



# **SEGURIDAD OPERATIVA (Nivel 2)**



## Índice de Contenidos

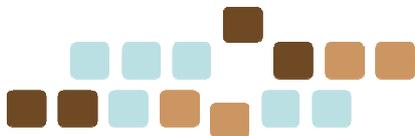
<b>INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO SEGURIDAD OPERATIVA .....</b>	<b>3</b>
<b>1. LOS SERVICIOS PORTUARIOS .....</b>	<b>5</b>
1.1. Concepto y clases de servicios portuarios. ....	5
1.2. Servicios prestados en los puertos de interés general. ....	5
1.3. Concepto y clases de servicios generales. ....	6
1.4. Concepto y clases de servicios básicos. ....	8
<b>2. SISTEMAS DE SEGURIDAD OPERATIVA .....</b>	<b>10</b>
2.1. Protección de los puertos .....	10
2.1.1. Evaluación de la protección del puerto. ....	10
2.1.2. Plan de protección del puerto. ....	11
2.1.3. Declaración de cumplimiento de los puertos. ....	14
2.1.4. Ejercicios y prácticas de protección en los puertos. ....	15
2.1.5. Niveles de protección .....	16
2.1.6. Oficiales de protección y acreditación .....	18
2.1.7. Organizaciones de protección reconocidas para puertos e instalaciones portuarias. ....	18
2.1.8. Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques. ....	19
2.1.9. Notificación de incidentes y accidentes en el mar. ....	20
2.1.10. Medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables. ....	21
2.1.11. Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar. ....	23
2.2. Medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes. ....	24
2.3. Control de actividades no reguladas. ....	25
2.4. Control del acceso a los puertos. ....	29
2.5. Tratamiento de la información de protección. ....	29
2.6. Control de la aplicación de la normativa sobre protección marítima... ..	30
<b>3. TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>31</b>
3.1. Normativa general de circulación .....	31
3.2. Normas de comportamiento en la circulación .....	34
3.2.1. Usuarios y conductores. ....	34
3.2.2. Obras y actividades prohibidas. ....	34
3.2.3. Normas generales de conductores. ....	36
3.2.4. Bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y similares. ....	37
3.3. Señalización .....	39
3.3.1. Normas generales sobre señales. ....	39
3.3.2. Prioridad entre señales. ....	39
3.3.3. Formato de las señales. ....	40
3.3.4. Idioma de las señales. ....	40
3.3.5. Mantenimiento de señales y señales circunstanciales. ....	40

---



3.3.6.	Retirada, sustitución y alteración de señales. ....	41
3.4.	Las autorizaciones administrativas .....	42
3.4.1.	Normas generales sobre autorizaciones administrativas.....	42
3.4.2.	Permisos y licencias de conducción. ....	42
3.4.3.	Permisos de circulación y documentación de los vehículos. ....	45
3.4.4.	Matrículas.....	46
3.4.5.	Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia. ....	46
3.4.6.	Suspensión cautelar. ....	49
3.5.	Infracciones, Sanciones y Responsabilidad.....	50
3.5.1.	Cuadro general de infracciones. ....	50
3.5.2.	Competencias. ....	55
3.6.	Responsabilidad .....	57
<b>4.</b>	<b>PARÁMETROS DE ACTUACIÓN SOBRE PROTECCION DE LA SEGURIDAD CIUDADANA CONTEMPLADOS EN LA LEY ORGANICA 1/1992, DE 21 DE FEBRERO .....</b>	<b>59</b>
4.1.	Consideraciones generales .....	59
4.2.	Espectáculos públicos y actividades recreativas. ....	63
4.3.	Documentación e identificación personal. ....	63
4.4.	Actividades relevantes para la seguridad ciudadana.....	65
4.5.	Medidas de seguridad en establecimientos e instalaciones. ....	66
4.6.	Actuaciones para el mantenimiento y restablecimiento de la seguridad ciudadana .....	67
<b>5.</b>	<b>TÉCNICAS DE DEFENSA Y PROTECCIÓN PERSONAL.....</b>	<b>71</b>
5.1.	Consejos básicos para la Defensa Personal .....	71
5.2.	La defensa personal.....	72
5.2.1.	Las "distancias" fundamentales que se manejan en un enfrentamiento callejero. ....	72
5.2.2.	Manejo de la Técnica de Golpes.....	73
5.2.3.	Golpes de distancia media .....	76
5.2.4.	Puntos Vitales.....	80
<b>6.</b>	<b>COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA EN MATERIA DE SEGURIDAD.....</b>	<b>85</b>
<b>7.</b>	<b>COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO.....</b>	<b>90</b>
<b>8.</b>	<b>MAPA CONCEPTUAL.....</b>	<b>94</b>
<b>9.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>95</b>

---



## INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO SEGURIDAD OPERATIVA

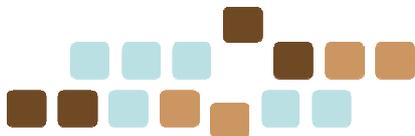
---

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

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

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

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



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

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

### **Resumen de los contenidos del manual**

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

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

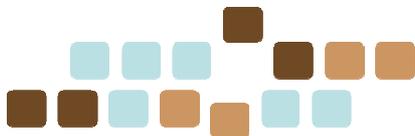
En el segundo punto veremos los sistemas de seguridad operativa. En tercer lugar nos detendremos en ver las normas que rigen el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial.

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

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

Lo siguiente que veremos serán las competencias de la Autoridad Portuaria en materia de seguridad.

En el último punto recogemos la forma de colaboración con las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado.



## 1. LOS SERVICIOS PORTUARIOS

---

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

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

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

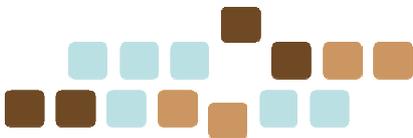
### 1.2. Servicios prestados en los puertos de interés general.

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



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

Puertos del Estado promoverá la competencia en el sistema portuario, pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que a tal fin sean necesarias, conforme a lo dispuesto en la ley y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros organismos.



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

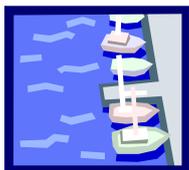
Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.
- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.

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

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

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

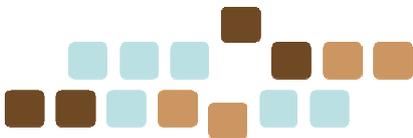


- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

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



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



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



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

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

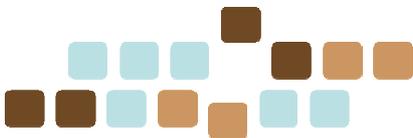


f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración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



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





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

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

Los servicios básicos son los siguientes:

a) Servicio de practicaaje.

b) Servicios técnico-náuticos:

- Remolque portuario.
- Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

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



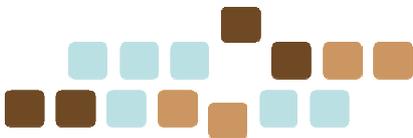
d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:



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

e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

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

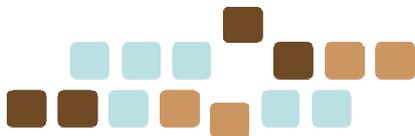


Estos servicios básicos estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad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

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

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

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



## 2. SISTEMAS DE SEGURIDAD OPERATIVA

---

### 2.1. Protección de los puertos

#### 2.1.1. Evaluación de la protección del puerto.

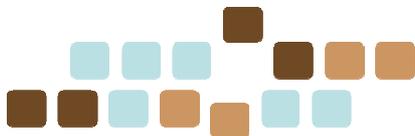
Cada autoridad de protección portuaria velará por que se efectúe una evaluación de la protección de los puertos que gestiona. Dicha evaluación será realizada bien por la autoridad de protección portuaria o bien por una organización de protección portuaria reconocida autorizada por ella.

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 para tal efecto en la ley.



5. La autoridad nacional competente para la protección marítima aprobará la metodología de trabajo para la realización de las evaluaciones de protección del puerto.

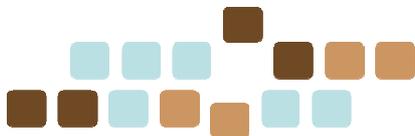
6. La autoridad de protección portuaria remitirá las evaluaciones de la protección al Ministerio del Interior para su aprobación, previo informe del comité consultivo de protección del puerto y, en su caso, del informe del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública.

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.

#### 2.1.2. 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 la ley. Dicho plan deberá tener en cuenta los resultados de la evaluación de la protección del puerto correspondiente, realizada según lo dispuesto anteriormente.

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, 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.

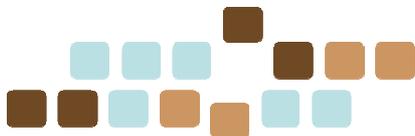
4. El plan de protección del puerto se elaborará teniendo en cuenta como mínimo las prescripciones, así como las directrices y metodología establecida, en su caso, por la autoridad nacional competente para la protección marítima. Dicho plan incluirá medidas de protección que se aplicarán a los pasajeros 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 la ley.

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 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.

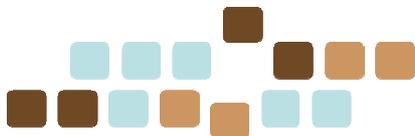
e) Las comunicaciones y habilitación de la protección.

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.

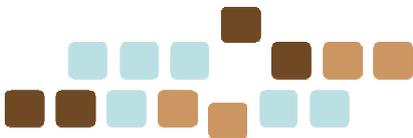
11. El plan de protección del puerto se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados. Corresponde a la autoridad nacional de protección portuaria habilitar el acceso al plan de protección a aquellos organismos que, previa solicitud razonada, requieran el acceso a la información contenida en el mismo. Dicha consulta deberá limitarse a la información estrictamente necesaria para el desarrollo de sus competencias.

### 2.1.3. Declaración de cumplimiento de los puertos.

1. Los puertos sujetos a las prescripciones 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.

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:

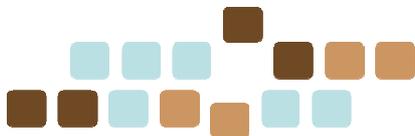
- a) Al producirse un incumplimiento grave.
- b) Verificarse que el puerto ha dejado de estar sujeto a lo prescrito.

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.

#### 2.1.4. 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.

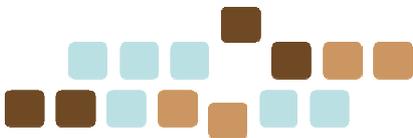
#### 2.1.5. Niveles de protección

1. Se establecen tres niveles de protección marítima en los puertos a los que sea de aplicación la ley:

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



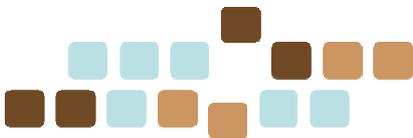
suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

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.



#### 2.1.6. **Oficiales de protección y acreditación**

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.

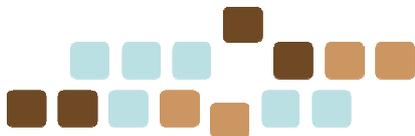
Cuando los nombramientos de oficial de protección del puerto y de oficial de protección de la instalación o instalaciones portuarias no concurren en la misma persona, la autoridad de protección portuaria se asegurará de que exista una estrecha colaboración entre ambos, dictando al efecto las instrucciones 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.

#### 2.1.7. **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.

#### **2.1.8. Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques**

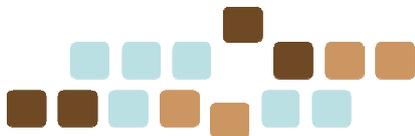
##### **Obligaciones del expedidor.**

No podrá presentarse para el transporte por vía marítima o cargarse a bordo de un buque en un puerto español, cualquiera que sea su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante sin la entrega previa a la empresa naviera, al agente o al capitán de una declaración que incluya todos los datos necesarios.

El expedidor facilitará a la empresa naviera, al agente o al capitán del buque dicha declaración y garantizará que la carga presentada para el transporte corresponde efectivamente a la declarada.

##### **Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo.**

1. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y abandone un puerto español notificará a la Capitanía Marítima que ejerza su competencia en dicho puerto, a más tardar en el



momento de la salida, todos los datos necesarios.

2. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino a un puerto español o que tenga que fondear en el mar territorial español, deberá notificar la información mencionada en el apartado anterior a la Capitanía Marítima competente, antes de abandonar el puerto de carga de dichas mercancías o, si esta información no está disponible en el momento de la salida, en cuanto conozca el puerto de destino o de fondeo.

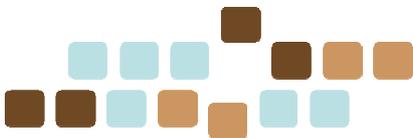
3. El intercambio de información por medios electrónicos se efectuará de acuerdo con las normas en cada caso establecidas y deberá utilizar la sintaxis y los procedimientos determinados.

#### 2.1.9. **Notificación de incidentes y accidentes en el mar.**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas internacionales y con objeto de prevenir o reducir riesgos significativos para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino, la Administración marítima efectuará el seguimiento y adoptará las medidas adecuadas para que los capitanes de los buques, que naveguen por la zona SAR bajo su responsabilidad o por la zona económica exclusiva, comuniquen inmediatamente a las estaciones costeras de otros Estados miembros de la Unión Europea, que se encuentren situadas en dicha zona geográfica, los extremos siguientes:

a) Cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, tales como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural.

b) Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o



navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación.

c) Cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral de un Estado miembro, tales como vertidos o riesgo de vertidos de productos contaminantes en el mar.

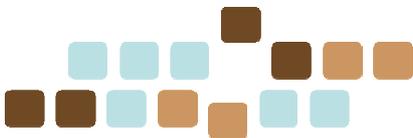
d) Cualquier mancha de materiales contaminantes contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

2. El mensaje de aviso deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen y el de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del accidente o del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851 (20) de la OMI.

#### **2.1.10. Medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables.**

1. Si las Capitanías Marítimas consideran que, en condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, existe un riesgo grave de contaminación de las aguas marítimas o de las zonas costeras españolas de otros Estados o que existen riesgos para la vida humana, podrán adoptar las siguientes medidas:

a) Facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria afectada y que desee entrar o salir del puerto, siempre que ello sea posible, toda la información sobre el estado del mar y sobre las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que pueden entrañar para el buque, la carga, la tripulación y los pasajeros.



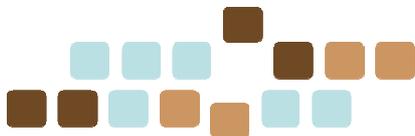
b) Cualesquiera otras medidas o decisiones que, sin perjuicio de la asistencia a los buques en peligro de conformidad con el artículo 20, se consideren adecuadas, tales como recomendar o prohibir, a un buque en particular o a todos los buques en general, la entrada, la salida del puerto, en las zonas afectadas, hasta que se haya determinado que ya no existen riesgos para la vida humana o para el medio ambiente.

c) Limitar al máximo, o prohibir si fuera necesario, que los buques carguen combustible en terminales sitas en sus aguas territoriales.

2. El capitán informará a la empresa naviera de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1 que, sin embargo, no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional tal como establece el Convenio SOLAS.

En los casos en que la decisión adoptada por el capitán no se ajuste a las medidas adoptadas en aplicación de lo previsto en el apartado 1, informará a la Capitanía Marítima competente sobre las razones que justifiquen su decisión. La Capitanía Marítima, en tal caso, podrá reconsiderar o mantener la autorización, prohibición o medida inicialmente acordada y comunicará, por cualquier medio, al capitán del buque la resolución finalmente adoptada, para su cumplimiento.

3. Las medidas adoptadas por las Capitanías Marítimas habrán de basarse en el pronóstico de las condiciones meteorológicas y del estado del mar facilitado por el Instituto Nacional de Meteorología.



### 2.1.11. Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar.

1. La Administración marítima adoptará, en caso de incidente o accidente en el mar, las medidas apropiadas, de conformidad con las normas internacionales, para garantizar la seguridad marítima y de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino y costero.

2. Cuando la Administración marítima considere que, en caso de accidente o incidente de un buque de los previstos, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace al litoral o a los intereses de la zona costera afectada, a la seguridad de los demás buques, de sus tripulaciones, de los pasajeros o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá adoptar, entre otras, las medidas siguientes:

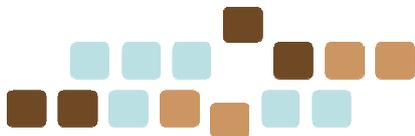
a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán del buque a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

3. El operador, la empresa naviera, el capitán del buque y el propietario de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo deberán prestar toda la cooperación que, con respeto al ordenamiento jurídico nacional e internacional, le sea requerida por la Administración



marítima con la finalidad de reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

4. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código IGS informará a la empresa naviera, con base en dicho código, de cualquier incidente o accidente. En cuanto haya sido informada de tal situación, la empresa deberá ponerse en comunicación con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

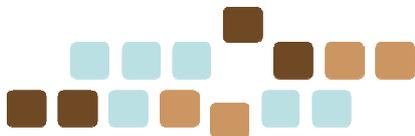
## **2.2. Medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.**

Se prohíbe la entrada en puertos españoles, en terminales o en zonas de fondeo, de buques petroleros de casco único, cualquiera que sea la bandera que enarbolan, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado.

El incumplimiento de la constituye infracción muy grave, cuya sanción será de multa de hasta 3.000.000 de euros.

Será responsable de dicha infracción la persona física o jurídica que resulte de la aplicación del artículo 118.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El procedimiento sancionador se regirá por lo previsto en el Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por sus disposiciones de desarrollo y por lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

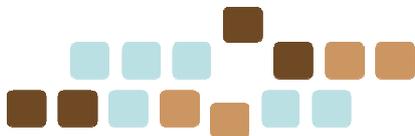


### 2.3. Control de actividades no reguladas.

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 lo que hemos descrito anteriormente

1. Todo buque incluido en las anteriores descripciones 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:

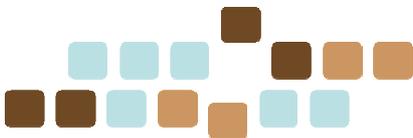
a) Con al menos 24 horas de antelación a la entrada del buque en el puerto.

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 que se verá posteriormente.

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 anterior.

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.

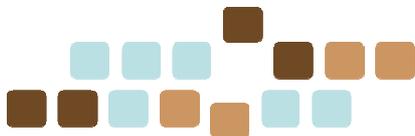
7. La capitanía marítima y la autoridad de protección portuaria afectada, verificarán cada seis meses el cumplimiento de las condiciones establecidas en el apartado 5. Si alguna de las condiciones establecidas en la exención dejara de cumplirse, se informará de ello a la Dirección General de



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, 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, antes de la entrada del buque al puerto.



## **2.4. Control del acceso a los puertos.**

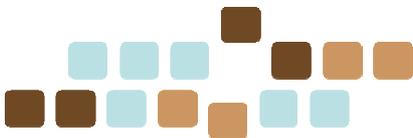
1. El control de acceso a los puertos se efectuará según lo dispuesto en el correspondiente plan de protección.

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.

## **2.5. 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 lo descrito en materia de protección portuaria 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 descritos.

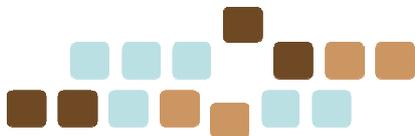


Asimismo, deberá cumplirse el deber de confidencialidad respecto de los informes y registros referidos.

## **2.6. 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.



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

---

#### 3.1. Normativa general de circulación

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



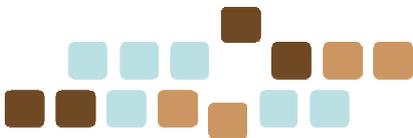
- Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (BOE núm. 178, de 27 de julio; corrección de errores en BOE núm. 75, de 28 de marzo).

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

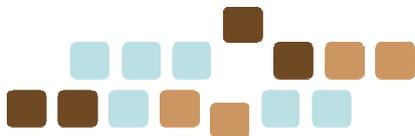
A la Normativa anterior se han realizado las siguientes Modificaciones:

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

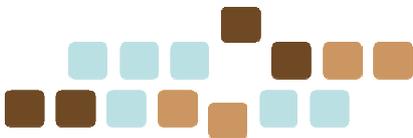
- ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 190, de 10 de agosto de 2005).



- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE núm. 172, de 20 de julio).
- Real Decreto 8/2005, de 14 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 22, de 26 de enero).
- Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre; corrección de errores en BOE núm. 3, de 3 de enero de 2004).
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).
- Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (BOE núm. 80, de 3 de abril).
- Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 304, de 20 de diciembre).
- Real Decreto 1947/2000, de 1 de diciembre, por el que se modifica la composición de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 289, de 2 de diciembre).



- Ley 43/1999, de 26 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (BOE núm. 283, de 26 de noviembre).
- Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 312, de 30 de diciembre).
- Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 238, de 4 de octubre).
- Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, por el que se adaptan a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Circulación y el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico (BOE núm. 42, de 18 de febrero).
- Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencias de Competencias Ejecutivas en materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña (BOE núm. 300, de 16 de diciembre). Y Ley 14/1997, de 24 de diciembre, del Parlamento de Cataluña, de creación del Servicio Catalán de Tráfico (DOGC. núm. 2548, de 31 de diciembre). Y Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre el traspaso de servicios y funciones de la Administración General del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (BOE núm. 79, de 2 de abril).
- Ley 5/1997, de 24 de marzo, de reforma del texto articulado de la de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 72, de 25 de marzo).
- Orden de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la Estadística de Accidentes de la Circulación (BOE núm. 47, de 24 de febrero; corrección de errores en BOE núm. 115, de 14 de mayo).



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

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

### 3.2. Normas de comportamiento en la circulación

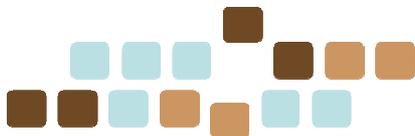
#### 3.2.1. Usuarios y conductores.

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

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

#### 3.2.2. Obras y actividades prohibidas

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de la ley necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se registrarán por lo dispuesto en la Ley de Carreteras y su Reglamento, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que podrá llevarse a efecto a petición de la Jefatura Central de Tráfico.



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

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

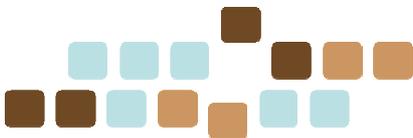
3. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

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

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

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

6. No podrán circular por las vías objeto de la ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos; así como tampoco emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos y en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan



obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

### 3.2.3. Normas generales de conductores.

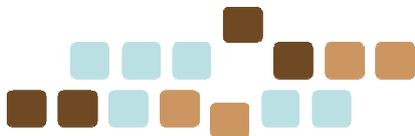
1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad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

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

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

Se 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.

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



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

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

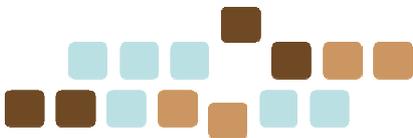
5. Queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía.

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

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

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

1. No podrá circular por las vías objeto de la ley, el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos,



estimulantes y otras sustancias análogas.

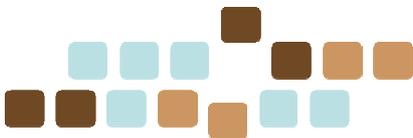
2. Todos los conductores de vehículos y bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

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



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

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



### 3.3. Señalización

#### 3.3.1. Normas generales sobre señales.



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

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

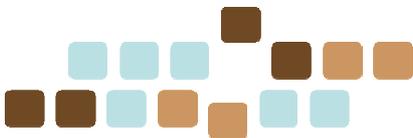
En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.

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

#### 3.3.2. Prioridad entre señales.

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

- a. Señales y órdenes de los agentes de la circulación.
- b. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
- c. Semáforos.
- d. Señales verticales de circulación.



e. Marcas viales.

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

**3.3.3. Formato de las señales.**

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

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

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

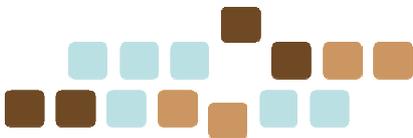
**3.3.4. Idioma de las señales.**

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

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

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

También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los



agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

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

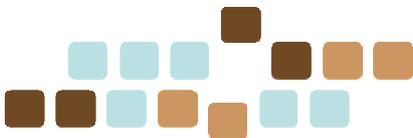
3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de la ley corresponderá a los organismos que las realicen o las empresas adjudicatarias de las mismas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones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

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

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

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

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención



### 3.4. Las autorizaciones administrativas

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

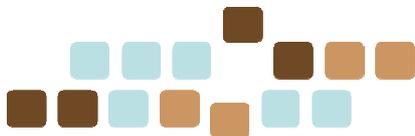
1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor por las vías objeto de la ley queda sometida al régimen de autorización administrativa previa.

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

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

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

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



vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa.

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

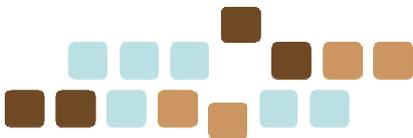
A los fines de garantizar la seguridad vial, el Gobierno determinará los elementos personales y materiales mínimos de los centros de enseñanza y de reconocimiento y las condiciones para su autorización. En particular, se regulará reglamentariamente el régimen docente y de funcionamiento de los centros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

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

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

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

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



- a. Titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción con aquella antigüedad: ocho puntos.
- b. Titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción: ocho puntos.

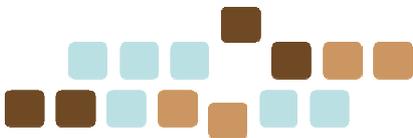
El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido.

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

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

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

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



puntos, pasarán a disponer de un total de 12 puntos.

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

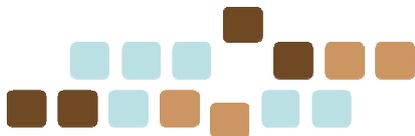
6. La pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

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

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

2. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deberán estar previamente homologados o ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Dichos vehículos habrán de ser identificables, ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble, las marcas y contraseñas que reglamentariamente sean exigibles con objeto de individualizarlos, autenticar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

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



la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en la forma que se disponga reglamentariamente.

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

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

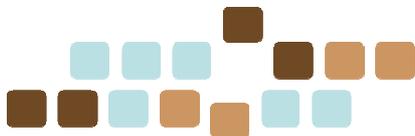
#### 3.4.4. **Matrículas.**

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

2. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder, en los términos que se fijen reglamentariamente, permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma.

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

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



y del Procedimiento Administrativo Común.

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

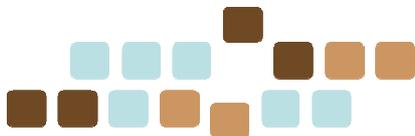
3. Con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, la vigencia de las autorizaciones administrativas reguladas en este Título estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento.

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

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

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

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



el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

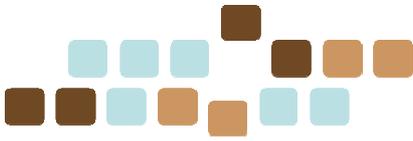
En este caso, el titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo fuera notificado. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

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

7. El titular de una autorización para conducir, cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.

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

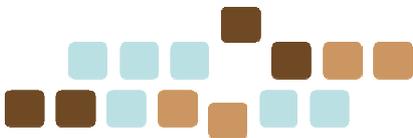
8. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior.



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

#### 3.4.6. **Suspensión cautelar.**

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



### 3.5. Infracciones, Sanciones y Responsabilidad

#### 3.5.1. Cuadro general de infracciones.

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

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

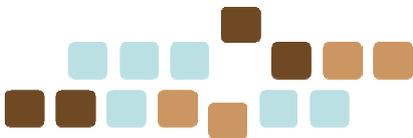
3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en la ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes.

4. Son infracciones graves las conductas tipificadas en la ley referidas a:

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

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

c. Circular sin el alumbrado reglamentario en situaciones de falta o



disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento a otros usuarios de la vía y en aquellos supuestos en los que su uso sea obligatorio.

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

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

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

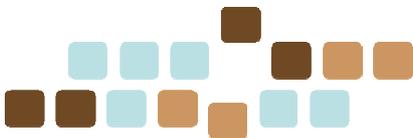
g. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

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

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

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

k. No respetar la luz roja de un semáforo.



l. No respetar una señal de stop.

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

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

ñ. Conducción negligente.

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

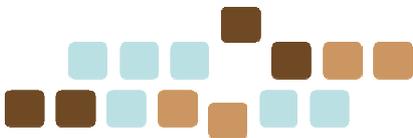
p. No facilitar su identidad ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

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

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

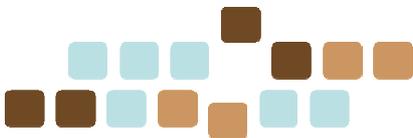
a. La conducción por las vías objeto de la ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan, y, en todo caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.

b. Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para detección de posibles



intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, y la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

- c. Sobrepasar en más de un 50 % la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 km por hora dicho límite máximo.
- d. La conducción manifiestamente temeraria.
- e. La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 % el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor con excepción de los autobuses de líneas urbanas e interurbanas.
- f. La circulación en sentido contrario al establecido.
- g. Las competiciones y carreras no autorizadas entre vehículos.
- h. El exceso en más del 50 % en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 % en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.
- i. El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello y no exista causa justificada que lo impida.
- j. La conducción de un vehículo sin ser titular de la autorización administrativa correspondiente.
- k. Circular con un vehículo no matriculado o careciendo de las autorizaciones administrativas correspondientes, o que éstas carezcan de validez por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente.



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

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

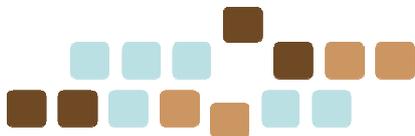
n. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.

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

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

p. Circular en posición paralela con vehículos prohibidos expresamente para ello por la ley.

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



### 3.5.2. Competencias.

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

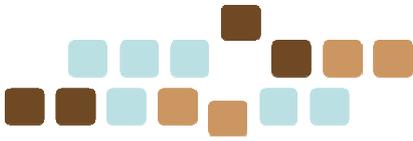
Si se trata de una infracción cometida en el territorio de más de una Comunidad Autónoma o de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá, en su caso, al Delegado del Gobierno de la Comunidad Autónoma o al Subdelegado del Gobierno de la provincia en que la infracción hubiera sido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

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

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

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

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

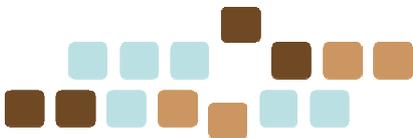


razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por los Alcaldes.

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

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

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



### 3.6. Responsabilidad

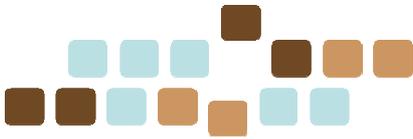
1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en la ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción, excepto en el supuesto de los pasajeros de los vehículos que estén obligados a utilizar el casco de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente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

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

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

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

3. El titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido una infracción, debidamente requerido para ello, tienen el deber de identificar verazmente al conductor responsable de la infracción. Si incumpliera esta obligación en el trámite procedimental oportuno, sin causa justificada, será



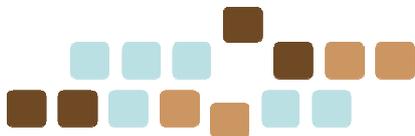
sancionado pecuniariamente como autor de la infracción muy grave.

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

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

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

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



#### 4. PARÁMETROS DE ACTUACIÓN SOBRE PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD CIUDADANA CONTEMPLADOS EN LA LEY ORGANICA 1/1992, DE 21 DE FEBRERO

---

##### 4.1. Consideraciones generales

La protección de la seguridad ciudadana y el ejercicio de las libertades públicas constituyen un binomio inseparable, y ambos conceptos son requisitos básicos de la convivencia en una sociedad democrática.

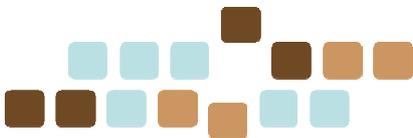
La constitución, por otra parte, establece una atribución genérica de competencia al estado en materia de seguridad pública (artículo 149.1.29) y, específicamente, atribuye a las fuerzas y cuerpos de seguridad, bajo la dependencia del gobierno, la tarea de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y de garantizar la seguridad ciudadana (artículo 104.1), afectando en su regulación al ejercicio de algunos derechos fundamentales, como el derecho a la libertad, a la libre circulación por el territorio nacional y a entrar y salir libremente de España o al derecho de reunión.

Las Comunidades Autónomas participarán en el mantenimiento de la Seguridad Pública en los términos que establezcan los respectivos estatutos y en el marco de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Las corporaciones locales participarán en el mantenimiento de la Seguridad Pública en los términos establecidos en la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y en el marco de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

El mantenimiento de la Seguridad Pública se ejercerá por las distintas Administraciones Públicas a través de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Son Fuerzas y Cuerpos de Seguridad:



- a. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dependientes del Gobierno de la nación.
- b. Los Cuerpos de Policía dependientes de las Comunidades Autónomas.
- c. Los Cuerpos de Policía dependientes de las Corporaciones Locales.

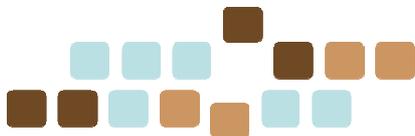
Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ajustarán su actuación al principio de cooperación recíproca y su coordinación se efectuará a través de los órganos que a tal efecto establece la Ley.

Todos los ciudadanos tienen el deber de prestar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad el auxilio necesario en la investigación y persecución de los delitos en los términos previstos legalmente.

Las personas y entidades que ejerzan funciones de vigilancia, seguridad o custodia referidas a personal y bienes o servicios de titularidad pública o privada tienen especial obligación de auxiliar o colaborar en todo momento con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ejercen sus funciones en todo el territorio nacional y están integradas por:

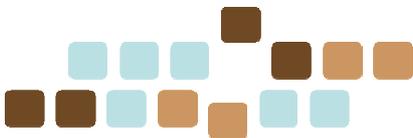
- a. El Cuerpo Nacional de Policía, que es un instituto armado de naturaleza civil, dependiente del Ministro del Interior.
- b. La Guardia Civil, que es un instituto armado de naturaleza militar, dependiente del Ministro del Interior, en el desempeño de las funciones que la ley le atribuye, y del Ministro de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que este o el Gobierno le encomienden. En tiempo de guerra y durante el estado de sitio, dependerá exclusivamente del Ministro de Defensa.



Corresponde al Ministro del Interior la Administración General de la Seguridad ciudadana y el mando superior de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como la responsabilidad de las relaciones de colaboración y auxilio con las autoridades policiales de otros países, conforme a lo establecido en Tratados y Acuerdos Internacionales.

Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado tienen como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana mediante el desempeño de las siguientes funciones:

- a. Velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciban de las autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias.
- b. Auxiliar y proteger a las personas y asegurar la conservación y custodia de los bienes que se encuentren en situación de peligro por cualquier causa.
- c. Vigilar y proteger los edificios e instalaciones públicos que lo requieran.
- d. Velar por la protección y seguridad de altas personalidades.
- e. Mantener y restablecer, en su caso, el orden y la seguridad ciudadana.
- f. Prevenir la comisión de actos delictivos.
- g. Investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del juez o tribunal competente y elaborar los informes técnicos y periciales procedentes.
- h. Captar, recibir y analizar cuantos datos tengan interés para el orden y la Seguridad Pública, y estudiar, planificar y ejecutar los métodos y técnicas de prevención de la delincuencia.



- i. Colaborar con los servicios de protección civil en los casos de grave riesgo, catástrofe, o calamidad pública, en los términos que se establezcan en la legislación de protección civil.

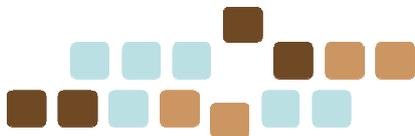
Las funciones señaladas en el párrafo anterior serán ejercidas con arreglo a la siguiente distribución territorial de competencias:

- a. Corresponde al Cuerpo Nacional de Policía ejercitar dichas funciones en las capitales de provincia y en los términos municipales y núcleos urbanos que el Gobierno determine.
- b. La Guardia Civil las ejercerá en el resto del territorio nacional y sumar territorial.

No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, los miembros del Cuerpo Nacional de Policía podrán ejercer las funciones de investigación y las de coordinación de los datos a que se refieren los apartados G) y H) del número 1 de este artículo, en todo el territorio nacional.

La Guardia Civil, para el desempeño de sus competencias propias, podrá asimismo realizar las investigaciones procedentes en todo el territorio nacional, cuando ello fuere preciso.

En todo caso de actuación fuera de su ámbito territorial, los miembros de cada cuerpo deberán dar cuenta al otro de las mismas.



## 4.2. Espectáculos públicos y actividades recreativas.

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

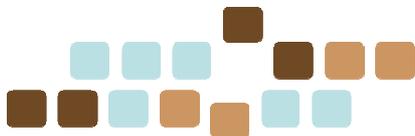
- a. Garantizar la seguridad ciudadana frente a los riesgos que, para las personas o sus bienes, se puedan derivar del comportamiento de quienes organicen un espectáculo o actividad recreativa, participen en ellos o los presencien.
- b. Asegurar la pacífica convivencia cuando pudiera ser perturbada por la celebración del espectáculo o el desarrollo de la actividad.
- c. Limitar las actividades de los locales y establecimientos públicos a las que tuvieren autorizadas, e impedir, en todo caso, el ejercicio en ellos de cualesquiera otras que estuvieren prohibidas.
- d. Fijar las condiciones a las que habrán de ajustarse la organización, venta de localidades y horarios de comienzo y terminación de los espectáculos o actividades recreativas, siempre que sea necesario, para que su desarrollo transcurra con normalidad.

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

## 4.3. Documentación e identificación personal.



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



personas.

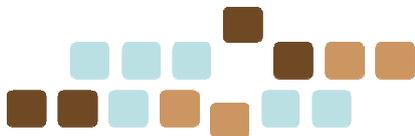
El Documento Nacional de Identidad será obligatorio a partir de los catorce años. Dicho documento es intransferible, correspondiendo a su titular la custodia y conservación, sin que pueda ser privado del mismo, ni siquiera temporalmente, salvo los supuestos en que, conforme a lo previsto por la Ley,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

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

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

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

El pasaporte o documento que lo sustituya se expedirá a quien se



encuentre sujeto a patria potestad o tutela si cuenta con autorización de quien la ejerza o, en defecto de ésta, del Órgano Judicial competente.

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

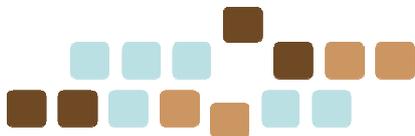
Los extranjeros que se encuentren en territorio español están obligados a disponer de la documentación que acredite su identidad y el hecho de hallarse legalmente en España, con arreglo a lo dispuesto en las normas vigentes. No podrán ser privados de esta documentación salvo en los mismos supuestos previstos para el Documento Nacional de Identidad.

#### 4.4. Actividades relevantes para la seguridad ciudadana.

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

Por razones de seguridad podrá someterse a restricciones la navegación de embarcaciones de alta velocidad, debiendo sus titulares realizar las actuaciones de registro documental e información previstas en la normativa vigente.

Del mismo modo el Gobierno podrá acordar la necesidad de registro para la fabricación, almacenamiento y comercio de productos químicos



susceptibles de ser utilizados en la elaboración o transformación de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas y otras gravemente nocivas para la salud.

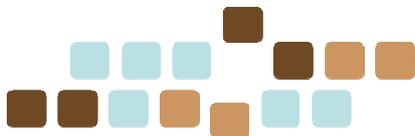
#### 4.5. Medidas de seguridad en establecimientos e instalaciones.

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

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

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

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



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

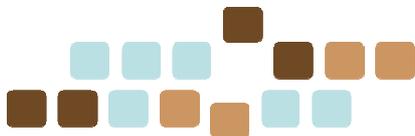
Las autoridades competentes, de acuerdo con las Leyes y Reglamentos, podrán dictar las órdenes o prohibiciones y disponer las actuaciones policiales estrictamente necesarias para asegurar la consecución de las finalidades previstas en la ley.

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

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

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

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



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

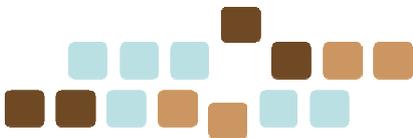
En los casos a que se refieren los párrafos anteriores, los empleados de empresas privadas de vigilancia y seguridad, si los hubiere, deberán colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, respecto del interior de los locales o establecimientos en que prestaren servicio.

Los agentes de la autoridad podrán realizar, en todo caso, las comprobaciones necesarias para impedir que en las vías, lugares y establecimientos públicos se porten o utilicen ilegalmente armas, procediendo a su ocupación. Podrán proceder a la ocupación temporal, incluso de las que se lleven con licencia o permiso y de cualesquiera otros medios de agresión, si se estima necesario, con objeto de prevenir la comisión de cualquier delito, o cuando exista peligro para la seguridad de las personas o de las cosas.

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

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

Para el descubrimiento y detención de los partícipes en un hecho delictivo causante de grave alarma social y para la recogida de los instrumentos, efectos o pruebas del mismo, se podrán establecer controles en las vías, lugares o establecimientos públicos, en la medida indispensable a los fines de este apartado, al objeto de proceder a la identificación de las personas que transiten o se encuentren en ellos, al registro de los vehículos



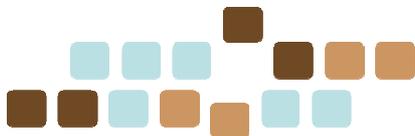
y al control superficial de los efectos personales con el fin de comprobar que no se portan sustancias o instrumentos prohibidos o peligrosos. El resultado de la diligencia se pondrá de inmediato en conocimiento del Ministerio Fiscal.

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

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

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

En los casos de resistencia o negativa infundada a identificarse o a realizar voluntariamente las comprobaciones o prácticas de identificación, se



estará a lo dispuesto en el Código Penal y en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

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

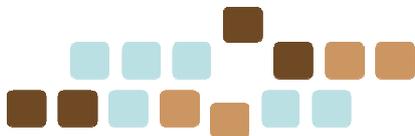
Será causa legítima suficiente para la entrada en domicilio la necesidad de evitar daños inminentes y graves a las personas y a las cosas, en supuestos de catástrofe, calamidad, ruina inminente u otros semejantes de extrema y urgente necesidad.

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

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

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

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



## 5. TÉCNICAS DE DEFENSA Y PROTECCIÓN PERSONAL

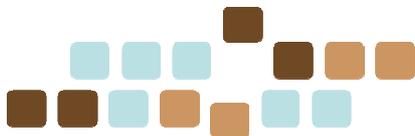
---

### 5.1. Consejos básicos para la Defensa Personal



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

- Mantener la calma: Los nervios pueden hacernos perder la ventaja que nuestros conocimientos nos puedan dar sobre el presunto agresor.
- Evaluar la situación: No porque un individuo nos inspire temor a ser agredidos ha de ser necesariamente un agresor.
- Estar siempre alerta: Hay que anticiparse al agresor y para ello hemos de mantenernos siempre alerta.
- Conocer nuestras posibilidades: Podemos saber defendernos pero hemos de evaluar los posibles conocimientos del agresor y nuestras posibilidades si intentamos eludir la agresión o reducir al individuo.
- Evitar un enfrentamiento directo: A veces es mejor salir corriendo (fintando, nunca en línea recta) que ofrecer resistencia o tratar de defendernos. Pedir ayuda a gritos también funciona como método persuasivo.
- Tener seguridad en uno mismo y en la técnica: Una defensa aplicada con miedo es menos efectiva que la misma defensa aplicada con seguridad, contundencia y serenidad.
- Dominar la situación: La misma técnica unida a un grito intimidatorio o una actitud que nos haga parecer fuera de control ayuda a amedrentar al agresor y la hace más efectiva.
- Aprovechar los elementos a nuestro alcance: Un paraguas, una carpeta, un maletín, un periódico, unas monedas, etc... nos pueden servir



tanto de escudo como de arma para defendernos de una agresión. Podemos usar alguno de estos elementos que llevemos en ese momento encima para evitar que el agresor nos dañe con alguna arma o para mantener a este a una distancia que nos sea segura.

## 5.2.La defensa personal

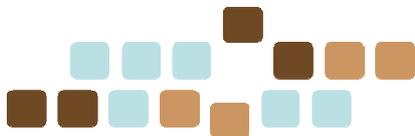
Cuando hablamos de defensa personal, nos referimos a un estado psicológico incorporado a nuestra rutina, y caracterizado por un estado permanente de alerta que, sin llegar a un comportamiento paranoico, permite una rápida reacción ante una situación de violencia.

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

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

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

**2) Distancia verbal:** esta se establece cuando uno ya se encuentra inmerso en un conflicto, y es la de negociación. **Todavía está latente la posibilidad de disuadir** al oponente y salir de la situación sin ninguna consecuencia, pero también puede ocurrir lo contrario: que se perciba el agravamiento del conflicto y darse



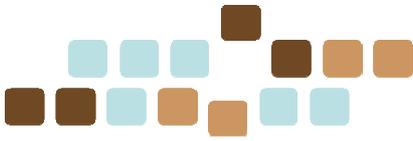
cuenta de que se va a ser objeto de agresión física. Nunca se debe olvidar que **lo siguiente en ocurrir suele depender del comportamiento de la víctima**, es decir, de los estímulos que lleguen al agresor.

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

#### 5.2.2. Manejo de la Técnica de Golpes

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

- Hallarnos equilibrados, es decir, con la columna vertebral bien estirada o, por lo menos, que el peso de la parte superior del cuerpo no caiga fuera de la base formada por los miembros inferiores. Se recomienda una postura relajada, con el peso repartido entre los dos pies, que se hallarán separados más o menos la distancia de los hombros, con uno más adelantado apuntando hacia delante, y otro atrasado en dirección hacia fuera en 45 grados. Desde esta postura, y con el peso más bien sobre la punta de los pies (asentarse en los talones desequilibra), procederemos a flexionar las rodillas, perfilar el tórax hasta que



con pequeñas correcciones, encontremos la comodidad para movernos sin tambalearnos. Esto es importante, pues debemos tomar esta posición instintivamente ante algún peligro y, aunque la posición de los brazos en la calle no ha de ser agresiva pero sí atenta a bloquear una probable agresión, para entrenar dispondremos una guardia de puño en forma similar a la de los boxeadores, con el brazo inhábil adelante.



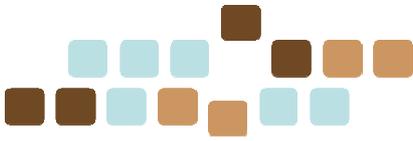
CALLE



ENTRENAMIENTO

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

- De pie frente a la bolsa, procederemos a medir la distancia a la que debemos estar para llegar a ella efectivamente con nuestras diferentes armas corporales. Esto es muy importante, ya



que en cada persona es distinto y debemos acostumbrarnos a no arrojar golpes fuera de distancia, por ejemplo, un puñetazo cuando correspondía una patada o viceversa.

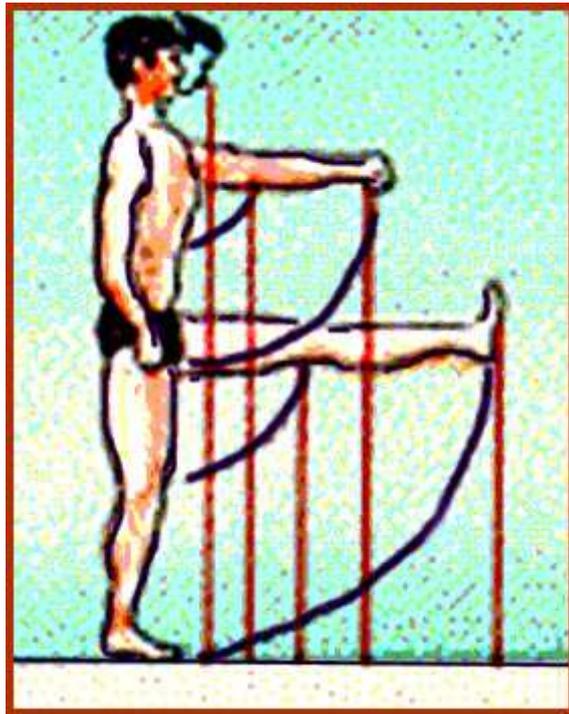
Así tenemos:

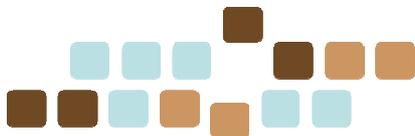
distancia larga, correspondiente a patadas;

distancia media, para los puños;

distancia corta, para codos y rodillas;

y distancia de cuerpo a cuerpo, en los que podemos golpear con la cabeza y los hombros.





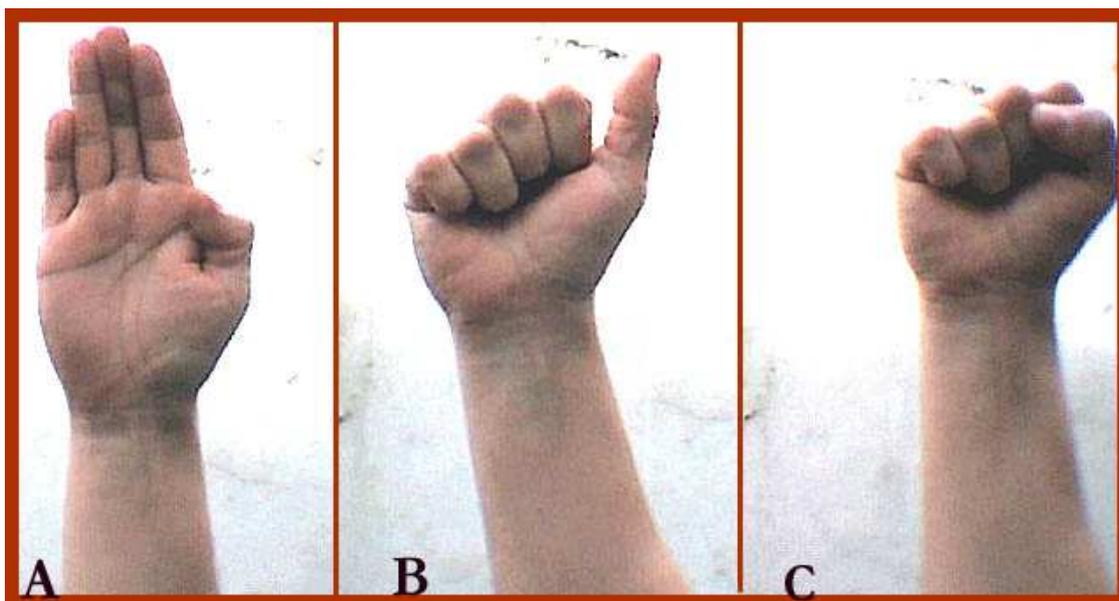
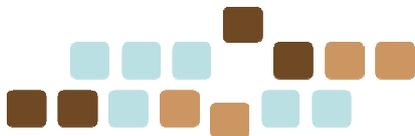
- Por último, hasta tomar habilidad para golpear, se recomienda poner especial atención en no estirar los miembros completamente al golpear, sino que deben quedar imperceptiblemente retraídos pues, de no proceder así estaríamos luxando las articulaciones con cada golpe y pronto nos lesionaríamos.

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

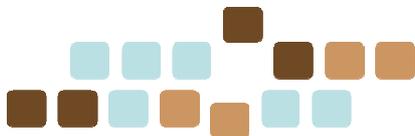
- Otorga fluidez y potencia al golpe;
- Evita el temor o la duda en el momento de golpear, ya que nos enfoca con el blanco;
- Provoca en el adversario un momento de temor y distracción que "afloja" su agresividad permitiendo ocasionarle más daño.

### 5.2.3. Golpes de distancia media

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

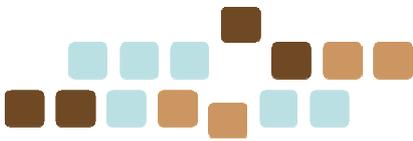


En el caso de las mujeres que generalmente no están familiarizadas con el uso del puño o temen sufrir dolor, **pueden realizar prácticamente los mismos golpes disparando hacia delante la parte carnosa del "talón" de la mano**, con los dedos semiextendidos y apretados. Además esta técnica es especial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



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

- Como quedó dicho, no **extender por completo el codo**;
- Acompañando los golpe con exhalación del aire de los pulmones;
- El contacto debe ser potente, para lo cual hay que ir corrigiendo nuestra distancia de golpe: ni tiene que ser tan corto que apenas se llegue a tocar la superficie de la bolsa, ni tan largo que el brazo no tenga recorrido;
- Siempre se debe comenzar sin potencia ni velocidad, hasta que la técnica sea familiar, cuando esto suceda, se procederá a



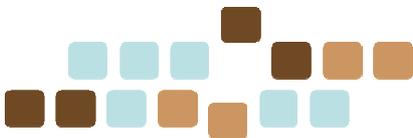
**incrementar la potencia siempre en el límite de la comodidad y sin que se experimente ningún tipo de dolor.**

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



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





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

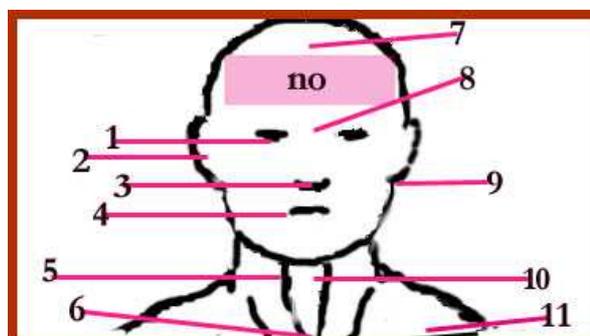
#### 5.2.4. Puntos Vitales

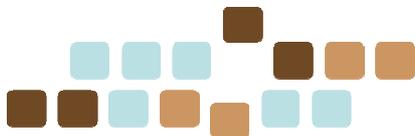
Debemos saber que es muy inferior un impacto sobre cualquier parte del cuerpo del atacante, que sobre partes específicas donde el organismo es más vulnerable.

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

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

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





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

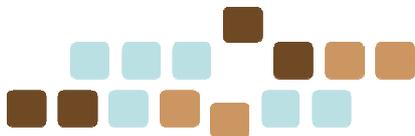
1-OJOS: muy sensibles, además de golpearse con puños, pueden ser atacados con la punta de los dedos y todo tipo de objetos punzantes (recomendable para personas de poca fuerza muscular). También es posible presionarlos contra el borde del hueso orbital (muy doloroso) o provocar distracciones arrojándoles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

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

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

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

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



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

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

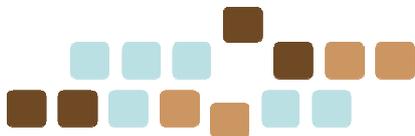
8-ENTRECEJO: aquí se halla el hueso etmoides, especie de esponja ósea con infinidad de vasos sanguíneos, por lo que su fractura (con elementos contundentes) puede provocar una gran hemorragia.

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

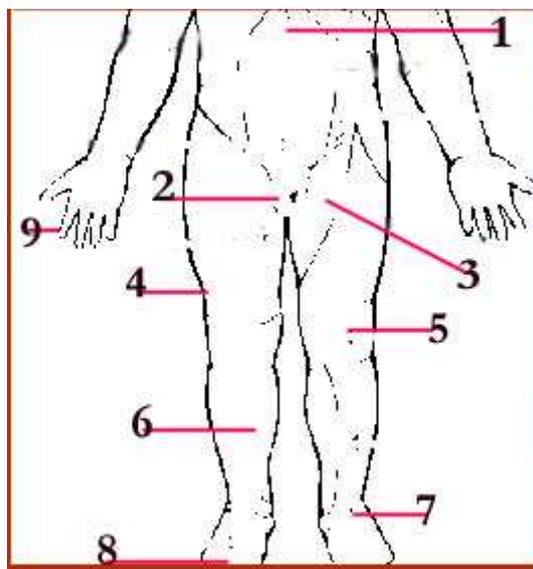
10-LARINGE: muy susceptible a golpes y estrangulaciones, atacarla puede provocar desmayo y muerte.

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

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



ante los puñetazos y para aplicar golpes a la cara en el cuerpo a cuerpo.

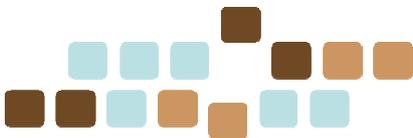


1-PLEXO SOLAR: golpear en él afecta la inervación abdominal que puede llevar al desvanecimiento y, aunque esto no ocurra, provoca incapacitación temporal.

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

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

4-NERVIOS DEL TENSOR: zona a unos cinco centímetros por afuera y arriba de la rodilla, se la requiere para ataques con patadas con el fin de paralizar los miembros inferiores. Para tener una idea acabada del sector, buscar el mismo haciendo presión con la punta de los dedos.

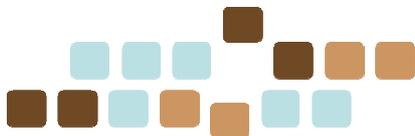


5-ROTULA: se la patea con la punta o taco del zapato, con el fin de dañar la rodilla y reducir la movilidad del oponente. La ventaja de estos golpes bajos, es la rapidez de su ejecución, lo difícil de detenerlos y que provoca un momento de sorpresa para enganchar con otra técnica de pelea.

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

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

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



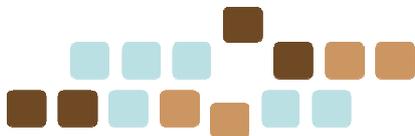
## 6. COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA EN MATERIA DE SEGURIDAD

---

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

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

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, encomienda a las Autoridades Portuarias el ejercicio de las funciones de vigilancia, seguridad, policía y protección civil dentro de los recintos portuarios (sin que se mencione siquiera la figura de los Policías Portuarios),



procediendo asimismo a modificar el régimen del personal al servicio de los puertos de interés general, al adquirir la condición de personal laboral.

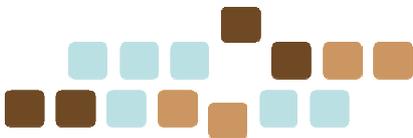
En el artículo 106 de la citada Ley se establece que las Autoridades Portuarias elaborarán, con informe de la Capitanía Marítima, un Reglamento de Servicio y Policía del Puerto que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones y será enviado a Puertos del Estado para su elevación, acompañado del correspondiente informe, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (hoy Ministerio de Fomento) para su aprobación.

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

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

Las funciones que el actual Proyecto de Reglamento de Servicios y Policía de los puertos (cuya denominación futura será la de Reglamento de Explotación y Policía de los puertos) pretende otorgar a la Policía Portuaria son las siguientes:

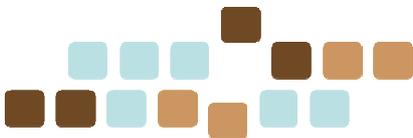
- Control, inspección y coordinación de los servicios portuarios y los de señalización marítima, prestados directamente por la Autoridad Portuaria o mediante gestión indirecta.



- Control, inspección y coordinación de las operaciones y actividades que requieran su autorización y concesión.
- Vigilancia del cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento de las concesiones y autorizaciones.
- Control e inspección de las obras, instalaciones y equipos situados en la zona portuaria en el ámbito de sus competencias.
- Control en el ámbito portuario del cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad y salud, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de la Administración.
- Control del acceso de las personas a los inmuebles, obras, instalaciones portuarias y zonas de acceso restringido o acotadas de la zona de servicio portuario.

Estas funciones se concretan en las tareas propias de un policía portuario, tales como:

- Anotación de las matrículas de los coches estacionados.
- Llamar al orden a las personas que arrojen papeles y demás residuos a la vía pública.
- Control del uso de los cuartos de armadores.
- Control de presencia de personas no identificadas a bordo de embarcaciones; control de pesca en el muelle; control del estado de amarre de embarcaciones deportivas; y control del buen uso de las instalaciones por parte de los usuarios.
- Control de desembarcos de pesca en lonja; controles esporádicos de los datos de la subasta; control del orden público y salubridad en el interior del

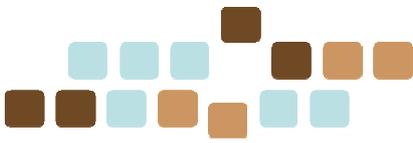


recinto (prohibiciones de fumar, beber, etc.); y control en la venta ambulante de pesca.

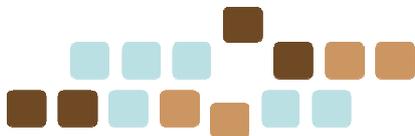
- Control de acceso al puerto pesquero y a la zona pesquera: control de acceso de vehículos; e identificación de la persona que accede.
- Control de salida de la zona pesquera: inspección del habitáculo donde se encuentra la pesca adquirida; solicitud del albarán de compra; y anotación de la matrícula del vehículo.
- Control de los aparcamientos o estacionamientos en los viales del puerto pesquero.

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

1. Las funciones atribuidas a la Autoridad Portuaria cuyo ejercicio corresponderá básicamente a los policías portuarios, son funciones de policía especial (también conocidas como de policía de dominio público) en la zona de servicio de los puertos de interés general, cuya naturaleza no se corresponde ni con las funciones de seguridad pública, entendida como el conjunto de actuaciones encaminadas a la prevención y represión de delitos y faltas, ni con las de seguridad privada en cuanto subordinadas y complementarias de aquéllas.
2. De conformidad asimismo con la citada Disposición Adicional, el Servicio de Policía Portuaria estará básicamente constituido por los policías portuarios, a los cuales se atribuye el carácter de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de policía portuaria, entendiéndose la Secretaría General Técnica del Ministerio de Interior, encargada de dictaminar sobre cuestiones de seguridad en el territorio



español, que tal condición no les faculta, en ningún caso, para desempeñar funciones de mantenimiento de la seguridad pública ni de policía general, aunque tengan obligación de auxiliar y colaborar en todo momento con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.



## **7. COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO**

---

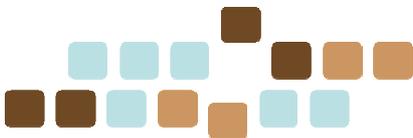
Corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones en materia de seguridad:

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.

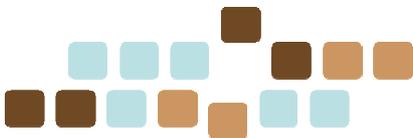
Esta función genérica recogida en la Ley 48/2003 se hace operativa en la definición de colaboración entre los agentes del orden pertenecientes a los Cuerpos de Seguridad del Estado y los representantes de la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, estas son por tanto las tareas de colaboración de los policías portuarios y los cuerpos de seguridad del estado:

- Dar cuenta de forma inmediata a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de las situaciones de riesgo que pueden existir en la zona de servicio del puerto para la integridad física de las personas, así como colaborar y auxiliar a dichas Fuerzas en su función de velar por la integridad física de los empleados y usuarios de la zona de servicio del puerto.
- Colaboración con las Fuerzas en el control de personas y equipajes controlando el acceso a las estaciones marítimas y las

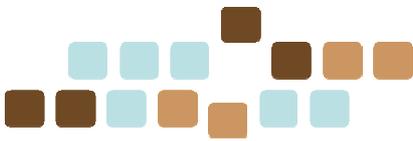


operaciones que se realizan en el exterior de las mismas, velando por el correcto desarrollo de las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y equipajes, y cooperando en la inspección mediante arcos detectores de metales y aparatos radioscópicos, bajo las instrucciones y dirección de las citadas Fuerzas.

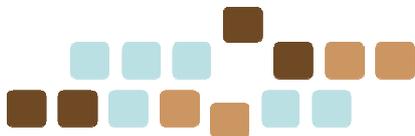
- Colaboradores o meros ejecutores de las instrucciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad en la función de control de personas y equipajes. No ejercen coerción directa sobre personas ni pueden retener las pertenencias.
- Uso y manejo de detectores de metales y aparatos radioscópicos sólo por indicación de las fuerzas y cuerpos de seguridad.
- Denuncia de infracciones consistentes en la utilización indebida, por vehículos, del dominio público portuario.
- Entrega de documentación y efectos encontrados en el dominio público portuario.
- Entrega de estupefacientes requisados o encontrados en el dominio público portuario.
- Denuncias por no identificarse ante infracción administrativa.
- Denuncia de agresiones a agentes de la policía portuaria.
- Denuncia a la autoridad competente de la agresión a usuarios.
- Denuncias por alteración del orden público.
- Denuncias por insultos y amenazas a agentes de la policía portuaria.



- Solicitud de colaboración bilateral con los cuerpos de seguridad del estado.
- Intervención de armas en los escáneres bajo las instrucciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad en la función de control de personas y equipajes. .
- Intervención de dinero y efectos de valor siguiendo las instrucciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad en la función de control de personas y equipajes.
- Detección de bultos sospechosos bajo las instrucciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad en la función de control de personas y equipajes.
- Participación en la prevención y control de emergencias de acuerdo con la normativa y en colaboración con las Administraciones competentes en protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.
- Se pueden establecer acuerdos de colaboración entre policía local o autonómica y policía portuaria donde se permitirá la vigilancia de las fuerzas locales en zonas lúdicas y logísticas, y a la policía portuaria su repliegue hasta las zonas comerciales. (no es una coexistencia, sino una distribución por zonas).

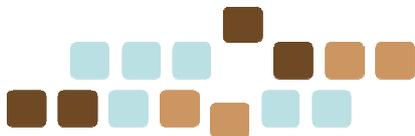


- En emergencias que excedan el plan de emergencias interiores del puerto y planes de protección antiterrorismo, se pueden establecer acuerdos con las fuerzas para que desempeñen primordialmente esas tareas aportando medios materiales y/o personales.



## 8. MAPA CONCEPTUAL

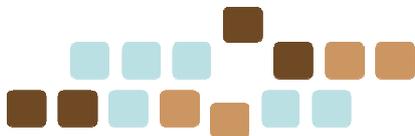




## 9. BIBLIOGRAFÍA

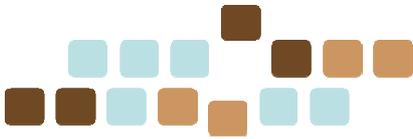
---

- ESPAÑA. Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, de 26 de noviembre.
- Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana (BOE núm. 46, de 22 de febrero), en su redacción dada por la Disposición Adicional Cuarta de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto (BOE núm. 186, de 5 de agosto) y por la Ley 10/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril).
- Ley 23/1992 , de 30 de julio, de Seguridad Privada (BOE núm. 186, de 4 de agosto), en su redacción dada por el Real Decreto-Ley 2/1999, de 29 de enero (BOE núm. 26, de 30 de enero) y por el artículo 85 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre (BOE núm. 313, de 30 de diciembre).
- Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado (disposición adicional cuarta) (BOE núm. 90, de 15 de abril), modificada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre (BOE núm. 313, de 30 de diciembre).
- Real Decreto 210/2004, de 06 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
- Real Decreto-ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.
- Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, que aprueba el Reglamento del



Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora (BOE núm. 189, de 9 de agosto).

- 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.
- Real Decreto 2364/1994 , de 9 de diciembre, que aprueba el Reglamento de Seguridad Privada (BOE núm. 8, de 10 de enero), redactado conforme a las modificaciones introducidas por el Real Decreto 938/1997, de 20 de junio (BOE núm. 148, de 21 de junio), por el Real Decreto 1123/2001, de 19 de octubre (**BOE núm. 281, de 23 de noviembre**) y por el Real Decreto 277/2005, de 11 de marzo (BOE núm. 61, de 12-03-05) .
- Orden de 23 de abril de 1997 por la que se concretan determinados aspectos en materia de medidas de seguridad, en cumplimiento del Reglamento de Seguridad Privada (BOE núm. 108, de 6 de mayo). Corrección de errores en **BOE núm. 142, de 14 de junio y en BOE núm. 157, de 2 de julio.**
- Orden INT/1950/2002, de 31 de julio, por la que se establecen determinadas medidas en relación con los vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos (**BOE núm. 183, de 1 de agosto**).
- Resolución de 16 de noviembre de 1998, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se aprueban los modelos oficiales de los Libros-Registro que se establecen en el Reglamento de Seguridad Privada (**BOE núm. 295, de 10 de diciembre**).



- 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.
- Real Decreto 995/2003, de 25 de julio, por el que se establecen los requisitos y procedimientos armonizados para las operaciones de carga y descarga de los buques graneleros.
- Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas. (B.O.E.07.02.08)



Puertos del Estado

