsto en el artículo 10 de esta Ley, el incumplimiento de la prohibición contenida en el artículo 71 otorgará al contratante perjudicado el derecho a reclamar la asimilación de sus primas y prestaciones a las del sexo más beneficiado, manteniéndose en los restantes extremos la validez y eficacia del contrato.

TÍTULO VII

La igualdad en la responsabilidad social de las empresas

Artículo 73. *Acciones de responsabilidad social de las empresas en materia de igualdad.*

Las empresas podrán asumir la realización voluntaria de acciones de responsabilidad social, consistentes en medidas económicas, comerciales, laborales, asistenciales o de otra naturaleza, destinadas a promover condiciones de igualdad entre las mujeres y los hombres en el seno de la empresa o en su entorno social.

La realización de estas acciones podrá ser concertada con la representación de los trabajadores y las trabajadoras, las organizaciones de consumidores y consumidoras y

usuarios y usuarias, las asociaciones cuyo fin primordial sea la defensa de la igualdad de trato entre mujeres y hombres y los Organismos de Igualdad.

Se informará a los representantes de los trabajadores de las acciones que no se concierten con los mismos.

A las decisiones empresariales y acuerdos colectivos relativos a medidas laborales les será de aplicación la normativa laboral.

Artículo 74. *Publicidad de las acciones de responsabilidad social en materia de igualdad.*

Las empresas podrán hacer uso publicitario de sus acciones de responsabilidad en materia de igualdad, de acuerdo con las condiciones establecidas en la legislación general de publicidad.

El Instituto de la Mujer, u órganos equivalentes de las Comunidades Autónomas, estarán legitimados para ejercer la acción de cesación cuando consideren que pudiera haberse incurrido en supuestos de publicidad engañosa.

Artículo 75. *Participación de las mujeres en los Consejos de administración de las sociedades mercantiles.*

Las sociedades obligadas a presentar cuenta de pérdidas y ganancias no abreviada procurarán incluir en su Consejo de administración un número de mujeres que permita alcanzar una presencia equilibrada de mujeres y hombres en un plazo de ocho años a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Lo previsto en el párrafo anterior se tendrá en cuenta para los nombramientos que se realicen a medida que venza el mandato de los consejeros designados antes de la entrada en vigor de esta Ley.

TÍTULO VIII

Disposiciones organizativas

Artículo 76. *Comisión Interministerial de Igualdad entre mujeres y hombres.*

La Comisión Interministerial de Igualdad entre mujeres y hombres es el órgano colegiado responsable de la coordinación de las políticas y medidas adoptadas por los departamentos ministeriales con la finalidad de garantizar el derecho a la igualdad entre mujeres y hombres y promover su efectividad.

Su composición y funcionamiento se determinarán reglamentariamente.

Artículo 77. *Las Unidades de Igualdad.*

En todos los Ministerios se encomendará a uno de sus órganos directivos el desarrollo de las funciones relacionadas con el principio de igualdad entre mujeres y hombres en el ámbito de las materias de su competencia y, en particular, las siguientes:

a) Recabar la información estadística elaborada por los órganos del Ministerio y asesorar a los mismos en relación con su elaboración.

b) Elaborar estudios con la finalidad de promover la igualdad entre mujeres y hombres en las áreas de actividad del Departamento.

c) Asesorar a los órganos competentes del Departamento en la elaboración del informe sobre impacto por razón de género.

d) Fomentar el conocimiento por el personal del Departamento del alcance y significado del principio de igualdad mediante la formulación de propuestas de acciones formativas.

e) Velar por el cumplimiento de esta Ley y por la aplicación efectiva del principio de igualdad.

Artículo 78. *Consejo de Participación de la Mujer.*

1. Se crea el Consejo de Participación de la Mujer, como órgano colegiado de consulta y asesoramiento, con el fin esencial de servir de cauce para la participación de las mujeres en

la consecución efectiva del principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, y la lucha contra la discriminación por razón de sexo.

2. Reglamentariamente, se establecerán su régimen de funcionamiento, competencias y composición, garantizándose, en todo caso, la participación del conjunto de las Administraciones públicas y de las asociaciones y organizaciones de mujeres de ámbito estatal.

Disposición adicional primera. *Presencia o composición equilibrada.*

A los efectos de esta Ley, se entenderá por composición equilibrada la presencia de mujeres y hombres de forma que, en el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo no superen el sesenta por ciento ni sean menos del cuarenta por ciento.

Disposición adicional segunda. *Modificación de la Ley Orgánica de Régimen Electoral General.*

Se modifica la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, en los siguientes términos:

Uno. Se añade un nuevo artículo 44 bis, redactado en los siguientes términos:

«Artículo 44 bis.

1. Las candidaturas que se presenten para las elecciones de diputados al Congreso, municipales y de miembros de los consejos insulares y de los cabildos insulares canarios en los términos previstos en esta Ley, diputados al Parlamento Europeo y miembros de las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas deberán tener una composición equilibrada de mujeres y hombres, de forma que en el conjunto de la lista los candidatos de cada uno de los sexos supongan como mínimo el cuarenta por ciento. Cuando el número de puestos a cubrir sea inferior a cinco, la proporción de mujeres y hombres será lo más cercana posible al equilibrio numérico.

En las elecciones de miembros de las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas, las leyes reguladoras de sus respectivos regímenes electorales podrán establecer medidas que favorezcan una mayor presencia de mujeres en las candidaturas que se presenten a las Elecciones de las citadas Asambleas Legislativas.

2. También se mantendrá la proporción mínima del cuarenta por ciento en cada tramo de cinco puestos. Cuando el último tramo de la lista no alcance los cinco puestos, la referida proporción de mujeres y hombres en ese tramo será lo más cercana posible al equilibrio numérico, aunque deberá mantenerse en cualquier caso la proporción exigible respecto del conjunto de la lista.

3. A las listas de suplentes se aplicarán las reglas contenidas en los anteriores apartados.

4. Cuando las candidaturas para el Senado se agrupen en listas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 171 de esta Ley, tales listas deberán tener igualmente una composición equilibrada de mujeres y hombres, de forma que la proporción de unas y otros sea lo más cercana posible al equilibrio numérico.»

Dos. Se añade un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 187, redactado en los siguientes términos:

«Lo previsto en el artículo 44 bis de esta ley no será exigible en las candidaturas que se presenten en los municipios con un número de residentes igual o inferior a 3.000 habitantes.»

Tres. Se añade un nuevo párrafo al apartado 3 del artículo 201, redactado en los siguientes términos:

«Lo previsto en el artículo 44 bis de esta ley no será exigible en las candidaturas que se presenten en las islas con un número de residentes igual o inferior a 5.000 habitantes.»

Cuatro. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional primera, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. En aplicación de las competencias que la Constitución reserva al Estado se aplican también a las elecciones a Asambleas Legislativas de Comunidades Autónomas convocadas por éstas, los siguientes artículos del título primero de esta Ley Orgánica:

1 al 42; 44; 44 bis; 45; 46.1, 2, 4, 5, 6 y 8; 47.4; 49; 51.2 y 3; 52; 53; 54; 58; 59; 60; 61; 62; 63; 65; 66; 68; 69; 70.1 y 3; 72; 73; 74; 75; 85; 86.1; 90; 91; 92; 93; 94; 95.3; 96; 103.2; 108.2 y 8; 109 a 119; 125 a 130; 131.2; 132; 135 a 152.»

Cinco. Se añade una nueva disposición transitoria séptima, redactada en los siguientes términos:

«En las convocatorias a elecciones municipales que se produzcan antes de 2011, lo previsto en el artículo 44 bis solo será exigible en los municipios con un número de residentes superior a 5.000 habitantes, aplicándose a partir del 1 de enero de ese año la cifra de habitantes prevista en el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 187 de la presente Ley.»

Disposición adicional tercera. *Modificaciones de la Ley Orgánica del Poder Judicial.*

Se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en los siguientes términos:

Uno. Se añade un último inciso en el apartado 1 del artículo 109, que queda en los siguientes términos:

«1. El Consejo General del Poder Judicial elevará anualmente a las Cortes Generales una Memoria sobre el estado, funcionamiento y actividades del propio Consejo y de los Juzgados y Tribunales de Justicia. Asimismo, incluirá las necesidades que, a su juicio, existan en materia de personal, instalaciones y de recursos, en general, para el correcto desempeño de las funciones que la Constitución y las leyes asignan al Poder Judicial. Incluirá también un capítulo sobre el impacto de género en el ámbito judicial.»

Dos. Se añade un nuevo párrafo, intercalado entre el primero y el segundo, al apartado 3 del artículo 110, con la siguiente redacción:

«En todo caso, se elaborará un informe previo de impacto de género.»

Tres. Se añade, en el artículo 122.1, después de «Comisión de Calificación», la expresión «Comisión de Igualdad».

Cuatro. Se añade un artículo 136 bis que integrará la nueva Sección 7.ª del Capítulo IV, Título II, Libro II, rubricada como «De la Comisión de Igualdad», con la siguiente redacción:

«Artículo 136 bis.

1. El Pleno del Consejo General del Poder Judicial elegirá anualmente, de entre sus Vocales, por mayoría de tres quintos y atendiendo al principio de presencia equilibrada entre mujeres y hombres, a los componentes de la Comisión de Igualdad, que estará integrada por cinco miembros.

2. La Comisión de Igualdad deberá actuar con la asistencia de todos sus componentes y bajo la presidencia del miembro de la misma que sea elegido por mayoría. En caso de transitoria imposibilidad o ausencia justificada de alguno de los miembros, se procederá a su sustitución por otro Vocal del Consejo, preferentemente del mismo sexo, que será designado por la Comisión Permanente.

3. Corresponderá a la Comisión de Igualdad asesorar al Pleno sobre las medidas necesarias o convenientes para integrar activamente el principio de igualdad entre mujeres y hombres en el ejercicio de las atribuciones del Consejo General del Poder Judicial y, en particular, le corresponderá elaborar los informes previos sobre impacto de género de los reglamentos y mejorar los parámetros de igualdad en la Carrera Judicial.»

Cinco. Se modifica el artículo 310, que tendrá la siguiente redacción:

«Todas las pruebas selectivas para el ingreso y la promoción en las Carreras Judicial y Fiscal contemplarán el estudio del principio de igualdad entre mujeres y hombres, incluyendo las medidas contra la violencia de género, y su aplicación con carácter transversal en el ámbito de la función jurisdiccional.»

Seis. Se modifica el primer párrafo del apartado e) del artículo 356, que queda redactado como sigue:

«e) También tendrán derecho a un período de excedencia, de duración no superior a tres años, para atender al cuidado de un familiar que se encuentre a su cargo, hasta el segundo grado inclusive de consanguinidad o afinidad que, por razones de edad, accidente o enfermedad, no pueda valerse por sí mismo y no desempeñe actividad retribuida.»

Siete. Se añade una nueva letra e) en el artículo 348, en los siguientes términos:

«e) Excedencia por razón de violencia sobre la mujer.»

Ocho. Se modifica el artículo 357, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 357.

Cuando un magistrado del Tribunal Supremo solicitara la excedencia voluntaria y le fuere concedida, perderá su condición de tal, salvo en el supuesto previsto en las letras d) y e) del artículo anterior y en el artículo 360 bis. En los demás casos quedará integrado en situación de excedencia voluntaria, dentro de la categoría de Magistrado.»

Nueve. Se modifica el artículo 358.2 en los siguientes términos:

«2. Se exceptúan de lo previsto en el apartado anterior las excedencias voluntarias para el cuidado de hijos y para atender al cuidado de un familiar a que se refieren los apartados d) y e) del artículo 356, en las que el periodo de permanencia en dichas situaciones será computable a efectos de trienios y derechos pasivos. Durante los dos primeros años se tendrá derecho a la reserva de la plaza en la que se ejerciesen sus funciones y al cómputo de la antigüedad. Transcurrido este periodo, dicha reserva lo será a un puesto en la misma provincia y de igual categoría, debiendo solicitar, en el mes anterior a la finalización del periodo máximo de permanencia en la misma, el reingreso al servicio activo; de no hacerlo, será declarado de oficio en la situación de excedencia voluntaria por interés particular.»

Diez. Se añade un nuevo artículo 360 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 360 bis.

1. Las juezas y magistradas víctimas de violencia de género tendrán derecho a solicitar la situación de excedencia por razón de violencia sobre la mujer sin necesidad de haber prestado un tiempo mínimo de servicios previos. En esta situación administrativa se podrá permanecer un plazo máximo de tres años.

2. Durante los seis primeros meses tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo que desempeñaran, siendo computable dicho periodo a efectos de ascensos, trienios y derechos pasivos.

Esto no obstante, cuando de las actuaciones de tutela judicial resultase que la efectividad del derecho de protección de la víctima lo exigiere, se podrá prorrogar por periodos de tres meses, con un máximo de dieciocho, el periodo en el que, de acuerdo con el párrafo anterior, se tendrá derecho a la reserva del puesto de trabajo, con idénticos efectos a los señalados en dicho párrafo.

3. Las juezas y magistradas en situación de excedencia por razón de violencia sobre la mujer percibirán, durante los dos primeros meses de esta excedencia, las retribuciones íntegras y, en su caso, las prestaciones familiares por hijo a cargo.

4. El reingreso en el servicio activo de las juezas y magistradas en situación administrativa de excedencia por razón de violencia sobre la mujer de duración no superior a seis meses se producirá en el mismo órgano jurisdiccional respecto del que tenga reserva del puesto de trabajo que desempeñaran con anterioridad; si el periodo de duración de la excedencia es superior a 6 meses el reingreso exigirá que

las juezas y magistradas participen en todos los concursos que se anuncien para cubrir plazas de su categoría hasta obtener destino. De no hacerlo así, se les declarará en situación de excedencia voluntaria por interés particular.»

Once. Se suprime el artículo 370.

Doce. Se modifica el apartado 5 del artículo 373, con la siguiente redacción:

«5. Por el fallecimiento, accidente o enfermedad graves del cónyuge, de persona a la que estuviese unido por análoga relación de afectividad o de un familiar dentro del primer grado de consanguinidad o afinidad, los jueces o magistrados podrán disponer de un permiso de tres días hábiles, que podrá ser de hasta cinco días hábiles cuando a tal efecto sea preciso un desplazamiento a otra localidad, en cuyo caso será de cinco días hábiles.

Estos permisos quedarán reducidos a dos y cuatro días hábiles, respectivamente, cuando el fallecimiento y las otras circunstancias señaladas afecten a familiares en segundo grado de afinidad o consanguinidad.»

Trece. Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 373, con la siguiente redacción:

«6. Por el nacimiento, acogimiento o adopción de un hijo, el juez o magistrado tendrá derecho a disfrutar de un permiso de paternidad de quince días, a partir de la fecha del nacimiento, de la decisión administrativa o judicial de acogimiento o de la resolución judicial por la que se constituya la adopción.»

Catorce. Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 373, con la siguiente redacción:

«7. Los jueces y magistrados tendrán derecho a permisos y licencias para la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, y por razón de violencia de género. El Consejo General del Poder Judicial, mediante reglamento, adaptará a las particularidades de la carrera judicial la normativa de la Administración General del Estado vigente en la materia.»

Quince. Se añade un apartado 5 al artículo 433 bis, con la siguiente redacción:

«5. El Plan de Formación Continuada de la Carrera Judicial contemplará la formación de los Jueces y Magistrados en el principio de igualdad entre mujeres y hombres y la perspectiva de género.

La Escuela Judicial impartirá anualmente cursos de formación sobre la tutela jurisdiccional del principio de igualdad entre mujeres y hombres y la violencia de género.»

Dieciséis. Se añade un segundo párrafo al apartado 2 del artículo 434, con la siguiente redacción:

«El Centro de Estudios Jurídicos impartirá anualmente cursos de formación sobre el principio de igualdad entre mujeres y hombres y su aplicación con carácter transversal por los miembros de la Carrera Fiscal, el Cuerpo de Secretarios y demás personal al servicio de la Administración de Justicia, así como sobre la detección y el tratamiento de situaciones de violencia de género.»

Disposición adicional cuarta. *Modificación del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal.*

Se modifica la Ley 50/1981, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal en los siguientes términos:

Se añade un último párrafo en el apartado 1 del artículo 14, que tendrá la siguiente redacción:

«Habrá de integrarse en el seno del Consejo Fiscal una Comisión de Igualdad para el estudio de la mejora de los parámetros de igualdad en la Carrera Fiscal, cuya composición quedará determinada en la normativa que rige la constitución y funcionamiento del Consejo Fiscal.»

Disposición adicional quinta. *Modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil.*

Uno. Se introduce un nuevo artículo 11 bis a la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, en los siguientes términos:

«Artículo 11 bis. *Legitimación para la defensa del derecho a la igualdad de trato entre mujeres y hombres.*

1. Para la defensa del derecho de igualdad de trato entre mujeres y hombres, además de los afectados y siempre con su autorización, estarán también legitimados los sindicatos y las asociaciones legalmente constituidas cuyo fin primordial sea la defensa de la igualdad de trato entre mujeres y hombres, respecto de sus afiliados y asociados, respectivamente.

2. Cuando los afectados sean una pluralidad de personas indeterminada o de difícil determinación, la legitimación para demandar en juicio la defensa de estos intereses difusos corresponderá exclusivamente a los organismos públicos con competencia en la materia, a los sindicatos más representativos y a las asociaciones de ámbito estatal cuyo fin primordial sea la igualdad entre mujeres y hombres, sin perjuicio, si los afectados estuvieran determinados, de su propia legitimación procesal.

3. La persona acosada será la única legitimada en los litigios sobre acoso sexual y acoso por razón de sexo.»

Dos. Se modifica el supuesto 5.º del apartado 1 del artículo 188 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, que quedará redactado del siguiente modo:

«5. Por muerte, enfermedad o imposibilidad absoluta o baja por maternidad o paternidad del abogado de la parte que pidiere la suspensión, justificadas suficientemente, a juicio del Tribunal, siempre que tales hechos se hubiesen producido cuando ya no fuera posible solicitar nuevo señalamiento conforme a lo dispuesto en el artículo 183, siempre que se garantice el derecho a la tutela judicial efectiva y no se cause indefensión.

Igualmente, serán equiparables a los supuestos anteriores y con los mismos requisitos, otras situaciones análogas previstas en otros sistemas de previsión social y por el mismo tiempo por el que se otorgue la baja y la prestación de los permisos previstos en la legislación de la Seguridad Social.»

Tres. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, pasando sus actuales apartados 5 y 6 a ser los números 6 y 7, respectivamente, con la siguiente redacción:

«5. De acuerdo con las leyes procesales, en aquellos procedimientos en los que las alegaciones de la parte actora se fundamenten en actuaciones discriminatorias por razón del sexo, corresponderá al demandado probar la ausencia de discriminación en las medidas adoptadas y de su proporcionalidad.

A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, el órgano judicial, a instancia de parte, podrá recabar, si lo estimase útil y pertinente, informe o dictamen de los organismos públicos competentes.»

Disposición adicional sexta. *Modificaciones de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.*

Se modifica la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa en los siguientes términos:

Uno. Se añade una letra i) al apartado 1 del artículo 19, con la siguiente redacción:

«i) Para la defensa del derecho de igualdad de trato entre mujeres y hombres, además de los afectados y siempre con su autorización, estarán también legitimados los sindicatos y las asociaciones legalmente constituidas cuyo fin primordial sea la defensa de la igualdad de trato entre mujeres y hombres, respecto de sus afiliados y asociados, respectivamente.

Cuando los afectados sean una pluralidad de personas indeterminada o de difícil determinación, la legitimación para demandar en juicio la defensa de estos intereses difusos corresponderá exclusivamente a los organismos públicos con competencia en la materia, a los sindicatos más representativos y a las asociaciones de ámbito estatal cuyo fin primordial sea la igualdad entre mujeres y hombres, sin perjuicio, si los afectados estuvieran determinados, de su propia legitimación procesal.

La persona acosada será la única legitimada en los litigios sobre acoso sexual y acoso por razón de sexo.»

Dos. Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 60, con la siguiente redacción:

«7. De acuerdo con las leyes procesales, en aquellos procedimientos en los que las alegaciones de la parte actora se fundamenten en actuaciones discriminatorias por razón del sexo, corresponderá al demandado probar la ausencia de discriminación en las medidas adoptadas y su proporcionalidad.

A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, el órgano judicial, a instancia de parte, podrá recabar, si lo estimase útil y pertinente, informe o dictamen de los organismos públicos competentes.»

Disposición adicional séptima. *Modificaciones de la Ley por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 89/552/CEE.*

Se añade una nueva letra e) en el apartado 1 del artículo 16 de la Ley 25/1994, de 12 de julio, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 89/552/CEE, sobre la coordinación de disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas al ejercicio de la radiodifusión televisiva, en los siguientes términos:

«e) La publicidad o la tele venta dirigidas a menores deberá transmitir una imagen igualitaria, plural y no estereotipada de mujeres y hombres.»

Disposición adicional octava. *Modificaciones de la Ley General de Sanidad.*

Uno. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 3 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, que queda redactado en los siguientes términos:

«4. Las políticas, estrategias y programas de salud integrarán activamente en sus objetivos y actuaciones el principio de igualdad entre mujeres y hombres, evitando que, por sus diferencias físicas o por los estereotipos sociales asociados, se produzcan discriminaciones entre ellos en los objetivos y actuaciones sanitarias.»

Dos. Se añade un nuevo apartado 2 al artículo 6 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, pasando su actual contenido a ser el apartado 1, en los siguientes términos:

«2. En la ejecución de lo previsto en el apartado anterior, las Administraciones públicas sanitarias asegurarán la integración del principio de igualdad entre mujeres y hombres, garantizando su igual derecho a la salud.»

Tres. Se modifican los apartados 1, 4, 9, 14 y 15 del artículo 18 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, y se añade un nuevo apartado 17, que quedan redactados respectivamente en los siguientes términos:

«1. Adopción sistemática de acciones para la educación sanitaria como elemento primordial para la mejora de la salud individual y comunitaria, comprendiendo la educación diferenciada sobre los riesgos, características y necesidades de mujeres y hombres, y la formación contra la discriminación de las mujeres.»

«4. La prestación de los productos terapéuticos precisos, atendiendo a las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres.»

«9. La protección, promoción y mejora de la salud laboral, con especial atención al acoso sexual y al acoso por razón de sexo.»

«14. La mejora y adecuación de las necesidades de formación del personal al servicio de la organización sanitaria, incluyendo actuaciones formativas dirigidas a garantizar su capacidad para detectar, prevenir y tratar la violencia de género.»

«15. El fomento de la investigación científica en el campo específico de los problemas de salud, atendiendo a las diferencias entre mujeres y hombres.»

«17. El tratamiento de los datos contenidos en registros, encuestas, estadísticas u otros sistemas de información médica para permitir el análisis de género, incluyendo, siempre que sea posible, su desagregación por sexo.»

Cuatro. Se da nueva redacción al inciso inicial del apartado 1 del artículo 21 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. La actuación sanitaria en el ámbito de la salud laboral, que integrará en todo caso la perspectiva de género, comprenderá los siguientes aspectos.»

Disposición adicional novena. *Modificaciones de la Ley de Cohesión y Calidad del Sistema Nacional de Salud.*

Uno. Se modifica la letra a) del artículo 2 de la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de Cohesión y Calidad del Sistema Nacional de Salud, que queda redactada en los siguientes términos:

«a) La prestación de los servicios a los usuarios del Sistema Nacional de Salud en condiciones de igualdad efectiva y calidad, evitando especialmente toda discriminación entre mujeres y hombres en las actuaciones sanitarias.»

Dos. Se modifica la letra g) del apartado 2 del artículo 11, que queda redactada en los siguientes términos:

«g) La promoción y protección de la salud laboral, con especial consideración a los riesgos y necesidades específicos de las trabajadoras.»

Tres. Se modifica la letra f) del apartado 2 del artículo 12, que queda redactada en los siguientes términos:

«f) Las atenciones y servicios específicos relativos a las mujeres, que específicamente incluirán la detección y tratamiento de las situaciones de violencia de género; la infancia; la adolescencia; los adultos; la tercera edad; los grupos de riesgo y los enfermos crónicos.»

Cuatro. Se incluye un nuevo apartado e) en el artículo 34, con la siguiente redacción:

«e) La inclusión de la perspectiva de género en las actuaciones formativas.»

Cinco. Se incluye un nuevo apartado f) en el artículo 44, con la siguiente redacción:

«f) Promover que la investigación en salud atienda las especificidades de mujeres y hombres.»

Seis. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 53, que quedan redactados en los siguientes términos:

«2. El sistema de información sanitaria contendrá información sobre las prestaciones y la cartera de servicios en atención sanitaria pública y privada, e incorporará, como datos básicos, los relativos a población protegida, recursos humanos y materiales, actividad desarrollada, farmacia y productos sanitarios, financiación y resultados obtenidos, así como las expectativas y opinión de los ciudadanos, todo ello desde un enfoque de atención integral a la salud, desagregando por sexo todos los datos susceptibles de ello.»

«3. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Sanidad y Consumo, previo acuerdo del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de igualdad entre mujeres y hombres.»

Siete. Se añade, al final del artículo 63, la siguiente frase:

«Este informe contendrá análisis específicos de la salud de mujeres y hombres.»

Disposición adicional décima. *Fondo en materia de Sociedad de la información.*

A los efectos previstos en el artículo 28 de la presente Ley, se constituirá un fondo especial que se dotará con 3 millones de euros en cada uno de los ejercicios presupuestarios de 2007, 2008 y 2009.

Disposición adicional décimo primera. *Modificaciones del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.*

El texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el párrafo e) del apartado 2 del artículo 4, que queda redactado en los términos siguientes:

«e) Al respeto de su intimidad y a la consideración debida a su dignidad, comprendida la protección frente al acoso por razón de origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual, y frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo.»

Dos. Se modifica el párrafo segundo del apartado 1 y se añaden dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 17, en los siguientes términos:

«Serán igualmente nulas las órdenes de discriminar y las decisiones del empresario que supongan un trato desfavorable de los trabajadores como reacción ante una reclamación efectuada en la empresa o ante una acción administrativa o judicial destinada a exigir el cumplimiento del principio de igualdad de trato y no discriminación.»

«4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, la negociación colectiva podrá establecer medidas de acción positiva para favorecer el acceso de las mujeres a todas las profesiones. A tal efecto podrá establecer reservas y preferencias en las condiciones de contratación de modo que, en igualdad de condiciones de idoneidad, tengan preferencia para ser contratadas las personas del sexo menos representado en el grupo o categoría profesional de que se trate.

Asimismo, la negociación colectiva podrá establecer este tipo de medidas en las condiciones de clasificación profesional, promoción y formación, de modo que, en igualdad de condiciones de idoneidad, tengan preferencia las personas del sexo menos representado para favorecer su acceso en el grupo, categoría profesional o puesto de trabajo de que se trate.»

«5. El establecimiento de planes de igualdad en las empresas se ajustará a lo dispuesto en esta ley y en la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.»

Tres. Se introduce un apartado 8 en el artículo 34, con la siguiente redacción:

«8. El trabajador tendrá derecho a adaptar la duración y distribución de la jornada de trabajo para hacer efectivo su derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral en los términos que se establezcan en la negociación colectiva o en el acuerdo a que llegue con el empresario respetando, en su caso, lo previsto en aquélla.»

Cuatro. Se modifica la letra b) del apartado 3 del artículo 37, que queda redactado del modo siguiente:

«b) Dos días por el nacimiento de hijo y por el fallecimiento, accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario, de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando con tal motivo el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.»

Cinco. Se modifican el apartado 4 y el párrafo primero del apartado 5 del artículo 37, quedando redactados en los siguientes términos:

«4. Las trabajadoras, por lactancia de un hijo menor de nueve meses, tendrán derecho a una hora de ausencia del trabajo, que podrán dividir en dos fracciones. La duración del permiso se incrementará proporcionalmente en los casos de parto múltiple.

La mujer, por su voluntad, podrá sustituir este derecho por una reducción de su jornada en media hora con la misma finalidad o acumularlo en jornadas completas en los términos previstos en la negociación colectiva o en el acuerdo a que llegue con el empresario respetando, en su caso, lo establecido en aquélla.

Este permiso podrá ser disfrutado indistintamente por la madre o el padre en caso de que ambos trabajen.»

«5. Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de ocho años o una persona con discapacidad física, psíquica o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un octavo y un máximo de la mitad de la duración de aquélla.»

Seis. Se añade un párrafo segundo al apartado 3 del artículo 38, en los siguientes términos:

«Cuando el período de vacaciones fijado en el calendario de vacaciones de la empresa al que se refiere el párrafo anterior coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el período de suspensión del contrato de trabajo previsto en el artículo 48.4 de esta Ley, se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del disfrute del permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el período de suspensión, aunque haya terminado el año natural a que correspondan.»

Siete. Se modifica la letra d) del apartado 1 del artículo 45, quedando redactada en los siguientes términos:

«d) Maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural de un menor de nueve meses y adopción o acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que su duración no sea inferior a un año, aunque éstos sean provisionales, de menores de seis años o de menores de edad que sean mayores de seis años cuando se trate de menores discapacitados o que por sus circunstancias y experiencias personales o por provenir del extranjero, tengan especiales dificultades de inserción social y familiar debidamente acreditadas por los servicios sociales competentes.»

Ocho. Se modifica el apartado 2 del artículo 46, que queda redactado del modo siguiente:

«2. El trabajador con al menos una antigüedad en la empresa de un año tiene derecho a que se le reconozca la posibilidad de situarse en excedencia voluntaria por un plazo no menor a cuatro meses y no mayor a cinco años. Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido cuatro años desde el final de la anterior excedencia.»

Nueve. Se modifican los párrafos primero, segundo y tercero del apartado 3 del artículo 46, que quedan redactados del modo siguiente:

«Los trabajadores tendrán derecho a un período de excedencia de duración no superior a tres años para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza, como por adopción, o en los supuestos de acogimiento, tanto permanente como preadoptivo, aunque éstos sean provisionales, a contar desde la fecha de nacimiento o, en su caso, de la resolución judicial o administrativa.

También tendrán derecho a un período de excedencia, de duración no superior a dos años, salvo que se establezca una duración mayor por negociación colectiva, los trabajadores para atender al cuidado de un familiar hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad no pueda valerse por sí mismo, y no desempeñe actividad retribuida.

La excedencia contemplada en el presente apartado, cuyo periodo de duración podrá disfrutarse de forma fraccionada, constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, el empresario podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.»

Diez. Se modifican los apartados 4 y 5 del artículo 48, quedando redactados en los siguientes términos:

«4. En el supuesto de parto, la suspensión tendrá una duración de dieciséis semanas ininterrumpidas, ampliables en el supuesto de parto múltiple en dos semanas más por cada hijo a partir del segundo. El período de suspensión se distribuirá a opción de la interesada siempre que seis semanas sean inmediatamente posteriores al parto. En caso de fallecimiento de la madre, con independencia de que ésta realizara o no algún trabajo, el otro progenitor podrá hacer uso de la totalidad o, en su caso, de la parte que reste del período de suspensión, computado desde la

fecha del parto, y sin que se descuente del mismo la parte que la madre hubiera podido disfrutar con anterioridad al parto. En el supuesto de fallecimiento del hijo, el período de suspensión no se verá reducido, salvo que, una vez finalizadas las seis semanas de descanso obligatorio, la madre solicitara reincorporarse a su puesto de trabajo.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio de las seis semanas inmediatamente posteriores al parto de descanso obligatorio para la madre, en el caso de que ambos progenitores trabajen, la madre, al iniciarse el período de descanso por maternidad, podrá optar por que el otro progenitor disfrute de una parte determinada e ininterrumpida del período de descanso posterior al parto bien de forma simultánea o sucesiva con el de la madre. El otro progenitor podrá seguir haciendo uso del período de suspensión por maternidad inicialmente cedido, aunque en el momento previsto para la reincorporación de la madre al trabajo ésta se encuentre en situación de incapacidad temporal.

En el caso de que la madre no tuviese derecho a suspender su actividad profesional con derecho a prestaciones de acuerdo con las normas que regulen dicha actividad, el otro progenitor tendrá derecho a suspender su contrato de trabajo por el periodo que hubiera correspondido a la madre, lo que será compatible con el ejercicio del derecho reconocido en el artículo siguiente.

En los casos de parto prematuro y en aquéllos en que, por cualquier otra causa, el neonato deba permanecer hospitalizado a continuación del parto, el período de suspensión podrá computarse, a instancia de la madre, o en su defecto, del otro progenitor, a partir de la fecha del alta hospitalaria. Se excluyen de dicho cómputo las seis semanas posteriores al parto, de suspensión obligatoria del contrato de la madre.

En los casos de partos prematuros con falta de peso y aquellos otros en que el neonato precise, por alguna condición clínica, hospitalización a continuación del parto, por un período superior a siete días, el período de suspensión se ampliará en tantos días como el nacido se encuentre hospitalizado, con un máximo de trece semanas adicionales, y en los términos en que reglamentariamente se desarrolle.

En los supuestos de adopción y de acogimiento, de acuerdo con el artículo 45.1.d) de esta Ley, la suspensión tendrá una duración de dieciséis semanas ininterrumpidas, ampliable en el supuesto de adopción o acogimiento múltiples en dos semanas por cada menor a partir del segundo. Dicha suspensión producirá sus efectos, a elección del trabajador, bien a partir de la resolución judicial por la que se constituye la adopción, bien a partir de la decisión administrativa o judicial de acogimiento, provisional o definitivo, sin que en ningún caso un mismo menor pueda dar derecho a varios períodos de suspensión.

En caso de que ambos progenitores trabajen, el período de suspensión se distribuirá a opción de los interesados, que podrán disfrutarlo de forma simultánea o sucesiva, siempre con períodos ininterrumpidos y con los límites señalados.

En los casos de disfrute simultáneo de períodos de descanso, la suma de los mismos no podrá exceder de las dieciséis semanas previstas en los párrafos anteriores o de las que correspondan en caso de parto, adopción o acogimiento múltiples.

En el supuesto de discapacidad del hijo o del menor adoptado o acogido, la suspensión del contrato a que se refiere este apartado tendrá una duración adicional de dos semanas. En caso de que ambos progenitores trabajen, este período adicional se distribuirá a opción de los interesados, que podrán disfrutarlo de forma simultánea o sucesiva y siempre de forma ininterrumpida.

Los períodos a los que se refiere el presente apartado podrán disfrutarse en régimen de jornada completa o a tiempo parcial, previo acuerdo entre los empresarios y los trabajadores afectados, en los términos que reglamentariamente se determinen.

En los supuestos de adopción internacional, cuando sea necesario el desplazamiento previo de los progenitores al país de origen del adoptado, el período de suspensión, previsto para cada caso en el presente apartado, podrá iniciarse hasta cuatro semanas antes de la resolución por la que se constituye la adopción.

Los trabajadores se beneficiarán de cualquier mejora en las condiciones de trabajo a la que hubieran podido tener derecho durante la suspensión del contrato en los supuestos a que se refiere este apartado, así como en los previstos en el siguiente apartado y en el artículo 48 bis.»

«5. En el supuesto de riesgo durante el embarazo o de riesgo durante la lactancia natural, en los términos previstos en el artículo 26 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, la suspensión del contrato finalizará el día en que se inicie la suspensión del contrato por maternidad biológica o el lactante cumpla nueve meses, respectivamente, o, en ambos casos, cuando desaparezca la imposibilidad de la trabajadora de reincorporarse a su puesto anterior o a otro compatible con su estado.»

Once. Se incluye un nuevo artículo 48 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 48 bis. *Suspensión del contrato de trabajo por paternidad.*

En los supuestos de nacimiento de hijo, adopción o acogimiento de acuerdo con el artículo 45.1.d) de esta Ley, el trabajador tendrá derecho a la suspensión del contrato durante trece días ininterrumpidos, ampliables en el supuesto de parto, adopción o acogimiento múltiples en dos días más por cada hijo a partir del segundo. Esta suspensión es independiente del disfrute compartido de los periodos de descanso por maternidad regulados en el artículo 48.4.

En el supuesto de parto, la suspensión corresponde en exclusiva al otro progenitor. En los supuestos de adopción o acogimiento, este derecho corresponderá sólo a uno de los progenitores, a elección de los interesados; no obstante, cuando el período de descanso regulado en el artículo 48.4 sea disfrutado en su totalidad por uno de los progenitores, el derecho a la suspensión por paternidad únicamente podrá ser ejercido por el otro.

El trabajador que ejerza este derecho podrá hacerlo durante el periodo comprendido desde la finalización del permiso por nacimiento de hijo, previsto legal o convencionalmente, o desde la resolución judicial por la que se constituye la adopción o a partir de la decisión administrativa o judicial de acogimiento, hasta que finalice la suspensión del contrato regulada en el artículo 48.4 o inmediatamente después de la finalización de dicha suspensión.

La suspensión del contrato a que se refiere este artículo podrá disfrutarse en régimen de jornada completa o en régimen de jornada parcial de un mínimo del 50 por 100, previo acuerdo entre el empresario y el trabajador, y conforme se determine reglamentariamente.

El trabajador deberá comunicar al empresario, con la debida antelación, el ejercicio de este derecho en los términos establecidos, en su caso, en los convenios colectivos.»

Doce. Se modifica el apartado 4 del artículo 53 que queda redactado en los siguientes términos:

«4. Cuando el empresario no cumpliese los requisitos establecidos en el apartado 1 de este artículo o la decisión extintiva del empresario tuviera como móvil algunas de las causas de discriminación prohibidas en la Constitución o en la Ley o bien se hubiera producido con violación de derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador, la decisión extintiva será nula, debiendo la autoridad judicial hacer tal declaración de oficio. La no concesión del preaviso no anulará la extinción, si bien el empresario, con independencia de los demás efectos que procedan, estará obligado a abonar los salarios correspondientes a dicho periodo. La posterior observancia por el empresario de los requisitos incumplidos no constituirá, en ningún caso, subsanación del primitivo acto extintivo, sino un nuevo acuerdo de extinción con efectos desde su fecha.

Será también nula la decisión extintiva en los siguientes supuestos:

a) La de los trabajadores durante el período de suspensión del contrato de trabajo por maternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural, enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural, adopción o

acogimiento o paternidad al que se refiere la letra d) del apartado 1 del artículo 45, o el notificado en una fecha tal que el plazo de preaviso concedido finalice dentro de dicho periodo.

b) La de las trabajadoras embarazadas, desde la fecha de inicio del embarazo hasta el comienzo del periodo de suspensión a que se refiere la letra a), y la de los trabajadores que hayan solicitado uno de los permisos a los que se refieren los apartados 4, 4 bis y 5 del artículo 37, o estén disfrutando de ellos, o hayan solicitado o estén disfrutando la excedencia prevista en el apartado 3 del artículo 46; y la de las trabajadoras víctimas de violencia de género por el ejercicio de los derechos de reducción o reordenación de su tiempo de trabajo, de movilidad geográfica, de cambio de centro de trabajo o de suspensión de la relación laboral en los términos y condiciones reconocidos en esta Ley.

c) La de los trabajadores después de haberse reintegrado al trabajo al finalizar los periodos de suspensión del contrato por maternidad, adopción o acogimiento o paternidad, siempre que no hubieran transcurrido más de nueve meses desde la fecha de nacimiento, adopción o acogimiento del hijo.

Lo establecido en las letras anteriores será de aplicación, salvo que, en esos casos, se declare la procedencia de la decisión extintiva por motivos no relacionados con el embarazo o con el ejercicio del derecho a los permisos y excedencia señalados.»

Trece. Se modifica la letra g) del apartado 2 del artículo 54, quedando redactado en los siguientes términos:

«g) El acoso por razón de origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual y el acoso sexual o por razón de sexo al empresario o a las personas que trabajan en la empresa.»

Catorce. Se modifica el apartado 5 del artículo 55, que queda redactado del siguiente modo:

«Será nulo el despido que tenga por móvil alguna de las causas de discriminación prohibidas en la Constitución o en la Ley, o bien se produzca con violación de derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador.

Será también nulo el despido en los siguientes supuestos:

a) El de los trabajadores durante el período de suspensión del contrato de trabajo por maternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural, enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural, adopción o acogimiento o paternidad al que se refiere la letra d) del apartado 1 del artículo 45, o el notificado en una fecha tal que el plazo de preaviso concedido finalice dentro de dicho período.

b) El de las trabajadoras embarazadas, desde la fecha de inicio del embarazo hasta el comienzo del período de suspensión a que se refiere la letra a), y el de los trabajadores que hayan solicitado uno de los permisos a los que se refieren los apartados 4, 4 bis y 5 del artículo 37, o estén disfrutando de ellos, o hayan solicitado o estén disfrutando la excedencia prevista en el apartado 3 del artículo 46; y el de las trabajadoras víctimas de violencia de género por el ejercicio de los derechos de reducción o reordenación de su tiempo de trabajo, de movilidad geográfica, de cambio de centro de trabajo o de suspensión de la relación laboral, en los términos y condiciones reconocidos en esta Ley.

c) El de los trabajadores después de haberse reintegrado al trabajo al finalizar los períodos de suspensión del contrato por maternidad, adopción o acogimiento o paternidad, siempre que no hubieran transcurrido más de nueve meses desde la fecha de nacimiento, adopción o acogimiento del hijo.

Lo establecido en las letras anteriores será de aplicación, salvo que, en esos casos, se declare la procedencia del despido por motivos no relacionados con el embarazo o con el ejercicio del derecho a los permisos y excedencia señalados.»

Quince. Se añade un nuevo párrafo segundo al número 1 del apartado 1 del artículo 64, en los siguientes términos:

«También tendrá derecho a recibir información, al menos anualmente, relativa a la aplicación en la empresa del derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, entre la que se incluirán datos sobre la proporción de mujeres y hombres en los diferentes niveles profesionales, así como, en su caso, sobre las medidas que se hubieran adoptado para fomentar la igualdad entre mujeres y hombres en la empresa y, de haberse establecido un plan de igualdad, sobre la aplicación del mismo.»

Dieciséis. Se añade una nueva letra c) en el número 9del apartado 1 del artículo 64, así como un nuevo número 13 en el mismo apartado 1, en los siguientes términos:

«c) De vigilancia del respeto y aplicación del principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.»

«13. Colaborar con la dirección de la empresa en el establecimiento y puesta en marcha de medidas de conciliación.»

Diecisiete. Se añade un nuevo párrafo en el apartado 1 del artículo 85, con la redacción siguiente:

«Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá, en todo caso, el deber de negociar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral o, en su caso, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del Título IV de la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.»

Dieciocho. Se añade un nuevo párrafo en el apartado 2 del artículo 85, con la redacción siguiente:

«Asimismo, sin perjuicio de la libertad de contratación que se reconoce a las partes, a través de la negociación colectiva se articulará el deber de negociar planes de igualdad en las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores de la siguiente forma:

a) En los convenios colectivos de ámbito empresarial, el deber de negociar se formalizará en el marco de la negociación de dichos convenios.

b) En los convenios colectivos de ámbito superior a la empresa, el deber de negociar se formalizará a través de la negociación colectiva que se desarrolle en la empresa en los términos y condiciones que se hubieran establecido en los indicados convenios para cumplimentar dicho deber de negociar a través de las oportunas reglas de complementariedad.»

Diecinueve. Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 90, quedando redactado, en los siguientes términos:

«6. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, la autoridad laboral velará por el respeto al principio de igualdad en los convenios colectivos que pudieran contener discriminaciones, directas o indirectas, por razón de sexo.

A tales efectos, podrá recabar el asesoramiento del Instituto de la Mujer o de los Organismos de Igualdad de las Comunidades Autónomas, según proceda por su ámbito territorial. Cuando la autoridad laboral se haya dirigido a la jurisdicción competente por entender que el convenio colectivo pudiera contener cláusulas discriminatorias, lo pondrá en conocimiento del Instituto de la Mujer o de los Organismos de Igualdad de las Comunidades Autónomas, según su ámbito territorial, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 3 del artículo 95 de la Ley de Procedimiento Laboral.»

Veinte. Se añade una nueva disposición adicional decimoséptima, en los siguientes términos:

«Disposición adicional decimoséptima. *Discrepancias en materia de conciliación.*

Las discrepancias que surjan entre empresarios y trabajadores en relación con el ejercicio de los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral reconocidos legal o convencionalmente se resolverán por la jurisdicción competente

a través del procedimiento establecido en el artículo 138 bis de la Ley de Procedimiento Laboral.»

Veintiuno. Se añade una nueva disposición adicional decimoctava, en los siguientes términos:

«**Disposición adicional decimoctava.** *Cálculo de indemnizaciones en determinados supuestos de jornada reducida.*

1. En los supuestos de reducción de jornada contemplados en el artículo 37, apartados 4 bis, 5 y 7 el salario a tener en cuenta a efectos del cálculo de las indemnizaciones previstas en esta Ley, será el que hubiera correspondido al trabajador sin considerar la reducción de jornada efectuada, siempre y cuando no hubiera transcurrido el plazo máximo legalmente establecido para dicha reducción.

2. Igualmente, será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior en los supuestos de ejercicio a tiempo parcial de los derechos establecidos en el párrafo décimo del artículo 48.4 y en el artículo 48 bis.»

Disposición adicional duodécima. *Modificaciones de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.*

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales queda modificada como sigue:

Uno. Se introduce un nuevo apartado 4 en el artículo 5, que quedará redactado como sigue:

«4. Las Administraciones públicas promoverán la efectividad del principio de igualdad entre mujeres y hombres, considerando las variables relacionadas con el sexo tanto en los sistemas de recogida y tratamiento de datos como en el estudio e investigación generales en materia de prevención de riesgos laborales, con el objetivo de detectar y prevenir posibles situaciones en las que los daños derivados del trabajo puedan aparecer vinculados con el sexo de los trabajadores.»

Dos. Se modifica el párrafo primero del apartado 2 y el apartado 4 del artículo 26, que quedan redactados en los siguientes términos:

«2. Cuando la adaptación de las condiciones o del tiempo de trabajo no resultase posible o, a pesar de tal adaptación, las condiciones de un puesto de trabajo pudieran influir negativamente en la salud de la trabajadora embarazada o del feto, y así lo certifiquen los Servicios Médicos del Instituto Nacional de la Seguridad Social o de las Mutuas, en función de la Entidad con la que la empresa tenga concertada la cobertura de los riesgos profesionales, con el informe del médico del Servicio Nacional de Salud que asista facultativamente a la trabajadora, ésta deberá desempeñar un puesto de trabajo o función diferente y compatible con su estado. El empresario deberá determinar, previa consulta con los representantes de los trabajadores, la relación de los puestos de trabajo exentos de riesgos a estos efectos.»

«4. Lo dispuesto en los números 1 y 2 de este artículo será también de aplicación durante el período de lactancia natural, si las condiciones de trabajo pudieran influir negativamente en la salud de la mujer o del hijo y así lo certifiquen los Servicios Médicos del Instituto Nacional de la Seguridad Social o de las Mutuas, en función de la Entidad con la que la empresa tenga concertada la cobertura de los riesgos profesionales, con el informe del médico del Servicio Nacional de Salud que asista facultativamente a la trabajadora o a su hijo. Podrá, asimismo, declararse el pase de la trabajadora afectada a la situación de suspensión del contrato por riesgo durante la lactancia natural de hijos menores de nueve meses contemplada en el artículo 45.1.d) del Estatuto de los Trabajadores, si se dan las circunstancias previstas en el número 3 de este artículo.»

Disposición adicional decimotercera. *Modificaciones de la Ley de Procedimiento Laboral.*

El texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/1995, de 7 de abril, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade un nuevo párrafo segundo en el apartado 2 del artículo 27 en los siguientes términos:

«Lo anterior se entiende sin perjuicio de la posibilidad de reclamar, en los anteriores juicios, la indemnización derivada de discriminación o lesión de derechos fundamentales conforme a los artículos 180 y 181 de esta Ley.»

Dos. El apartado 2 del artículo 108 queda redactado del siguiente modo:

«2. Será nulo el despido que tenga como móvil alguna de las causas de discriminación prevista en la Constitución y en la Ley, o se produzca con violación de derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador.

Será también nulo el despido en los siguientes supuestos:

a) El de los trabajadores durante el período de suspensión del contrato de trabajo por maternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural, enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural, adopción o acogimiento o paternidad al que se refiere la letra d) del apartado 1 del artículo 45 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, o el notificado en una fecha tal que el plazo de preaviso concedido finalice dentro de dicho período.

b) El de las trabajadoras embarazadas, desde la fecha de inicio del embarazo hasta el comienzo del período de suspensión a que se refiere la letra a), y el de los trabajadores que hayan solicitado uno de los permisos a los que se refieren los apartados 4, 4 bis y 5 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, o estén disfrutando de ellos, o hayan solicitado o estén disfrutando la excedencia prevista en el apartado 3 del artículo 46 del Estatuto de los Trabajadores; y el de las trabajadoras víctimas de violencia de género por el ejercicio de los derechos de reducción o reordenación de su tiempo de trabajo, de movilidad geográfica, de cambio de centro de trabajo o de suspensión de la relación laboral en los términos y condiciones reconocidos en el Estatuto de los Trabajadores.

c) El de los trabajadores después de haberse reintegrado al trabajo al finalizar los períodos de suspensión del contrato por maternidad, adopción o acogimiento o paternidad, siempre que no hubieran transcurrido más de nueve meses desde la fecha de nacimiento, adopción o acogimiento del hijo.

Lo establecido en las letras anteriores será de aplicación, salvo que, en esos casos, se declare la procedencia del despido por motivos no relacionados con el embarazo o con el ejercicio del derecho a los permisos y excedencias señalados.»

Tres. Se modifica el apartado 2 del artículo 122, con el siguiente tenor:

«2. La decisión extintiva será nula cuando:

a) No se hubieren cumplido las formalidades legales de la comunicación escrita, con mención de causa.

b) No se hubiese puesto a disposición del trabajador la indemnización correspondiente, salvo en aquellos supuestos en los que tal requisito no viniera legalmente exigido.

c) Resulte discriminatoria o contraria a los derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador.

d) Se haya efectuado en fraude de ley eludiendo las normas establecidas por los despidos colectivos, en los casos a que se refiere el último párrafo del artículo 51.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Será también nula la decisión extintiva en los siguientes supuestos:

a) La de los trabajadores durante el período de suspensión del contrato de trabajo por maternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural, enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural, adopción o acogimiento o paternidad al que se refiere la letra d) del apartado 1 de artículo 45 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, o el notificado en una fecha tal que el plazo de preaviso concedido finalice dentro de dicho período.

b) La de las trabajadoras embarazadas, desde la fecha de inicio del embarazo hasta el comienzo del período de suspensión a que se refiere la letra a), y la de los

trabajadores que hayan solicitado uno de los permisos a los que se refieren los apartados 4, 4 bis y 5 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, o estén disfrutando de ellos, o hayan solicitado o estén disfrutando la excedencia prevista en el apartado 3 del artículo 46 del Estatuto de los Trabajadores; y la de las trabajadoras víctimas de violencia de género por el ejercicio de los derechos de reducción o reordenación de su tiempo de trabajo, de movilidad geográfica, de cambio de centro de trabajo o de suspensión de la relación laboral, en los términos y condiciones reconocidos en el Estatuto de los Trabajadores.

c) La de los trabajadores después de haberse reintegrado al trabajo al finalizar los períodos de suspensión del contrato por maternidad, adopción o acogimiento o paternidad, siempre que no hubieran transcurrido más de nueve meses desde la fecha de nacimiento, adopción o acogimiento del hijo.

Lo establecido en las letras anteriores será de aplicación, salvo que, en esos casos, se declare la procedencia de la decisión extintiva por motivos no relacionados con el embarazo o con el ejercicio del derecho a los permisos y excedencias señalados.»

Cuatro. Se añade una nueva letra d) al artículo 146, en los siguientes términos:

«d) De las comunicaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social acerca de la constatación de una discriminación por razón de sexo y en las que se recojan las bases de los perjuicios estimados para el trabajador, a los efectos de la determinación de la indemnización correspondiente.

En este caso, la Jefatura de Inspección correspondiente habrá de informar sobre tal circunstancia a la autoridad laboral competente para conocimiento de ésta, con el fin de que por la misma se dé traslado al órgano jurisdiccional competente a efectos de la acumulación de acciones si se iniciara con posterioridad el procedimiento de oficio a que se refiere el apartado 2 del artículo 149 de esta Ley.»

Cinco. Se modifica el apartado 2 del artículo 149, quedando redactado en los siguientes términos:

«2. Asimismo, en el caso de que las actas de infracción versen sobre alguna de las materias contempladas en los apartados 2, 6 y 10 del artículo 7 y 2, 11 y 12 del artículo 8 del Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones del Orden Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y el sujeto responsable las haya impugnado con base en alegaciones y pruebas de las que se deduzca que el conocimiento del fondo de la cuestión está atribuido al orden social de la jurisdicción según el artículo 9.5 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.»

Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 180, que queda con la siguiente redacción:

«1. La sentencia declarará la existencia o no de la vulneración denunciada. En caso afirmativo y previa la declaración de nulidad radical de la conducta del empleador, asociación patronal, Administración pública o cualquier otra persona, entidad o corporación pública o privada, ordenará el cese inmediato del comportamiento antisindical y la reposición de la situación al momento anterior a producirse el mismo, así como la reparación de las consecuencias derivadas del acto, incluida la indemnización que procediera, que será compatible, en su caso, con la que pudiera corresponder al trabajador por la modificación o extinción del contrato de trabajo de acuerdo con lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores.»

Siete. Se modifica el artículo 181, quedando redactado en los siguientes términos:

«Las demandas de tutela de los demás derechos fundamentales y libertades públicas, incluida la prohibición de tratamiento discriminatorio y del acoso, que se susciten en el ámbito de las relaciones jurídicas atribuidas al conocimiento del orden jurisdiccional social, se tramitarán conforme a las disposiciones establecidas en este capítulo. En dichas demandas se expresarán el derecho o derechos fundamentales que se estimen infringidos.

Cuando la sentencia declare la existencia de vulneración, el Juez deberá pronunciarse sobre la cuantía de la indemnización que, en su caso, le correspondiera al trabajador por haber sufrido discriminación, si hubiera discrepancia entre las partes. Esta indemnización será compatible, en su caso, con la que pudiera

corresponder al trabajador por la modificación o extinción del contrato de trabajo de acuerdo con lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores.»

Disposición adicional decimocuarta. *Modificaciones de la Ley de Infracciones y Sanciones del Orden Social.*

El texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade un nuevo apartado, el 13, al artículo 7, con la siguiente redacción:

«13. No cumplir las obligaciones que en materia de planes de igualdad establecen el Estatuto de los Trabajadores o el convenio colectivo que sea de aplicación.»

Dos. Se modifican los apartados 12 y 13 bis del artículo 8 y se añade un nuevo apartado 17, quedando redactados en los siguientes términos:

«12. Las decisiones unilaterales de la empresa que impliquen discriminaciones directas o indirectas desfavorables por razón de edad o discapacidad o favorables o adversas en materia de retribuciones, jornadas, formación, promoción y demás condiciones de trabajo, por circunstancias de sexo, origen, incluido el racial o étnico, estado civil, condición social, religión o convicciones, ideas políticas, orientación sexual, adhesión o no a sindicatos y a sus acuerdos, vínculos de parentesco con otros trabajadores en la empresa o lengua dentro del Estado español, así como las decisiones del empresario que supongan un trato desfavorable de los trabajadores como reacción ante una reclamación efectuada en la empresa o ante una acción administrativa o judicial destinada a exigir el cumplimiento del principio de igualdad de trato y no discriminación.»

«13 bis. El acoso por razón de origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad y orientación sexual y el acoso por razón de sexo, cuando se produzcan dentro del ámbito a que alcanzan las facultades de dirección empresarial, cualquiera que sea el sujeto activo del mismo, siempre que, conocido por el empresario, éste no hubiera adoptado las medidas necesarias para impedirlo.»

«17. No elaborar o no aplicar el plan de igualdad, o hacerlo incumpliendo manifiestamente los términos previstos, cuando la obligación de realizar dicho plan responda a lo establecido en el apartado 2 del artículo 46 bis de esta Ley.»

Tres. Se modifica el párrafo primero del artículo 46, quedando redactado en los siguientes términos:

«Sin perjuicio de las sanciones a que se refiere el artículo 40.1 y salvo lo establecido en el artículo 46 bis) de esta Ley, los empresarios que hayan cometido infracciones muy graves tipificadas en los artículos 16 y 23 de esta Ley en materia de empleo y de protección por desempleo.»

Cuatro. Se añade una nueva Subsección 3.ª bis en la Sección 2.ª del Capítulo VI, comprensiva de un nuevo artículo 46 bis, en los siguientes términos:

«Subsección tercera bis. Responsabilidades en materia de igualdad

Artículo 46 bis. *Responsabilidades empresariales específicas.*

1. Los empresarios que hayan cometido las infracciones muy graves tipificadas en los apartados 12, 13 y 13 bis) del artículo 8 y en el apartado 2 del artículo 16 de esta Ley serán sancionados, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1 del artículo 40, con las siguientes sanciones accesorias:

a) Pérdida automática de las ayudas, bonificaciones y, en general, de los beneficios derivados de la aplicación de los programas de empleo, con efectos desde la fecha en que se cometió la infracción, y

b) Exclusión automática del acceso a tales beneficios durante seis meses.

2. No obstante lo anterior, en el caso de las infracciones muy graves tipificadas en el apartado 12 del artículo 8 y en el apartado 2 del artículo 16 de esta Ley

referidas a los supuestos de discriminación directa o indirecta por razón de sexo, las sanciones accesorias a las que se refiere el apartado anterior podrán ser sustituidas por la elaboración y aplicación de un plan de igualdad en la empresa, si así se determina por la autoridad laboral competente previa solicitud de la empresa e informe preceptivo de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en los términos que se establezcan reglamentariamente, suspendiéndose el plazo de prescripción de dichas sanciones accesorias.

En el supuesto de que no se elabore o no se aplique el plan de igualdad o se haga incumpliendo manifiestamente los términos establecidos en la resolución de la autoridad laboral, ésta, a propuesta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, sin perjuicio de la imposición de la sanción que corresponda por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 17 del artículo 8, dejará sin efecto la sustitución de las sanciones accesorias, que se aplicarán de la siguiente forma:

a) La pérdida automática de las ayudas, bonificaciones y beneficios a la que se refiere la letra a) del apartado anterior se aplicará con efectos desde la fecha en que se cometió la infracción;

b) La exclusión del acceso a tales beneficios será durante seis meses a contar desde la fecha de la resolución de la autoridad laboral por la que se acuerda dejar sin efecto la suspensión y aplicar las sanciones accesorias.»

Disposición adicional decimoquinta. *Modificación del Real Decreto Ley por el que se regulan las bonificaciones de cuotas a la Seguridad Social de los contratos de interinidad que se celebren con personas desempleadas para sustituir a trabajadores durante los períodos de descanso por maternidad, adopción o acogimiento.*

Se modifica el artículo 1 del Real Decreto Ley 11/1998, de 4 septiembre, por el que se regulan las bonificaciones de cuotas a la Seguridad Social de los contratos de interinidad que se celebren con personas desempleadas para sustituir a trabajadores durante los períodos de descanso por maternidad, adopción o acogimiento, que queda redactado en los siguientes términos:

«Darán derecho a una bonificación del 100 por 100 en las cuotas empresariales de la Seguridad Social, incluidas las de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, y en las aportaciones empresariales de las cuotas de recaudación conjunta:

a) Los contratos de interinidad que se celebren con personas desempleadas para sustituir a trabajadoras que tengan suspendido su contrato de trabajo por riesgo durante el embarazo o por riesgo durante la lactancia natural y hasta tanto se inicie la correspondiente suspensión del contrato por maternidad biológica o el lactante cumpla nueve meses, respectivamente, o, en ambos casos, cuando desaparezca la imposibilidad de la trabajadora de reincorporarse a su puesto anterior o a otro compatible con su estado.

b) Los contratos de interinidad que se celebren con personas desempleadas para sustituir a trabajadores y trabajadoras que tengan suspendido su contrato de trabajo durante los períodos de descanso por maternidad, adopción y acogimiento preadoptivo o permanente o que disfruten de la suspensión por paternidad en los términos establecidos en los artículos 48.4 y 48 bis del Estatuto de los Trabajadores.

La duración máxima de las bonificaciones prevista en este apartado b) coincidirá con la de las respectivas suspensiones de los contratos a que se refieren los artículos citados en el párrafo anterior.

En el caso de que el trabajador no agote el período de descanso o permiso a que tuviese derecho, los beneficios se extinguirán en el momento de su incorporación a la empresa.

c) Los contratos de interinidad que se celebren con personas desempleadas para sustituir a trabajadores autónomos, socios trabajadores o socios de trabajo de las sociedades cooperativas, en los supuestos de riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, períodos de descanso por maternidad, adopción y

acogimiento o suspensión por paternidad, en los términos establecidos en los párrafos anteriores.»

Disposición adicional decimosexta. *Modificaciones de la Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo para el incremento del empleo y la mejora de su calidad.*

Se modifica la disposición adicional segunda de la Ley 12/2001, de 9 de julio, de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo para el incremento del empleo y la mejora de su calidad, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional segunda. *Bonificaciones de cuotas de Seguridad Social para los trabajadores en período de descanso por maternidad, adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural o suspensión por paternidad.*

A la cotización de los trabajadores o de los socios trabajadores o socios de trabajo de las sociedades cooperativas, o trabajadores por cuenta propia o autónomos, sustituidos durante los períodos de descanso por maternidad, adopción, acogimiento, paternidad, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, mediante los contratos de interinidad bonificados, celebrados con desempleados a que se refiere el Real Decreto-Ley 11/1998, de 4 de septiembre, les será de aplicación:

a) Una bonificación del 100 por 100 en las cuotas empresariales de la Seguridad Social, incluidas las de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y en las aportaciones empresariales de las cuotas de recaudación conjunta para el caso de los trabajadores encuadrados en un régimen de Seguridad Social propio de trabajadores por cuenta ajena.

b) Una bonificación del 100 por 100 de la cuota que resulte de aplicar sobre la base mínima o fija que corresponda el tipo de cotización establecido como obligatorio para trabajadores incluidos en un régimen de Seguridad Social propio de trabajadores autónomos.

Sólo será de aplicación esta bonificación mientras coincidan en el tiempo la suspensión de actividad por dichas causas y el contrato de interinidad del sustituto y, en todo caso, con el límite máximo del periodo de suspensión.»

Disposición adicional decimoséptima. *Modificaciones de la Ley de Empleo.*

Se añade un nuevo artículo 22 bis a la Ley 56/2003, de 16 de diciembre, de Empleo, en los siguientes términos:

«Artículo 22 bis. *Discriminación en el acceso al empleo.*

1. Los servicios públicos de empleo, sus entidades colaboradoras y las agencias de colocación sin fines lucrativos, en la gestión de la intermediación laboral deberán velar específicamente para evitar la discriminación en el acceso al empleo.

Los gestores de la intermediación laboral cuando, en las ofertas de colocación, apreciasen carácter discriminatorio, lo comunicarán a quienes hubiesen formulado la oferta.

2. En particular, se considerarán discriminatorias las ofertas referidas a uno de los sexos, salvo que se trate de un requisito profesional esencial y determinante de la actividad a desarrollar.

En todo caso se considerará discriminatoria la oferta referida a uno solo de los sexos basada en exigencias del puesto de trabajo relacionadas con el esfuerzo físico.»

Disposición adicional decimoctava. *Modificaciones de la Ley General de la Seguridad Social.*

El texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el párrafo primero de la letra c) del apartado 1 del artículo 38, que queda redactado en los siguientes términos:

«c) Prestaciones económicas en las situaciones de incapacidad temporal; maternidad; paternidad; riesgo durante el embarazo; riesgo durante la lactancia natural; invalidez, en sus modalidades contributiva y no contributiva; jubilación, en sus modalidades contributiva y no contributiva; desempleo, en sus niveles contributivo y asistencial; muerte y supervivencia; así como las que se otorguen en las contingencias y situaciones especiales que reglamentariamente se determinen por Real Decreto, a propuesta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.»

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 106, que queda redactado en los siguientes términos:

«4. La obligación de cotizar continuará en la situación de incapacidad temporal, cualquiera que sea su causa, en la de maternidad, en la de paternidad, en la de riesgo durante el embarazo y en la de riesgo durante la lactancia natural, así como en las demás situaciones previstas en el artículo 125 en que así se establezca reglamentariamente.»

Tres. Se modifica el apartado 3 del artículo 124, que queda redactado en los siguientes términos:

«3. Las cuotas correspondientes a la situación de incapacidad temporal, de maternidad, de paternidad, de riesgo durante el embarazo o de riesgo durante la lactancia natural serán computables a efectos de los distintos períodos previos de cotización exigidos para el derecho a las prestaciones.»

Cuatro. Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 124, con el siguiente contenido:

«6. El período por maternidad o paternidad que subsista a la fecha de extinción del contrato de trabajo, o que se inicie durante la percepción de la prestación por desempleo, será considerado como período de cotización efectiva a efectos de las correspondientes prestaciones de la Seguridad Social por jubilación, incapacidad permanente, muerte y supervivencia, maternidad y paternidad.»

Cinco. Se modifica el apartado 1 del artículo 125, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. La situación legal de desempleo total durante la que el trabajador perciba prestación por dicha contingencia será asimilada a la de alta. Asimismo, tendrá la consideración de situación asimilada a la de alta, con cotización, salvo en lo que respecta a los subsidios por riesgo durante el embarazo y por riesgo durante la lactancia natural, la situación del trabajador durante el período correspondiente a vacaciones anuales retribuidas que no hayan sido disfrutadas por el mismo con anterioridad a la finalización del contrato.»

Seis. Se modifica el Capítulo IV bis del Título II, que queda redactado en los siguientes términos:

«CAPÍTULO IV BIS

Maternidad

Sección primera. Supuesto general

Artículo 133 bis. *Situaciones protegidas.*

A efectos de la prestación por maternidad prevista en esta Sección, se consideran situaciones protegidas la maternidad, la adopción y el acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple de conformidad con el Código Civil o las

leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que, en este último caso, su duración no sea inferior a un año, y aunque dichos acogimientos sean provisionales, durante los períodos de descanso que por tales situaciones se disfruten, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48.4 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en el artículo 30.3 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la reforma de la función pública.

Artículo 133 ter. *Beneficiarios.*

1. Serán beneficiarios del subsidio por maternidad los trabajadores por cuenta ajena, cualquiera que sea su sexo, que disfruten de los descansos referidos en el artículo anterior, siempre que, reuniendo la condición general exigida en el artículo 124.1 y las demás que reglamentariamente se establezcan, acrediten los siguientes períodos mínimos de cotización:

a) Si el trabajador tiene menos de 21 años de edad en la fecha del parto o en la fecha de la decisión administrativa o judicial de acogimiento o de la resolución judicial por la que se constituye la adopción, no se exigirá período mínimo de cotización.

b) Si el trabajador tiene cumplidos entre 21 y 26 años de edad en la fecha del parto o en la fecha de la decisión administrativa o judicial de acogimiento o de la resolución judicial por la que se constituye la adopción, el período mínimo de cotización exigido será de 90 días cotizados dentro de los siete años inmediatamente anteriores al momento de inicio del descanso. Se considerará cumplido el mencionado requisito si, alternativamente, el trabajador acredita 180 días cotizados a lo largo de su vida laboral, con anterioridad a esta última fecha.

c) Si el trabajador es mayor de 26 años de edad en la fecha del parto o en la fecha de la decisión administrativa o judicial de acogimiento o de la resolución judicial por la que se constituye la adopción, el período mínimo de cotización exigido será de 180 días dentro de los siete años inmediatamente anteriores al momento de inicio del descanso. Se considerará cumplido el mencionado requisito si, alternativamente, el trabajador acredita 360 días cotizados a lo largo de su vida laboral, con anterioridad a esta última fecha.

2. En el supuesto de parto, y con aplicación exclusiva a la madre biológica, la edad señalada en el apartado anterior será la que tenga cumplida la interesada en el momento de inicio del descanso, tomándose como referente el momento del parto a efectos de verificar la acreditación del período mínimo de cotización que, en su caso, corresponda.

3. En los supuestos previstos en el penúltimo párrafo del artículo 48.4 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en el párrafo octavo del artículo 30.3 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la Función Pública, la edad señalada en el apartado 1 será la que tengan cumplida los interesados en el momento de inicio del descanso, tomándose como referente el momento de la resolución a efectos de verificar la acreditación del período mínimo de cotización que, en su caso, corresponda.

Artículo 133 quáter. *Prestación económica.*

La prestación económica por maternidad consistirá en un subsidio equivalente al 100 por 100 de la base reguladora correspondiente. A tales efectos, la base reguladora será equivalente a la que esté establecida para la prestación de incapacidad temporal, derivada de contingencias comunes.

Artículo 133 quinquies. *Pérdida o suspensión del derecho al subsidio por maternidad.*

El derecho al subsidio por maternidad podrá ser denegado, anulado o suspendido, cuando el beneficiario hubiera actuado fraudulentamente para obtener o

conservar dicha prestación, así como cuando trabajara por cuenta propia o ajena durante los correspondientes períodos de descanso.

Sección segunda. Supuesto especial

Artículo 133 sexies. *Beneficiarias.*

Serán beneficiarias del subsidio por maternidad previsto en esta Sección las trabajadoras por cuenta ajena que, en caso de parto, reúnan todos los requisitos establecidos para acceder a la prestación por maternidad regulada en la Sección anterior, salvo el período mínimo de cotización establecido en el artículo 133 ter.

Artículo 133 septies. *Prestación económica.*

La cuantía de la prestación será igual al 100 por 100 del indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) vigente en cada momento, salvo que la base reguladora calculada conforme al artículo 133 quater o a la disposición adicional séptima fuese de cuantía inferior, en cuyo caso se estará a ésta.

La duración de la prestación, que tendrá la consideración de no contributiva a los efectos del artículo 86, será de 42 días naturales a contar desde el parto, pudiendo denegarse, anularse o suspenderse el derecho por la mismas causas establecidas en el artículo 133 quinquies.»

Siete. El actual Capítulo IV ter del Título II, pasa a ser el Capítulo IV quater, introduciéndose en dicho Título un nuevo Capítulo IV ter, con la siguiente redacción:

«CAPÍTULO IV TER

Paternidad

Artículo 133 octies. *Situación protegida.*

A efectos de la prestación por paternidad, se considerarán situaciones protegidas el nacimiento de hijo, la adopción y el acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que, en este último caso, su duración no sea inferior a un año, y aunque dichos acogimientos sean provisionales, durante el período de suspensión que, por tales situaciones, se disfrute de acuerdo con lo previsto en el artículo 48. bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, o durante el período de permiso que se disfrute, en los mismos supuestos, de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del artículo 30.1 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la reforma de la Función Pública.

Artículo 133 nonies. *Beneficiarios.*

Serán beneficiarios del subsidio por paternidad los trabajadores por cuenta ajena que disfruten de la suspensión referida en el artículo anterior, siempre que, reuniendo la condición general exigida en el artículo 124.1, acrediten un período mínimo de cotización de 180 días, dentro de los siete años inmediatamente anteriores a la fecha de inicio de dicha suspensión, o, alternativamente, 360 días a lo largo de su vida laboral con anterioridad a la mencionada fecha, y reúnan las demás condiciones que reglamentariamente se determinen.

Artículo 133 decies. *Prestación económica.*

La prestación económica por paternidad consistirá en un subsidio que se determinará en la forma establecida por el artículo 133 quater para la prestación por maternidad, y podrá ser denegada, anulada o suspendida por las mismas causas establecidas para esta última.»

Ocho. Se modifica el artículo 134 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto-Legislativo 1/1994, de 20 de junio, en los términos siguientes:

«Artículo 134. *Situación protegida.*

A los efectos de la prestación económica por riesgo durante el embarazo, se considera situación protegida el periodo de suspensión del contrato de trabajo en los supuestos en que, debiendo la mujer trabajadora cambiar de puesto de trabajo por otro compatible con su estado, en los términos previstos en el artículo 26, apartado 3, de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, dicho cambio de puesto no resulte técnica u objetivamente posible, o no pueda razonablemente exigirse por motivos justificados.

La prestación correspondiente a la situación de riesgo durante el embarazo tendrá la naturaleza de prestación derivada de contingencias profesionales.»

Nueve. Se modifica el artículo 135 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 135. *Prestación económica.*

«1. La prestación económica por riesgo durante el embarazo se concederá a la mujer trabajadora en los términos y condiciones previstos en esta Ley para la prestación económica de incapacidad temporal derivada de contingencias profesionales, con las particularidades establecidas en los apartados siguientes.

2. La prestación económica nacerá el día en que se inicie la suspensión del contrato de trabajo y finalizará el día anterior a aquél en que se inicie la suspensión del contrato de trabajo por maternidad o el de reincorporación de la mujer trabajadora a su puesto de trabajo anterior o a otro compatible con su estado.

3. La prestación económica consistirá en subsidio equivalente al 100 por 100 de la base reguladora correspondiente. A tales efectos, la base reguladora será equivalente a la que esté establecida para la prestación de incapacidad temporal, derivada de contingencias profesionales.

4. La gestión y el pago de la prestación económica por riesgo durante el embarazo corresponderá a la Entidad Gestora o a la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social en función de la entidad con la que la empresa tenga concertada la cobertura de los riesgos profesionales.»

Diez. Se añade un nuevo Capítulo IV quinquies en el Título II, con la siguiente redacción:

«CAPÍTULO IV QUINQUIES

Riesgo durante la lactancia natural

Artículo 135 bis. *Situación protegida.*

A los efectos de la prestación económica por riesgo durante la lactancia natural, se considera situación protegida el período de suspensión del contrato de trabajo en los supuestos en que, debiendo la mujer trabajadora cambiar de puesto de trabajo por otro compatible con su situación, en los términos previstos en el artículo 26.4 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, dicho cambio de puesto no resulte técnica u objetivamente posible, o no pueda razonablemente exigirse por motivos justificados.

Artículo 135 ter. *Prestación económica.*

La prestación económica por riesgo durante la lactancia natural se concederá a la mujer trabajadora en los términos y condiciones previstos en esta ley para la prestación económica por riesgo durante el embarazo, y se extinguirá en el momento en que el hijo cumpla nueve meses, salvo que la beneficiaria se haya reincorporado

con anterioridad a su puesto de trabajo anterior o a otro compatible con su situación.»

Once. Se modifica la letra b) del apartado 1 del artículo 172, que queda redactada en los siguientes términos:

«b) Los perceptores de los subsidios de incapacidad temporal, riesgo durante el embarazo, maternidad, paternidad o riesgo durante la lactancia natural, que cumplan el período de cotización que, en su caso, esté establecido.»

Doce. Se modifica el artículo 180, que queda redactado en los términos siguientes:

«Artículo 180. *Prestaciones.*

1. Los dos primeros años del período de excedencia que los trabajadores, de acuerdo con el artículo 46.3 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, disfruten en razón del cuidado de cada hijo o menor acogido, en los supuestos de acogimiento familiar permanente o preadoptivo, aunque éstos sean provisionales, tendrán la consideración de período de cotización efectiva a efectos de las correspondientes prestaciones de la Seguridad Social por jubilación, incapacidad permanente, muerte y supervivencia, maternidad y paternidad.

El período de cotización efectiva a que se refiere el párrafo anterior tendrá una duración de 30 meses si la unidad familiar de la que forma parte el menor en razón de cuyo cuidado se solicita la excedencia, tiene la consideración de familia numerosa de categoría general, o de 36 meses, si tiene la de categoría especial.

2. De igual modo, se considerará efectivamente cotizado a los efectos de las prestaciones indicadas en el apartado anterior, el primer año del período de excedencia que los trabajadores disfruten, de acuerdo con el artículo 46.3 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en razón del cuidado de otros familiares, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que, por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad, no puedan valerse por sí mismos, y no desempeñen una actividad retribuida.

3. Las cotizaciones realizadas durante los dos primeros años del período de reducción de jornada por cuidado de menor previsto en el artículo 37.5 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, se computarán incrementadas hasta el 100 por 100 de la cuantía que hubiera correspondido si se hubiera mantenido sin dicha reducción la jornada de trabajo, a efectos de las prestaciones señaladas en el apartado 1. Dicho incremento vendrá exclusivamente referido al primer año en el resto de supuestos de reducción de jornada contemplados en el mencionado artículo.

4. Cuando las situaciones de excedencia señaladas en los apartados 1 y 2 hubieran estado precedidas por una reducción de jornada en los términos previstos en el artículo 37.5 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, a efectos de la consideración como cotizados de los períodos de excedencia que correspondan, las cotizaciones realizadas durante la reducción de jornada se computarán incrementadas hasta el 100 por 100 de la cuantía que hubiera correspondido si se hubiera mantenido sin dicha reducción la jornada de trabajo.»

Trece. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 211, en los siguientes términos:

«5. En los supuestos de reducción de jornada previstos en los apartados 4 bis, 5 y 7 del artículo 37 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, para el cálculo de la base reguladora, las bases de cotización se computarán incrementadas hasta el cien por cien de la cuantía que hubiera correspondido si se hubiera mantenido, sin reducción, el trabajo a tiempo completo o parcial.

Si la situación legal de desempleo se produce estando el trabajador en las situaciones de reducción de jornada citadas, las cuantías máxima y mínima a que se refieren los apartados anteriores se determinarán teniendo en cuenta el indicador público de rentas de efectos múltiples en función de las horas trabajadas antes de la reducción de la jornada.»

Catorce. Se modifica el apartado 1 del artículo 217, quedando redactado en los siguientes términos:

«1. La cuantía del subsidio será igual al 80 por 100 del indicador público de rentas de efectos múltiples mensual, vigente en cada momento.

En el caso de desempleo por pérdida de un trabajo a tiempo parcial también se percibirá la cuantía antes indicada.»

Quince. Se modifica el apartado 2 del artículo 222, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. Cuando el trabajador se encuentre en situación de maternidad o de paternidad y durante las mismas se extinga su contrato por alguna de las causas previstas en el apartado 1 del artículo 208, seguirá percibiendo la prestación por maternidad o por paternidad hasta que se extingan dichas situaciones, pasando entonces a la situación legal de desempleo y a percibir, si reúne los requisitos necesarios, la correspondiente prestación. En este caso no se descontará del período de percepción de la prestación por desempleo de nivel contributivo el tiempo que hubiera permanecido en situación de maternidad o de paternidad.»

Dieciséis. Se modifican los párrafos tercero y cuarto del apartado 3 del artículo 222, que quedan redactados en los siguientes términos:

«Cuando el trabajador esté percibiendo la prestación por desempleo total y pase a la situación de maternidad o de paternidad, percibirá la prestación por estas últimas contingencias en la cuantía que corresponda.

El período de percepción de la prestación por desempleo no se ampliará por la circunstancia de que el trabajador pase a la situación de incapacidad temporal. Durante dicha situación, la Entidad Gestora de las prestaciones por desempleo continuará satisfaciendo las cotizaciones a la Seguridad Social conforme a lo previsto en el párrafo b) del apartado 1 del artículo 206.»

Diecisiete. Se añade un nuevo párrafo quinto al apartado 3 del artículo 222, en los siguientes términos:

«Si el trabajador pasa a la situación de maternidad o de paternidad, se le suspenderá la prestación por desempleo y la cotización a la Seguridad Social antes indicada y pasará a percibir la prestación por maternidad o por paternidad, gestionada directamente por su Entidad Gestora. Una vez extinguida la prestación por maternidad o por paternidad, se reanudará la prestación por desempleo, en los términos recogidos en el artículo 212.3.b), por la duración que restaba por percibir y la cuantía que correspondía en el momento de la suspensión.»

Dieciocho. Se modifica la disposición adicional sexta, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional sexta. *Protección de los trabajadores contratados para la formación.*

La acción protectora de la Seguridad Social del trabajador contratado para la formación comprenderá, como contingencias, situaciones protegibles y prestaciones, las derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, la asistencia sanitaria en los casos de enfermedad común, accidente no laboral y maternidad, las prestaciones económicas por incapacidad temporal derivadas de riesgos comunes, por maternidad y paternidad, por riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural y las pensiones.»

Diecinueve. Se modifica la disposición adicional séptima en los siguientes términos:

1. Se modifica la letra a) de la regla segunda del apartado 1 de la disposición adicional séptima, que queda redactada en los siguientes términos:

«a) Para acreditar los períodos de cotización necesarios para causar derecho a las prestaciones de jubilación, incapacidad permanente, muerte y supervivencia, incapacidad temporal, maternidad y paternidad, se computarán exclusivamente las cotizaciones efectuadas en función de las horas trabajadas, tanto ordinarias como complementarias, calculando su equivalencia en días teóricos de cotización. A tal fin, el número de horas efectivamente trabajadas se dividirá por cinco, equivalente diario del cómputo de mil ochocientas veintiséis horas anuales.»

2. Se modifica la letra a) de la regla tercera del apartado 1 de la disposición adicional séptima, que queda redactada en los siguientes términos:

«a) La base reguladora de las prestaciones de jubilación e incapacidad permanente se calculará conforme a la regla general. Para las prestaciones por maternidad y por paternidad, la base reguladora diaria será el resultado de dividir la suma de las bases de cotización acreditadas en la empresa durante el año anterior a la fecha del hecho causante entre 365.»

Veinte. Se modifica el apartado 4 de la disposición adicional octava, que queda redactado en los términos siguientes:

«4. Lo previsto en los artículos 134, 135, 135 bis, 135 ter y 166 será aplicable, en su caso, a los trabajadores por cuenta ajena de los regímenes especiales. Lo previsto en los artículos 112 bis y 162.6 será igualmente de aplicación a los trabajadores por cuenta ajena de los regímenes especiales con excepción de los incluidos en los regímenes especiales agrario y de empleados de hogar. Asimismo, lo dispuesto en los artículos 134, 135, 135 bis, 135 ter y 166 resultará de aplicación a los trabajadores por cuenta propia incluidos en los regímenes especiales de trabajadores del mar, agrario y de trabajadores autónomos, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

Veintiuno. Se modifica la disposición adicional undécima bis, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional undécima bis. *Prestaciones por maternidad y por paternidad en los Regímenes Especiales.*

1. Los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia incluidos en los distintos Regímenes Especiales del sistema tendrán derecho a las prestaciones establecidas en el Capítulo IV bis y en el Capítulo IV ter del Título II de la presente Ley, con la misma extensión y en los mismos términos y condiciones allí previstos para los trabajadores del Régimen General.

2. En el supuesto de trabajadores por cuenta propia, los periodos durante los que se tendrá derecho a percibir los subsidios por maternidad y por paternidad serán coincidentes, en lo relativo tanto a su duración como a su distribución, con los períodos de descanso laboral establecido para los trabajadores por cuenta ajena, pudiendo dar comienzo el abono del subsidio por paternidad a partir del momento del nacimiento del hijo. Los trabajadores por cuenta propia podrán, igualmente, percibir el subsidio por maternidad y por paternidad en régimen de jornada parcial, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.

3. Tanto para los trabajadores por cuenta propia incluidos en los distintos Regímenes Especiales como para los trabajadores pertenecientes al Régimen Especial de Empleados de Hogar que sean responsables de la obligación de cotizar, será requisito imprescindible para el reconocimiento y abono de la prestación que los interesados se hallen al corriente en el pago de las cuotas a la Seguridad Social.»

Veintidós. Se da nueva redacción a la disposición adicional undécima ter, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional undécima ter. *Gestión de las prestaciones económicas por maternidad y por paternidad.*

La gestión de las prestaciones económicas de maternidad y de paternidad reguladas en la presente ley corresponderá directa y exclusivamente a la entidad gestora correspondiente.»

Veintitrés. Se introduce una nueva disposición adicional cuadragésima cuarta, en los siguientes términos:

«Disposición adicional cuadragésima cuarta. *Períodos de cotización asimilados por parto.*

A efectos de las pensiones contributivas de jubilación y de incapacidad permanente de cualquier régimen de la Seguridad Social, se computarán, a favor de la trabajadora solicitante de la pensión, un total de 112 días completos de cotización por cada parto de un solo hijo y de 14 días más por cada hijo a partir del segundo, éste incluido, si el parto fuera múltiple, salvo si, por ser trabajadora o funcionaria en el momento del parto, se hubiera cotizado durante la totalidad de las dieciséis semanas o, si el parto fuese múltiple, durante el tiempo que corresponda.»

Disposición adicional decimonovena. *Modificaciones a la Ley de Medidas para la Reforma de la Función Pública.*

Se modifican los siguientes preceptos de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública:

Uno. Se modifica el párrafo segundo del artículo 29.4, que queda redactado de la siguiente manera:

«También tendrán derecho a un periodo de excedencia de duración no superior a tres años, los funcionarios para atender al cuidado de un familiar que se encuentre a su cargo, hasta el segundo grado inclusive de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad no pueda valerse por sí mismo y no desempeñe actividad retribuida.»

Dos. Se modifica el párrafo quinto del artículo 29.4, que queda redactado de la siguiente manera:

«El periodo de permanencia en esta situación será computable a efectos de trienios, consolidación de grado personal y derechos pasivos.

Los funcionarios podrán participar en los cursos de formación que convoque la Administración. Durante los dos primeros años, tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo que desempeñaban. Transcurrido este periodo, dicha reserva lo será al puesto en la misma localidad y de igual nivel y retribución.»

Tres. Se suprime el actual párrafo sexto del artículo 29.4.

Cuatro. Se modifica la denominación del artículo 29.8 que queda redactado de la siguiente manera:

«Excedencia por razón de violencia de género sobre la mujer funcionaria.»

Cinco. Se añade un párrafo, a continuación del primer párrafo del artículo 29.8, con la siguiente redacción:

«Igualmente, durante los dos primeros meses de esta excedencia la funcionaria tendrá derecho a percibir las retribuciones íntegras y, en su caso, las prestaciones familiares por hijo a cargo.»

Seis. Se modifica la letra a) del artículo 30.1, con la siguiente redacción:

«1. Se concederán permisos por las siguientes causas justificadas:

a) Por el nacimiento, acogimiento, o adopción de un hijo, quince días a disfrutar por el padre a partir de la fecha del nacimiento, de la decisión administrativa o judicial de acogimiento o de la resolución judicial por la que se constituya la adopción.»

Siete. Se crea una nueva letra a bis), en el artículo 30.1, con la siguiente redacción:

«a bis) Por el fallecimiento, accidente o enfermedad graves de un familiar dentro del primer grado de consanguinidad o afinidad, tres días hábiles cuando el suceso se produzca en la misma localidad, y cinco días hábiles cuando sea en distinta localidad.

Cuando se trate del fallecimiento, accidente o enfermedad graves de un familiar dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad, el permiso será de dos días hábiles cuando el suceso se produzca en la misma localidad y cuatro días hábiles cuando sea en distinta localidad.»

Ocho. Se modifica la letra f) del artículo 30.1 y se añaden dos párrafos a dicha letra, quedando la redacción de la siguiente manera:

«La funcionaria, por lactancia de un hijo menor de doce meses, tendrá derecho a una hora diaria de ausencia del trabajo, que podrá dividir en dos fracciones. Este derecho podrá sustituirse por una reducción de la jornada normal en media hora al inicio y al final de la jornada, o en una hora al inicio o al final de la jornada, con la misma finalidad. Este derecho podrá ser ejercido indistintamente por uno u otro de los progenitores, en el caso de que ambos trabajen.

Igualmente, la funcionaria podrá solicitar la sustitución del tiempo de lactancia por un permiso retribuido que acumule en jornadas completas el tiempo correspondiente.

Este permiso se incrementará proporcionalmente en los casos de parto múltiple.»

Nueve. Se modifica el primer párrafo de la letra f bis) del artículo 30.1 que queda redactada de la siguiente manera:

«f bis) En los casos de nacimientos de hijos prematuros o que por cualquier causa deban permanecer hospitalizados a continuación del parto, la funcionaria o el funcionario tendrán derecho a ausentarse del trabajo durante un máximo de dos horas percibiendo las retribuciones íntegras. Asimismo, tendrán derecho a reducir su jornada de trabajo hasta un máximo de dos horas, con la disminución proporcional de sus retribuciones.»

Diez. Se modifica el primer párrafo de la letra g) del artículo 30.1, que queda redactado de la siguiente manera:

«g) El funcionario que, por razones de guarda legal, tenga a su cuidado directo algún menor de doce años, persona mayor que requiera especial dedicación o a una persona con discapacidad, que no desempeñe actividad retribuida, tendrá derecho a la disminución de su jornada de trabajo.»

Once. Se añade una letra g bis) al artículo 30.1 con la siguiente redacción:

«g bis) El funcionario que precise atender al cuidado de un familiar en primer grado, tendrá derecho a solicitar una reducción de hasta el cincuenta por ciento de la jornada laboral, con carácter retribuido, por razones de enfermedad muy grave y por el plazo máximo de un mes. Si hubiera más de un titular de este derecho por el mismo hecho causante, el tiempo de disfrute de esta reducción se podrá prorratear entre los mismos, respetando, en todo caso, el plazo máximo de un mes.»

Doce. Se añade al final del artículo 30.2 lo siguiente:

«... y por deberes derivados de la conciliación de la vida familiar y laboral.»

Trece. Se modifica el artículo 30.3, que queda redactado de la siguiente manera:

«En el supuesto de parto, la duración del permiso será de dieciséis semanas ininterrumpidas ampliables en el caso de parto múltiple en dos semanas más por cada hijo a partir del segundo. El permiso se distribuirá a opción de la funcionaria siempre que seis semanas sean inmediatamente posteriores al parto. En caso de fallecimiento de la madre, el otro progenitor podrá hacer uso de la totalidad o, en su caso, de la parte que reste del permiso.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio de las seis semanas inmediatas posteriores al parto de descanso obligatorio para la madre, en el caso de que ambos progenitores trabajen, la madre, al iniciarse el período de descanso por maternidad, podrá optar por que el otro progenitor disfrute de una parte determinada e ininterrumpida del período de descanso posterior al parto, bien de forma simultánea o sucesiva con el de la madre. El otro progenitor podrá seguir disfrutando del permiso de maternidad inicialmente cedido, aunque en el momento previsto para la reincorporación de la madre al trabajo ésta se encuentre en situación de incapacidad temporal.

En los casos de parto prematuro y en aquéllos en que, por cualquier otra causa, el neonato deba permanecer hospitalizado a continuación del parto, el período de suspensión se ampliará en tantos días como el neonato se encuentre hospitalizado, con un máximo de trece semanas adicionales.

En los supuestos de adopción o de acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que el acogimiento simple sea de

duración no inferior a un año, y con independencia de la edad que tenga el menor, el permiso tendrá una duración de dieciséis semanas ininterrumpidas, ampliables en el supuesto de adopción o acogimiento múltiple en dos semanas más por cada hijo a partir del segundo, contadas a la elección del funcionario, bien a partir de la decisión administrativa o judicial de acogimiento bien a partir de la resolución judicial por la que se constituya la adopción, sin que en ningún caso un mismo menor pueda dar derecho a varios períodos de disfrute de este permiso. En el caso de que ambos progenitores trabajen, el permiso se distribuirá a opción de los interesados, que podrán disfrutarlo de forma simultánea o sucesiva, siempre con períodos ininterrumpidos.

En el supuesto de discapacidad del hijo o del menor adoptado o acogido, el permiso a que se refiere este apartado tendrá una duración adicional de dos semanas. En caso de que ambos progenitores trabajen, este período adicional se distribuirá a opción de los interesados, que podrán disfrutarlo de forma simultánea o sucesiva y siempre de forma ininterrumpida.

En los casos de disfrute simultáneo de períodos de descanso, la suma de los mismos no podrá exceder de las dieciséis semanas previstas en los apartados anteriores o de las que correspondan en caso de parto, adopción o acogimiento múltiple y de discapacidad del hijo o menor adoptado o acogido.

Los permisos a que se refiere el presente apartado podrán disfrutarse en régimen de jornada completa o a tiempo parcial, a solicitud de los funcionarios y si lo permiten las necesidades del servicio, en los términos que reglamentariamente se determinen.

En los supuestos de adopción internacional, cuando sea necesario el desplazamiento previo de los progenitores al país de origen del adoptado, el funcionario tendrá derecho a disfrutar de un permiso de hasta dos meses de duración percibiendo durante este periodo exclusivamente las retribuciones básicas.

Con independencia del permiso previsto en el párrafo anterior, y para el supuesto contemplado en el mismo, el permiso por adopción y acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que el acogimiento simple sea de duración no inferior a un año, podrá iniciarse hasta cuatro semanas antes de la resolución por la que se constituye la adopción.

Durante el disfrute de los permisos regulados en este apartado se podrá participar en los cursos de formación que convoque la Administración.

En los casos previstos en este apartado, el tiempo transcurrido en la situación de permiso por parto o maternidad se computará como de servicio efectivo a todos los efectos, garantizándose la plenitud de derechos económicos de la funcionaria y, en su caso, del otro progenitor funcionario, durante todo el período de duración del permiso, y, en su caso, durante los períodos posteriores al disfrute de éste, si de acuerdo con la normativa aplicable, el derecho a percibir algún concepto retributivo se determina en función del período de disfrute del permiso.

Los funcionarios que hayan hecho uso del permiso por parto o maternidad, tendrán derecho, una vez finalizado el período de permiso a reintegrarse a su puesto de trabajo en términos y condiciones que no le resulten menos favorables al disfrute del permiso, así como a beneficiarse de cualquier mejora en las condiciones de trabajo a las que hubiera podido tener derecho durante su ausencia.»

Disposición adicional vigésima. *Modificaciones de la Ley de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas.*

La Ley 17/1999, de 18 de mayo, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas, queda modificada como sigue:

Uno. Se da nueva redacción al artículo 108.2:

«2. Reglamentariamente se determinará la composición, incompatibilidades y normas de funcionamiento de los órganos de evaluación, adecuándose en lo posible al principio de composición equilibrada en los términos definidos en la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. En todo caso, estarán constituidos por personal militar de mayor empleo que los evaluados.»

Dos. Se incluye un nuevo apartado cuarto en el artículo 112, con la siguiente redacción:

«4. A la mujer se le dará especial protección en situaciones de embarazo, parto y posparto para cumplir las condiciones para el ascenso a todos los empleos de militar profesional.»

Tres. Se da nueva redacción al artículo 132, en los términos siguientes:

«Durante el período de embarazo y previo informe facultativo, podrá asignarse a la mujer militar profesional a un puesto orgánico o cometido distinto al que estuviera ocupando, que resulte adecuado a las circunstancias de su estado.

En los supuestos de parto o adopción se tendrá derecho a los correspondientes permisos de la madre y del padre, de conformidad con la legislación vigente para el personal al servicio de las Administraciones públicas.

La aplicación de estos supuestos no supondrá pérdida del destino.»

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 141.1.e), que queda redactado de la siguiente forma:

«e) Lo soliciten para atender al cuidado de los hijos o en caso de acogimiento tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que su duración no sea inferior a un año, aunque éstos sean provisionales, de menores de hasta seis años, o de menores de edad que sean mayores de seis años cuando se trate de menores discapacitados o que por sus circunstancias y experiencias personales o por provenir del extranjero, tengan especiales dificultades de inserción social y familiar debidamente acreditados por los servicios sociales competentes.

También tendrán derecho a un período de excedencia de duración no superior a un año los que lo soliciten para encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo y no desempeñe actividad retribuida.

No podrá concederse la situación de excedencia voluntaria por estas causas cuando al cónyuge o persona con análoga relación de afectividad o a otro familiar del militar se le hubieran reconocido los derechos derivados de esta situación administrativa y en relación al mismo causante.

A la situación de excedencia voluntaria también se pasará por agrupación familiar cuando el cónyuge resida en otro municipio por haber obtenido un puesto de trabajo de carácter definitivo en cualquiera de las Administraciones públicas o un destino de los contemplados en el artículo 126.»

Cinco. Se incluye un nuevo apartado 6 en el artículo 148, con la siguiente redacción:

«6. Los militares de complemento y los militares profesionales de tropa y marinería que, en el momento de finalizar su relación de servicios con las Fuerzas Armadas, se encontrasen en situación de incapacidad temporal por accidente o enfermedad derivada del servicio, o en situación de embarazo, parto o posparto, no causarán baja en las Fuerzas Armadas y se prorrogará su compromiso hasta finalizar esas situaciones.»

Disposición adicional vigésima primera. *Modificaciones de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado.*

El apartado 3 del artículo 69 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, aprobado por Decreto 315/1964, de 7 de febrero, queda redactado como sigue:

«3. Cuando las circunstancias a que se refieren los números 3 y 4 del artículo 26 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, afectasen a una funcionaria incluida en el ámbito de aplicación del mutualismo administrativo, podrá concederse licencia por riesgo durante el embarazo o licencia por riesgo durante la lactancia en los mismos términos y condiciones que las previstas en los números anteriores.»

Disposición adicional vigésima segunda. *Modificación de la Ley 55/2003, del Estatuto Marco del Personal Estatutario de los Servicios de salud.*

Uno. Se modifica el apartado 3 del artículo 59 de la ley 55/2003, del estatuto marco del personal estatutario de los servicios de salud, con el siguiente texto:

«3. Las medidas especiales previstas en este artículo no podrán afectar al personal que se encuentre en situación de permiso por maternidad o licencia por riesgo durante el embarazo o por riesgo durante la lactancia natural.»

Dos. Se modifica el apartado 2 del artículo 61 de la ley 55/2003, del estatuto marco del personal estatutario de los servicios de salud con el siguiente texto:

«2. El personal estatutario tendrá derecho a disfrutar del régimen de permisos y licencias, incluida la licencia por riesgo durante el embarazo, establecido para los funcionarios públicos por la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, sobre conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras y por la ley orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.»

Disposición adicional vigésima tercera.

Se modifican los artículos 22 y 12.b) de la Ley sobre Seguridad Social de los Funcionarios Civiles del Estado, aprobada por Real Decreto Legislativo 4/2000, de 23 de junio, que en adelante tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 22. *Situación de riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia.*

Tendrá la misma consideración y efectos que la situación de incapacidad temporal la situación de la mujer funcionaria que haya obtenido licencia por riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural de hijos menores de nueve meses, en los términos previstos en el artículo 69 del Texto Articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado.»

«Artículo 12. *Prestaciones.*

b) Subsidios por incapacidad temporal, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural.»

Disposición adicional vigésima cuarta. *Modificaciones de la Ley de Régimen del Personal del Cuerpo de la Guardia Civil.*

La Ley 42/1999, de 25 de noviembre, de Régimen del Personal del Cuerpo de la Guardia Civil, queda modificada como sigue:

Uno. Se da nueva redacción al artículo 56.2:

«2. Reglamentariamente se determinará la composición, incompatibilidades y normas de funcionamiento de los órganos de evaluación, adecuándose siempre que sea posible al principio de composición equilibrada en los términos definidos en la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. En todo caso estarán constituidos por personal del Cuerpo de la Guardia Civil de mayor empleo o antigüedad que los evaluados.»

Dos. Se incluye un nuevo apartado sexto en el artículo 60, con la siguiente redacción:

«6. A las mujeres se le dará especial protección en situaciones de embarazo, parto y posparto para cumplir las condiciones para el ascenso a todos los empleos del Cuerpo de la Guardia Civil.»

Tres. Se da nueva redacción al artículo 75:

«Durante el período de embarazo y previo informe facultativo, a la mujer guardia civil se le podrá asignar un puesto orgánico o cometido distinto del que estuviera ocupando, adecuado a las circunstancias de su estado. En los supuestos de parto o adopción, se tendrá derecho a los correspondientes permisos de maternidad y paternidad, conforme a la legislación vigente para el personal al servicio de las

Administraciones públicas. La aplicación de estos supuestos no supondrá pérdida del destino.»

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 83.1 e), que queda redactado de la siguiente forma:

«e) Lo soliciten para atender al cuidado de los hijos o en caso de acogimiento tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que su duración no sea inferior a un año, aunque éstos sean provisionales, de menores de hasta seis años, o de menores de edad que sean mayores de seis años cuando se trate de menores discapacitados o que por sus circunstancias y experiencias personales o por provenir del extranjero, tengan especiales dificultades de inserción social y familiar debidamente acreditados por los servicios sociales competentes.

También tendrán derecho a un período de excedencia de duración no superior a un año los que lo soliciten para encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad que, por razones de edad, accidente o enfermedad, no pueda valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

Estos derechos no podrán ser ejercidos simultáneamente por dos o más guardias civiles en relación con el mismo causante.»

Disposición adicional vigésima quinta. *Modificación de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios.*

Se da nueva redacción al apartado 10 del artículo 34 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de Consumidores y Usuarios, pasando su actual contenido a constituir un nuevo apartado 11:

«10. Las conductas discriminatorias en el acceso a los bienes y la prestación de los servicios, y en especial las previstas como tales en la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.»

Disposición adicional vigésima sexta. *Modificación de la Ley de Sociedades Anónimas.*

Se modifica la indicación novena del artículo 200 de la Ley de Sociedades Anónimas, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, que queda redactada en los siguientes términos:

«El número medio de personas empleadas en el curso del ejercicio, expresado por categorías, así como los gastos de personal que se refieran al ejercicio, distribuidos como prevé el artículo 189, apartado A.3, cuando no estén así consignados en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La distribución por sexos al término del ejercicio del personal de la sociedad, desglosado en un número suficiente de categorías y niveles, entre los que figurarán el de altos directivos y el de consejeros.»

Disposición adicional vigésima séptima. *Modificaciones de la Ley de creación del Instituto de la Mujer.*

Se añade un nuevo artículo 2 bis a la Ley 16/1983, de 24 de octubre, de creación del Instituto de la Mujer, en los siguientes términos:

«Artículo 2 bis. *Además de las atribuidas en el artículo anterior y demás normas vigentes, el Instituto de la Mujer ejercerá, con independencia, las siguientes funciones:*

a) la prestación de asistencia a las víctimas de discriminación para que tramiten sus reclamaciones por discriminación;

b) la realización de estudios sobre la discriminación;

c) la publicación de informes y la formulación de recomendaciones sobre cualquier cuestión relacionada con la discriminación.»

Disposición adicional vigésima octava. *Designación del Instituto de la Mujer.*

El Instituto de la Mujer será el organismo competente en el Reino de España a efectos de lo dispuesto en el artículo 8 bis de la Directiva 76/207, de 9 de febrero de 1976, modificada por la Directiva 2002/73, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2002, relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en lo que se refiere al acceso al empleo, a la formación y a la promoción profesionales, y a las condiciones de trabajo y en el artículo 12 de la Directiva 2004/113, del Consejo, de 13 de diciembre de 2004, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro.

Disposición adicional vigésima novena.

Se añade una nueva disposición adicional tercera a la Ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado, en los siguientes términos:

> **«Disposición adicional tercera.**
>
> Lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 será de aplicación a las mujeres extranjeras que huyan de sus países de origen debido a un temor fundado a sufrir persecución por motivos de género.»

Disposición adicional trigésima. *Modificaciones de la Ley de Ordenación de los Cuerpos Especiales Penitenciarios y de Creación del Cuerpo de Ayudantes de Instituciones Penitenciarias.*

La Ley 36/1977, de 23 de mayo, de Ordenación de los Cuerpos Especiales Penitenciarios y de Creación del Cuerpo de Ayudantes de Instituciones Penitenciarias, queda modificada como sigue:

Uno. Se da nueva redacción al artículo 1:

> «El Cuerpo de Ayudantes de Instituciones Penitenciarias estará integrado por personal funcionario, garantizando el acceso al mismo en los términos definidos en la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.»

Dos. Se da nueva redacción a la Disposición transitoria primera:

> «Quedan extinguidas las actuales escalas masculina y femenina del Cuerpo de Ayudantes de Instituciones Penitenciarias y sus funcionarios se integran en su totalidad en el Cuerpo de Ayudantes de Instituciones Penitenciarias.»

Disposición adicional trigésima primera. *Ampliación a otros colectivos.*

Se adoptarán las disposiciones necesarias para aplicar lo dispuesto en la disposición adicional décimo primera. Diez, en lo relativo a partos prematuros, a los colectivos no incluídos en el ámbito de aplicación del Estatuto de los Trabajadores.

Disposición transitoria primera. *Régimen transitorio de nombramientos.*

Las normas sobre composición y representación equilibrada contenidas en la presente Ley serán de aplicación a los nombramientos que se produzcan con posterioridad a su entrada en vigor, sin afectar a los ya realizados.

Disposición transitoria segunda. *Regulación reglamentaria de transitoriedad en relación con el distintivo empresarial en materia de igualdad.*

Reglamentariamente, se determinarán, a los efectos de obtener el distintivo empresarial en materia de igualdad regulado en el capítulo IV del título IV de esta Ley, las condiciones de convalidación de las calificaciones atribuidas a las empresas conforme a la normativa anterior.

Disposición transitoria tercera. *Régimen transitorio de procedimientos.*

A los procedimientos administrativos y judiciales ya iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley no les será de aplicación la misma, rigiéndose por la normativa anterior.

Disposición transitoria cuarta. *Régimen de aplicación del deber de negociar en materia de igualdad.*

Lo dispuesto en el artículo 85 del Estatuto de los Trabajadores en materia de igualdad, según la redacción dada por esta Ley, será de aplicación en la negociación subsiguiente a la primera denuncia del convenio que se produzca a partir de la entrada en vigor de la misma.

Disposición transitoria quinta. *Tablas de mortalidad y supervivencia.*

(Suprimida)

Disposición transitoria sexta. *Retroactividad de efectos para medidas de conciliación.*

Los preceptos de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la reforma de la Función Pública modificados por esta Ley tendrán carácter retroactivo respecto de los hechos causantes originados y vigentes a 1 de enero de 2006 en el ámbito de la Administración General del Estado.

Disposición transitoria séptima. *Régimen transitorio de los nuevos derechos en materia de maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y consideración como cotizados a efectos de Seguridad Social de determinados períodos.*

1. La regulación introducida por esta Ley en materia de suspensión por maternidad y paternidad será de aplicación a los nacimientos, adopciones o acogimientos que se produzcan o constituyan a partir de su entrada en vigor.
2. Las modificaciones introducidas por esta Ley en materia de riesgo durante el embarazo serán de aplicación a las suspensiones que por dicha causa se produzcan a partir de su entrada en vigor.
3. La consideración como cotizados de los períodos a que se refieren el apartado 6 del artículo 124 y la disposición adicional cuadragésimo cuarta del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, será de aplicación para las prestaciones que se causen a partir de la entrada en vigor de la presente Ley. Iguales efectos se aplicarán a la ampliación del período que se considera como cotizado en el apartado 1 del artículo 180 de la misma norma y a la consideración como cotizados al 100 por 100 de los períodos a que se refieren los apartados 3 y 4 del citado artículo.

Disposición transitoria octava. *Régimen transitorio del subsidio por desempleo.*

La cuantía del subsidio por desempleo establecida en el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 217 de la Ley General de la Seguridad Social, en la redacción dada por la presente Ley, se aplicará a los derechos al subsidio por desempleo que nazcan a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Disposición transitoria novena. *Ampliación de la suspensión del contrato de trabajo.*

(Suprimida)

Disposición transitoria décima. *Despliegue del impacto de género.*

El Gobierno, en el presente año 2007, desarrollará reglamentariamente la Ley de Impacto de Género con la precisión de los indicadores que deben tenerse en cuenta para la elaboración de dicho informe.

Disposición transitoria décima primera.

El Gobierno, en el presente año 2007, regulará el Fondo de Garantía previsto en la disposición adicional única de la Ley 8/2005, de 8 de julio, que modifica el Código civil y la Ley de Enjuiciamiento Civil en materia de separación y divorcio, creado y dotado inicialmente en la disposición adicional quincuagésima tercera de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007.

Disposición transitoria décima segunda. *Aplicación paulatina de los artículos 45 y 46 en la redacción por el Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación.*

Para la aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 45 y en los apartados 2, 4, 5 y 6 del artículo 46 de esta ley orgánica, en la redacción dada a los mismos por el Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación:

Las empresas de más de ciento cincuenta personas trabajadoras y hasta doscientas cincuenta personas trabajadoras contarán con un periodo de un año para la aprobación de los planes de igualdad.

Las empresas de más de cien y hasta ciento cincuenta personas trabajadoras, dispondrán de un periodo de dos años para la aprobación de los planes de igualdad.

Las empresas de cincuenta a cien personas trabajadoras dispondrán de un periodo de tres años para la aprobación de los planes de igualdad.

Estos periodos de transitoriedad se computarán desde la publicación del Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, en el “Boletín Oficial del Estado”.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo dispuesto en la presente Ley.

Disposición final primera. *Fundamento constitucional.*

1. Los preceptos contenidos en el Título Preliminar, el Título I, el Capítulo I del Título II, los artículos 28 a 31 y la disposición adicional primera de esta Ley constituyen regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes constitucionales, de acuerdo con el artículo 149.1.1.ª de la Constitución.

2. Los artículos 23 a 25 de esta Ley tienen carácter básico, de acuerdo con el artículo 149.1.30.ª de la Constitución. El artículo 27 y las disposiciones adicionales octava y novena de esta Ley tienen carácter básico, de acuerdo con el artículo 149.1.16.ª de la Constitución. Los artículos 36, 39 y 40 de esta Ley tienen carácter básico, de acuerdo con el artículo 149.1.27.ª de la Constitución. Los artículos 33, 35 y 51, el apartado seis de la disposición adicional decimonovena y los párrafos cuarto, séptimo, octavo y noveno del texto introducido en el apartado trece de la misma disposición adicional décima novena de esta Ley tienen carácter básico, de acuerdo con el artículo 149.1.18.ª de la Constitución. Las disposiciones adicionales décima quinta, décima sexta y décima octava constituyen legislación básica en materia de Seguridad Social, de acuerdo con el artículo 149.1.17.ª de la Constitución.

3. Los preceptos contenidos en el Título IV y en las disposiciones adicionales décima primera, décima segunda, décima cuarta, y décima séptima constituyen legislación laboral de aplicación en todo el Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.7.ª de la Constitución.

El artículo 41, los preceptos contenidos en los Títulos VI y VII y las disposiciones adicionales vigésima quinta y vigésima sexta de esta Ley constituyen legislación de aplicación directa en todo el Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.6.ª y 8.ª de la Constitución.

Las disposiciones adicionales tercera a séptima y décima tercera se dictan en ejercicio de las competencias sobre legislación procesal, de acuerdo con el artículo 149.1.6.ª de la Constitución.

4. El resto de los preceptos de esta Ley son de aplicación a la Administración General del Estado.

Disposición final segunda. *Naturaleza de la Ley.*

Las normas contenidas en las disposiciones adicionales primera, segunda y tercera de esta Ley tienen carácter orgánico. El resto de los preceptos contenidos en esta Ley no tienen tal carácter.

Disposición final tercera. *Habilitaciones reglamentarias.*

1. Se autoriza al Gobierno a dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y el desarrollo de la presente Ley en las materias que sean de la competencia del Estado.

2. Reglamentariamente, en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley:

Se llevará a efecto la regulación del distintivo empresarial en materia de igualdad establecido en el Capítulo IV del Título IV de esta Ley.

Se integrará el contenido de los Anexos de la Directiva 92/85, del Consejo Europeo, de 19 de octubre de 1992, sobre aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales elaborará, en el plazo de seis meses desde la publicación del Real Decreto, unas directrices sobre evaluación del riesgo.

3. El Gobierno podrá fijar, antes del 21 de diciembre de 2007 y mediante Real Decreto, los supuestos a que se refiere el párrafo segundo del artículo 71.1 de la presente Ley.

Disposición final cuarta. *Transposición de Directivas.*

Mediante la presente Ley se incorpora al ordenamiento jurídico la Directiva 2002/73, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2002, de modificación de la Directiva 76/207, de 9 de febrero de 1976, relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en lo que se refiere al acceso al empleo, a la formación y a la promoción profesionales, y a las condiciones de trabajo y la Directiva 2004/113, del Consejo, de 13 de diciembre de 2004, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro.

Asimismo, mediante la presente Ley, se incorporan a la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, y a la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, la Directiva 97/80/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a la carga de la prueba en los casos de discriminación por razón de sexo.

Disposición final quinta. *Planes de igualdad y negociación colectiva.*

Una vez transcurridos cuatro años desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno procederá a evaluar, junto a las organizaciones sindicales y asociaciones empresariales más representativas, el estado de la negociación colectiva en materia de igualdad, y a estudiar, en función de la evolución habida, las medidas que, en su caso, resulten pertinentes.

Disposición final sexta. *Implantación de las medidas preventivas del acoso sexual y del acoso por razón de sexo en la Administración General del Estado.*

La aplicación del protocolo de actuación sobre medidas relativas al acoso sexual o por razón de sexo regulado en el artículo 62 de esta Ley tendrá lugar en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del Real Decreto que lo apruebe.

Disposición final séptima. *Medidas para posibilitar los permisos de maternidad y paternidad de las personas que ostentan un cargo electo.*

A partir de la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno promoverá el acuerdo necesario para iniciar un proceso de modificación de la legislación vigente con el fin de posibilitar los permisos de maternidad y paternidad de las personas que ostenten un cargo electo.

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, con excepción de lo previsto en el artículo 71.2, que lo hará el 31 de diciembre de 2008.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley orgánica.

Madrid, 22 de marzo de 2007.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.

Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 313, de 29 de diciembre de 2004
Referencia: BOE-A-2004-21760

ÍNDICE

Preámbulo 6

TÍTULO PRELIMINAR 10

Artículo 1. Objeto de la Ley. 10

Artículo 2. Principios rectores. 10

TÍTULO I. Medidas de sensibilización, prevención y detección 11

Artículo 3. Planes de sensibilización. 11

CAPÍTULO I. En el ámbito educativo 12

Artículo 4. Principios y valores del sistema educativo. 12

Artículo 5. Escolarización inmediata en caso de violencia de género. 12

Artículo 6. Fomento de la igualdad.. 12

Artículo 7. Formación inicial y permanente del profesorado. 12

Artículo 8. Participación en los Consejos Escolares. 13

Artículo 9. Actuación de la inspección educativa. 13

CAPÍTULO II. En el ámbito de la publicidad y de los medios de comunicación 13

Artículo 10. Publicidad ilícita. 13

Artículo 11. 13

Artículo 12. Titulares de la acción de cesación y rectificación. 13

Artículo 13. Medios de comunicación. 13

Artículo 14. 13
CAPÍTULO III. En el ámbito sanitario 14
Artículo 15. Sensibilización y formación. 14
Artículo 16. Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud. 14
TÍTULO II. Derechos de las mujeres víctimas de violencia de género. 14
CAPÍTULO I. Derecho a la información, a la asistencia social integral y a la asistencia jurídica gratuita 14
Artículo 17. Garantía de los derechos de las víctimas.. 14
Artículo 18. Derecho a la información. 15
Artículo 19. Derecho a la atención integral.. 15
Artículo 19 bis. Derecho a la atención sanitaria.. 16
Artículo 20. Asistencia jurídica. 16
CAPÍTULO II. Derechos laborales y prestaciones de la Seguridad Social 17
Artículo 21. Derechos laborales y de Seguridad Social. 17
Artículo 22. Programa específico de empleo. 18
Artículo 23. Acreditación de situaciones de violencia de género. 18
CAPÍTULO III. Derechos de las funcionarias públicas 18
Artículo 24. Ámbito de los derechos.. 18
Artículo 25. Justificación de las faltas de asistencia. 18
Artículo 26. Acreditación de las situaciones de violencia de género ejercida sobre las funcionarias. 18
CAPÍTULO IV. Derechos económicos 18
Artículo 27. Ayudas sociales. 18
Artículo 28. Acceso a la vivienda y residencias públicas para mayores.. 19
CAPÍTULO V. Derecho a la reparación 19
Artículo 28 bis. Alcance y garantía del derecho.. 19
Artículo 28 ter. Medidas para garantizar el derecho a la reparación. 19
TÍTULO III. Tutela Institucional 20
Artículo 29. La Delegación del Gobierno contra la Violencia de Género. 20
Artículo 30. Observatorio Estatal de Violencia sobre la Mujer. 20
Artículo 31. Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.. 21
Artículo 32. Planes de colaboración. 21
TÍTULO IV. Tutela Penal 22

Artículo 33. Suspensión de penas. . . . 22
Artículo 34. Comisión de delitos durante el período de suspensión de la pena. . . . 22
Artículo 35. Sustitución de penas. . . . 22
Artículo 36. Protección contra las lesiones.. . . . 22
Artículo 37. Protección contra los malos tratos. . . . 22
Artículo 38. Protección contra las amenazas. . . . 23
Artículo 39. Protección contra las coacciones.. . . . 23
Artículo 40. Quebrantamiento de condena.. . . . 24
Artículo 41. Protección contra las vejaciones leves. . . . 24
Artículo 42. Administración penitenciaria.. . . . 24
TÍTULO V. Tutela Judicial . . . 25
CAPÍTULO I. De los Juzgados de Violencia sobre la Mujer . . . 25
Artículo 43. Organización territorial. . . . 25
Artículo 44. Competencia. . . . 25
Artículo 45. Recursos en materia penal.. . . . 26
Artículo 46. Recursos en materia civil.. . . . 26
Artículo 47. Formación. . . . 26
Artículo 48. Jurisdicción de los Juzgados. . . . 27
Artículo 49. Sede de los Juzgados.. . . . 27
Artículo 50. Planta de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer. . . . 27
Artículo 51. Plazas servidas por Magistrados. . . . 27
Artículo 52. Constitución de los Juzgados. . . . 28
Artículo 53. Notificación de las sentencias dictadas por Tribunales. . . . 28
Artículo 54. Especialidades en el supuesto de juicios rápidos.. . . . 28
Artículo 55. Notificación de las sentencias dictadas por Juzgado de lo Penal. . . . 28
Artículo 56. Especialidades en el supuesto de juicios rápidos en materia de faltas. . . . 28
CAPÍTULO II. Normas procesales civiles . . . 29
Artículo 57. Pérdida de la competencia objetiva cuando se produzcan actos de violencia sobre la mujer. 29
CAPÍTULO III. Normas procesales penales . . . 30
Artículo 58. Competencias en el orden penal. . . . 30
Artículo 59. Competencia territorial. . . . 31

Artículo 60. Competencia por conexión.. 31
CAPÍTULO IV. Medidas judiciales de protección y de seguridad de las víctimas 31
Artículo 61. Disposiciones generales. 31
Artículo 62. De la orden de protección. 31
Artículo 63. De la protección de datos y las limitaciones a la publicidad. 32
Artículo 64. De las medidas de salida del domicilio, alejamiento o suspensión de las comunicaciones. . . 32
Artículo 65. De las medidas de suspensión de la patria potestad o la custodia de menores. 32
Artículo 66. De la medida de suspensión del régimen de visitas, estancia, relación o comunicación con los menores. 32
Artículo 67. De la medida de suspensión del derecho a la tenencia, porte y uso de armas. 32
Artículo 68. Garantías para la adopción de las medidas. 33
Artículo 69. Mantenimiento de las medidas de protección y seguridad. 33
CAPÍTULO V. Del Fiscal contra la Violencia sobre la Mujer 33
Artículo 70. Funciones del Fiscal contra la Violencia sobre la Mujer. 33
Artículo 71. Secciones contra la violencia sobre la mujer.. 33
Artículo 72. Delegados de la Jefatura de la Fiscalía. 34
Disposiciones adicionales 34
Disposición adicional primera. Pensiones y ayudas. 34
Disposición adicional segunda. Protocolos de actuación. 35
Disposición adicional tercera. Modificación de la Ley Orgánica reguladora del Derecho a la Educación. 35
Disposición adicional cuarta. Modificación de la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo.. 36
Disposición adicional quinta. Modificación de la Ley Orgánica de Calidad de la Educación. 36
Disposición adicional sexta. Modificación de la Ley General de Publicidad. 38
Disposición adicional séptima. Modificación de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. 38
Disposición adicional octava. Modificación de la Ley General de la Seguridad Social.. 40
Disposición adicional novena. Modificación de la Ley de Medidas para la Reforma de la Función Pública. 41
Disposición adicional décima. Modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial.. 42
Disposición adicional undécima. Evaluación de la aplicación de la Ley. 43
Disposición adicional duodécima. Modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. 43
Disposición adicional decimotercera. Dotación del Fondo. 43
Disposición adicional decimocuarta. Informe sobre financiación. 43

Disposición adicional decimoquinta. Convenios en materia de vivienda. 44
Disposición adicional decimosexta. Coordinación de los Servicios Públicos de Empleo. 44
Disposición adicional decimoséptima. Escolarización. 44
Disposición adicional decimoctava. Planta de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer. 44
Disposición adicional decimonovena. Fondo de garantía de pensiones de alimentos. 44
Disposición adicional vigésima. Cambio de apellidos. 44
Disposición adicional vigesimoprimera. Macroencuesta de violencia contra la mujer. 44
Disposiciones transitorias 45
Disposición transitoria primera. Aplicación de medidas. 45
Disposición transitoria segunda. Derecho transitorio. 45
Disposiciones derogatorias 45
Disposición derogatoria única. 45
Disposiciones finales 45
Disposición final primera. Referencias normativas. 45
Disposición final segunda. Habilitación competencial. 45
Disposición final tercera. Naturaleza de la presente Ley. 45
Disposición final cuarta. Habilitación normativa. 45
Disposición final quinta. Modificaciones reglamentarias. 45
Disposición final sexta. Modificación de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita. 46
Disposición final séptima. Entrada en vigor. 46
ANEXO 46

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 07 de septiembre de 2022

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley orgánica.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La violencia de género no es un problema que afecte al ámbito privado. Al contrario, se manifiesta como el símbolo más brutal de la desigualdad existente en nuestra sociedad. Se trata de una violencia que se dirige sobre las mujeres por el hecho mismo de serlo, por ser consideradas, por sus agresores, carentes de los derechos mínimos de libertad, respeto y capacidad de decisión.

Nuestra Constitución incorpora en su artículo 15 el derecho de todos a la vida y a la integridad física y moral, sin que en ningún caso puedan ser sometidos a torturas ni a penas o tratos inhumanos o degradantes. Además, continúa nuestra Carta Magna, estos derechos vinculan a todos los poderes públicos y sólo por ley puede regularse su ejercicio.

La Organización de Naciones Unidas en la IV Conferencia Mundial de 1995 reconoció ya que la violencia contra las mujeres es un obstáculo para lograr los objetivos de igualdad, desarrollo y paz y viola y menoscaba el disfrute de los derechos humanos y las libertades fundamentales. Además la define ampliamente como una manifestación de las relaciones de poder históricamente desiguales entre mujeres y hombres. Existe ya incluso una definición técnica del síndrome de la mujer maltratada que consiste en «las agresiones sufridas por la mujer como consecuencia de los condicionantes socioculturales que actúan sobre el género masculino y femenino, situándola en una posición de subordinación al hombre y manifestadas en los tres ámbitos básicos de relación de la persona: maltrato en el seno de las relaciones de pareja, agresión sexual en la vida social y acoso en el medio laboral».

En la realidad española, las agresiones sobre las mujeres tienen una especial incidencia, existiendo hoy una mayor conciencia que en épocas anteriores sobre ésta, gracias, en buena medida, al esfuerzo realizado por las organizaciones de mujeres en su lucha contra todas las formas de violencia de género. Ya no es un «delito invisible», sino que produce un rechazo colectivo y una evidente alarma social.

II

Los poderes públicos no pueden ser ajenos a la violencia de género, que constituye uno de los ataques más flagrantes a derechos fundamentales como la libertad, la igualdad, la vida, la seguridad y la no discriminación proclamados en nuestra Constitución. Esos mismos poderes públicos tienen, conforme a lo dispuesto en el artículo 9.2 de la Constitución, la obligación de adoptar medidas de acción positiva para hacer reales y efectivos dichos derechos, removiendo los obstáculos que impiden o dificultan su plenitud.

En los últimos años se han producido en el derecho español avances legislativos en materia de lucha contra la violencia de género, tales como la Ley Orgánica 11/2003, de 29 de septiembre, de Medidas Concretas en Materia de Seguridad Ciudadana, Violencia Doméstica e Integración Social de los Extranjeros; la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, o la Ley 27/2003, de 31 de julio, reguladora de la Orden de Protección de las Víctimas de la Violencia Doméstica; además de las leyes aprobadas por diversas Comunidades

Autónomas, dentro de su ámbito competencial. Todas ellas han incidido en distintos ámbitos civiles, penales, sociales o educativos a través de sus respectivas normativas.

La Ley pretende atender a las recomendaciones de los organismos internacionales en el sentido de proporcionar una respuesta global a la violencia que se ejerce sobre las mujeres. Al respecto se puede citar la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación sobre la mujer de 1979; la Declaración de Naciones Unidas sobre la eliminación de la violencia sobre la mujer, proclamada en diciembre de 1993 por la Asamblea General; las Resoluciones de la última Cumbre Internacional sobre la Mujer celebrada en Pekín en septiembre de 1995; la Resolución WHA49.25 de la Asamblea Mundial de la Salud declarando la violencia como problema prioritario de salud pública proclamada en 1996 por la OMS; el informe del Parlamento Europeo de julio de 1997; la Resolución de la Comisión de Derechos Humanos de Naciones Unidas de 1997; y la Declaración de 1999 como Año Europeo de Lucha Contra la Violencia de Género, entre otros. Muy recientemente, la Decisión n.º 803/2004/CE del Parlamento Europeo, por la que se aprueba un programa de acción comunitario (2004-2008) para prevenir y combatir la violencia ejercida sobre la infancia, los jóvenes y las mujeres y proteger a las víctimas y grupos de riesgo (programa Daphne II), ha fijado la posición y estrategia de los representantes de la ciudadanía de la Unión al respecto.

El ámbito de la Ley abarca tanto los aspectos preventivos, educativos, sociales, asistenciales y de atención posterior a las víctimas, como la normativa civil que incide en el ámbito familiar o de convivencia donde principalmente se producen las agresiones, así como el principio de subsidiariedad en las Administraciones Públicas. Igualmente se aborda con decisión la respuesta punitiva que deben recibir todas las manifestaciones de violencia que esta Ley regula.

La violencia de género se enfoca por la Ley de un modo integral y multidisciplinar, empezando por el proceso de socialización y educación.

La conquista de la igualdad y el respeto a la dignidad humana y la libertad de las personas tienen que ser un objetivo prioritario en todos los niveles de socialización.

La Ley establece medidas de sensibilización e intervención en al ámbito educativo. Se refuerza, con referencia concreta al ámbito de la publicidad, una imagen que respete la igualdad y la dignidad de las mujeres. Se apoya a las víctimas a través del reconocimiento de derechos como el de la información, la asistencia jurídica gratuita y otros de protección social y apoyo económico. Proporciona por tanto una respuesta legal integral que abarca tanto las normas procesales, creando nuevas instancias, como normas sustantivas penales y civiles, incluyendo la debida formación de los operadores sanitarios, policiales y jurídicos responsables de la obtención de pruebas y de la aplicación de la ley.

Se establecen igualmente medidas de sensibilización e intervención en el ámbito sanitario para optimizar la detección precoz y la atención física y psicológica de las víctimas, en coordinación con otras medidas de apoyo.

Las situaciones de violencia sobre la mujer afectan también a los menores que se encuentran dentro de su entorno familiar, víctimas directas o indirectas de esta violencia. La Ley contempla también su protección no sólo para la tutela de los derechos de los menores, sino para garantizar de forma efectiva las medidas de protección adoptadas respecto de la mujer.

III

La Ley se estructura en un título preliminar, cinco títulos, veinte disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales.

En el título preliminar se recogen las disposiciones generales de la Ley que se refieren a su objeto y principios rectores.

En el título I se determinan las medidas de sensibilización, prevención y detección e intervención en diferentes ámbitos. En el educativo se especifican las obligaciones del sistema para la transmisión de valores de respeto a la dignidad de las mujeres y a la igualdad entre hombres y mujeres. El objetivo fundamental de la educación es el de proporcionar una formación integral que les permita conformar su propia identidad, así como

construir una concepción de la realidad que integre a la vez el conocimiento y valoración ética de la misma.

En la Educación Secundaria se incorpora la educación sobre la igualdad entre hombres y mujeres y contra la violencia de género como contenido curricular, incorporando en todos los Consejos Escolares un nuevo miembro que impulse medidas educativas a favor de la igualdad y contra la violencia sobre la mujer.

En el campo de la publicidad, ésta habrá de respetar la dignidad de las mujeres y su derecho a una imagen no estereotipada, ni discriminatoria, tanto si se exhibe en los medios de comunicación públicos como en los privados. De otro lado, se modifica la acción de cesación o rectificación de la publicidad legitimando a las instituciones y asociaciones que trabajan a favor de la igualdad entre hombres y mujeres para su ejercicio.

En el ámbito sanitario se contemplan actuaciones de detección precoz y apoyo asistencial a las víctimas, así como la aplicación de protocolos sanitarios ante las agresiones derivadas de la violencia objeto de esta Ley, que se remitirán a los Tribunales correspondientes con objeto de agilizar el procedimiento judicial. Asimismo, se crea, en el seno del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud, una Comisión encargada de apoyar técnicamente, coordinar y evaluar las medidas sanitarias establecidas en la Ley.

En el título II, relativo a los derechos de las mujeres víctimas de violencia, en su capítulo I, se garantiza el derecho de acceso a la información y a la asistencia social integrada, a través de servicios de atención permanente, urgente y con especialización de prestaciones y multidisciplinariedad profesional. Con el fin de coadyuvar a la puesta en marcha de estos servicios, se dotará un Fondo al que podrán acceder las Comunidades Autónomas, de acuerdo con los criterios objetivos que se determinen en la respectiva Conferencia Sectorial.

Asimismo, se reconoce el derecho a la asistencia jurídica gratuita, con el fin de garantizar a aquellas víctimas con recursos insuficientes para litigar una asistencia letrada en todos los procesos y procedimientos, relacionados con la violencia de género, en que sean parte, asumiendo una misma dirección letrada su asistencia en todos los procesos. Se extiende la medida a los perjudicados en caso de fallecimiento de la víctima.

Se establecen, asimismo, medidas de protección en el ámbito social, modificando el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, para justificar las ausencias del puesto de trabajo de las víctimas de la violencia de género, posibilitar su movilidad geográfica, la suspensión con reserva del puesto de trabajo y la extinción del contrato.

En idéntico sentido se prevén medidas de apoyo a las funcionarias públicas que sufran formas de violencia de las que combate esta Ley, modificando los preceptos correspondientes de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Se regulan, igualmente, medidas de apoyo económico, modificando el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, para que las víctimas de la violencia de género generen derecho a la situación legal de desempleo cuando resuelvan o suspendan voluntariamente su contrato de trabajo.

Para garantizar a las víctimas de violencia de género que carezcan de recursos económicos unas ayudas sociales en aquellos supuestos en que se estime que la víctima debido a su edad, falta de preparación general especializada y circunstancias sociales no va a mejorar de forma sustancial su empleabilidad, se prevé su incorporación al programa de acción específico creado al efecto para su inserción profesional. Estas ayudas, que se modularán en relación a la edad y responsabilidades familiares de la víctima, tienen como objetivo fundamental facilitarle unos recursos mínimos de subsistencia que le permitan independizarse del agresor; dichas ayudas serán compatibles con las previstas en la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de Ayudas y Asistencia a las Víctimas de Delitos Violentos y Contra la Libertad Sexual.

En el título III, concerniente a la Tutela Institucional, se procede a la creación de dos órganos administrativos. En primer lugar, la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia sobre la Mujer, en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a la que corresponderá, entre otras funciones, proponer la política del Gobierno en relación con la violencia sobre la mujer y coordinar e impulsar todas las actuaciones que se realicen en dicha materia, que necesariamente habrán de comprender todas aquellas actuaciones que

hagan efectiva la garantía de los derechos de las mujeres. También se crea el Observatorio Estatal de Violencia sobre la Mujer, como un órgano colegiado en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y que tendrá como principales funciones servir como centro de análisis de la situación y evolución de la violencia sobre la mujer, así como asesorar y colaborar con el Delegado en la elaboración de propuestas y medidas para erradicar este tipo de violencia.

En su título IV la Ley introduce normas de naturaleza penal, mediante las que se pretende incluir, dentro de los tipos agravados de lesiones, uno específico que incremente la sanción penal cuando la lesión se produzca contra quien sea o haya sido la esposa del autor, o mujer que esté o haya estado ligada a él por una análoga relación de afectividad, aun sin convivencia. También se castigarán como delito las coacciones leves y las amenazas leves de cualquier clase cometidas contra las mujeres mencionadas con anterioridad.

Para la ciudadanía, para los colectivos de mujeres y específicamente para aquellas que sufren este tipo de agresiones, la Ley quiere dar una respuesta firme y contundente y mostrar firmeza plasmándolas en tipos penales específicos.

En el título V se establece la llamada Tutela Judicial para garantizar un tratamiento adecuado y eficaz de la situación jurídica, familiar y social de las víctimas de violencia de género en las relaciones intrafamiliares.

Desde el punto de vista judicial nos encontramos ante un fenómeno complejo en el que es necesario intervenir desde distintas perspectivas jurídicas, que tienen que abarcar desde las normas procesales y sustantivas hasta las disposiciones relativas a la atención a las víctimas, intervención que sólo es posible a través de una legislación específica.

Una Ley para la prevención y erradicación de la violencia sobre la mujer ha de ser una Ley que recoja medidas procesales que permitan procedimientos ágiles y sumarios, como el establecido en la Ley 27/2003, de 31 de julio, pero, además, que compagine, en los ámbitos civil y penal, medidas de protección a las mujeres y a sus hijos e hijas, y medidas cautelares para ser ejecutadas con carácter de urgencia.

La normativa actual, civil, penal, publicitaria, social y administrativa presenta muchas deficiencias, debidas fundamentalmente a que hasta el momento no se ha dado a esta cuestión una respuesta global y multidisciplinar. Desde el punto de vista penal la respuesta nunca puede ser un nuevo agravio para la mujer.

En cuanto a las medidas jurídicas asumidas para garantizar un tratamiento adecuado y eficaz de la situación jurídica, familiar y social de las víctimas de violencia sobre la mujer en las relaciones intrafamiliares, se han adoptado las siguientes: conforme a la tradición jurídica española, se ha optado por una fórmula de especialización dentro del orden penal, de los Jueces de Instrucción, creando los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y excluyendo la posibilidad de creación de un orden jurisdiccional nuevo o la asunción de competencias penales por parte de los Jueces Civiles. Estos Juzgados conocerán de la instrucción, y, en su caso, del fallo de las causas penales en materia de violencia sobre la mujer, así como de aquellas causas civiles relacionadas, de forma que unas y otras en la primera instancia sean objeto de tratamiento procesal ante la misma sede. Con ello se asegura la mediación garantista del debido proceso penal en la intervención de los derechos fundamentales del presunto agresor, sin que con ello se reduzcan lo más mínimo las posibilidades legales que esta Ley dispone para la mayor, más inmediata y eficaz protección de la víctima, así como los recursos para evitar reiteraciones en la agresión o la escalada en la violencia.

Respecto de la regulación expresa de las medidas de protección que podrá adoptar el Juez de Violencia sobre la Mujer, se ha optado por su inclusión expresa, ya que no están recogidas como medidas cautelares en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que sólo regula la prohibición de residencia y la de acudir a determinado lugar para los delitos recogidos en el artículo 57 del Código Penal (artículo 544 bis de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, introducido por la Ley Orgánica 14/1999, de 9 de junio, de modificación del Código Penal de 1995, en materia de protección a las víctimas de malos tratos y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal). Además se opta por la delimitación temporal de estas medidas (cuando son medidas cautelares) hasta la finalización del proceso. Sin embargo, se añade la posibilidad de que cualquiera de estas medidas de protección pueda ser utilizada como medida de seguridad, desde el principio o durante la ejecución de la sentencia, incrementando con ello la lista del artículo 105 del Código Penal (modificado por la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código

Penal), y posibilitando al Juez la garantía de protección de las víctimas más allá de la finalización del proceso.

Se contemplan normas que afectan a las funciones del Ministerio Fiscal, mediante la creación del Fiscal contra la Violencia sobre la Mujer, encargado de la supervisión y coordinación del Ministerio Fiscal en este aspecto, así como mediante la creación de una Sección equivalente en cada Fiscalía de los Tribunales Superiores de Justicia y de las Audiencias Provinciales a las que se adscribirán Fiscales con especialización en la materia. Los Fiscales intervendrán en los procedimientos penales por los hechos constitutivos de delitos o faltas cuya competencia esté atribuida a los Juzgados de Violencia sobre la Mujer, además de intervenir en los procesos civiles de nulidad, separación o divorcio, o que versen sobre guarda y custodia de los hijos menores en los que se aleguen malos tratos al cónyuge o a los hijos.

En sus disposiciones adicionales la Ley lleva a cabo una profunda reforma del ordenamiento jurídico para adaptar las normas vigentes al marco introducido por el presente texto. Con objeto de armonizar las normas anteriores y ofrecer un contexto coordinado entre los textos legales, parte de la reforma integral se ha llevado a cabo mediante la modificación de normas existentes. En este sentido, las disposiciones adicionales desarrollan las medidas previstas en el articulado, pero integrándolas directamente en la legislación educativa, publicitaria, laboral, de Seguridad Social y de Función Pública; asimismo, dichas disposiciones afectan, en especial, al reconocimiento de pensiones y a la dotación del Fondo previsto en esta Ley para favorecer la asistencia social integral a las víctimas de violencia de género.

En materia de régimen transitorio se extiende la aplicación de la presente Ley a los procedimientos en tramitación en el momento de su entrada en vigor, aunque respetando la competencia judicial de los órganos respectivos.

Por último, la presente Ley incluye en sus disposiciones finales las habilitaciones necesarias para el desarrollo normativo de sus preceptos.

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1. *Objeto de la Ley.*

1. La presente Ley tiene por objeto actuar contra la violencia que, como manifestación de la discriminación, la situación de desigualdad y las relaciones de poder de los hombres sobre las mujeres, se ejerce sobre éstas por parte de quienes sean o hayan sido sus cónyuges o de quienes estén o hayan estado ligados a ellas por relaciones similares de afectividad, aun sin convivencia.

2. Por esta ley se establecen medidas de protección integral cuya finalidad es prevenir, sancionar y erradicar esta violencia y prestar asistencia a las mujeres, a sus hijos menores y a los menores sujetos a su tutela, o guarda y custodia, víctimas de esta violencia.

3. La violencia de género a que se refiere la presente Ley comprende todo acto de violencia física y psicológica, incluidas las agresiones a la libertad sexual, las amenazas, las coacciones o la privación arbitraria de libertad.

4. La violencia de género a que se refiere esta Ley también comprende la violencia que con el objetivo de causar perjuicio o daño a las mujeres se ejerza sobre sus familiares o allegados menores de edad por parte de las personas indicadas en el apartado primero.

Artículo 2. *Principios rectores.*

A través de esta Ley se articula un conjunto integral de medidas encaminadas a alcanzar los siguientes fines:

a) Fortalecer las medidas de sensibilización ciudadana de prevención, dotando a los poderes públicos de instrumentos eficaces en el ámbito educativo, servicios sociales, sanitario, publicitario y mediático.

b) Consagrar derechos de las mujeres víctimas de violencia de género, exigibles ante las Administraciones Públicas, y así asegurar un acceso rápido, transparente y eficaz a los servicios establecidos al efecto.

c) Reforzar hasta la consecución de los mínimos exigidos por los objetivos de la ley los servicios sociales de información, de atención, de emergencia, de apoyo y de recuperación integral, así como establecer un sistema para la más eficaz coordinación de los servicios ya existentes a nivel municipal y autonómico.

d) Garantizar derechos en el ámbito laboral y funcionarial que concilien los requerimientos de la relación laboral y de empleo público con las circunstancias de aquellas trabajadoras o funcionarias que sufran violencia de género.

e) Garantizar derechos económicos para las mujeres víctimas de violencia de género, con el fin de facilitar su integración social.

f) Establecer un sistema integral de tutela institucional en el que la Administración General del Estado, a través de la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia sobre la Mujer, en colaboración con el Observatorio Estatal de la Violencia sobre la Mujer, impulse la creación de políticas públicas dirigidas a ofrecer tutela a las víctimas de la violencia contemplada en la presente Ley.

g) Fortalecer el marco penal y procesal vigente para asegurar una protección integral, desde las instancias jurisdiccionales, a las víctimas de violencia de género.

h) Coordinar los recursos e instrumentos de todo tipo de los distintos poderes públicos para asegurar la prevención de los hechos de violencia de género y, en su caso, la sanción adecuada a los culpables de los mismos.

i) Promover la colaboración y participación de las entidades, asociaciones y organizaciones que desde la sociedad civil actúan contra la violencia de género.

j) Fomentar la especialización de los colectivos profesionales que intervienen en el proceso de información, atención y protección a las víctimas.

k) Garantizar el principio de transversalidad de las medidas, de manera que en su aplicación se tengan en cuenta las necesidades y demandas específicas de todas las mujeres víctimas de violencia de género.