

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Miguel Ángel Gutiérrez Vivas Portavoz Suplente del **Grupo Parlamentario Ciudadanos**, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **Proposición no de Ley del Cuerpo de Policía Portuaria** para su debate en la **Comisión de Interior**.

Congreso de los Diputados, a 30 de agosto de 2016

Miguel Ángel Gutiérrez Vivas
Portavoz Suplente del Grupo Parlamentario de Ciudadanos

Domingo Lorenzo Rodríguez
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los orígenes históricos del hoy denominado Cuerpo de Policía Portuaria, datan de la época del Rey Carlos III de España. Bajo su reinado se crea el Real Cuerpo de Celadores y Guardamuelles, destinados a la vigilancia y regulación del tráfico marítimo. En el año 1869, durante el Gobierno provisional del General Francisco Serrano y Domínguez, en el periodo interregno, promulgó una Real Orden para la regulación y transformación de los distintos cuerpos de alguaciles encargados de la custodia y vigilancia de los puertos en un único Cuerpo de Guarda-Muelles, hoy "Cuerpo de Policía Portuaria".

La Constitución en su artículo 149.1.20, atribuye a la Administración del Estado la competencia exclusiva en materia de puertos de interés general, siendo la legislación portuaria la que atribuye a las Autoridades Portuarias y a Puertos del Estado la ejecución de dicha competencia exclusiva.

En el año 1992, las antiguas Juntas de Puertos se transforman en las actuales Autoridades Portuarias, al entrar en vigor la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos de Estado y de la Marina Mercante, que en su artículo 106 obligaba al Organismo Público Puertos del Estado a la elaboración de un Reglamento que regulase las funciones de los Cuerpos de Policía Portuaria; Reglamento que quedó sin redacción.

En 1997, entra en vigor la Ley 62/1997 de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1982 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En esta Ley se vuelve a hacer referencia a dicho Reglamento, pero de nuevo no se consigue su redacción.

En 2003, entra en vigor la Ley 48/2003 de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. En esta Ley se repiten las referencias al Reglamento indicado en las leyes anteriores, pero tampoco se consigue su elaboración.

En el año 2011 y tras diecinueve años de vigencia de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y ocho años de vigencia de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, ambas leyes quedan refundidas en el actual Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011 en adelante). En esta última Ley, en su artículo 295, se vuelve a obligar al Organismo Público Puertos del Estado la elaboración de un Reglamento que regule el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones portuarias, así como las funciones de los Cuerpos de Policía Portuaria.

El personal del citado Cuerpo que presta servicio en las 28 Autoridades Portuarias asciende aproximadamente a 2500 agentes, arrastrando en la actualidad problemas derivados de la falta de un marco regulador claro y concreto, al no abordar con firmeza la figura pública del Cuerpo de Policía Portuaria. Si bien es cierto, que el RDL 2/2011, garantiza, en régimen de gestión directa, la prestación del Servicio de Policía en el dominio público portuario, así como a su personal la condición de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades públicas, es imprescindible reglamentar al citado Cuerpo, al objeto de definir con toda claridad la figura, competencias, funciones, medios, formación, imagen corporativa y soporte legal de los Cuerpos de Policía Portuaria.

Por otra parte, el RDL 2/2011, en su Libro Tercero, establece en el artículo 296 el Servicio de Policía Portuaria que atribuye a las Autoridades Portuarias las potestades de policía especial recogidas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 1/1992 de 21 de febrero, sobre protección seguridad ciudadana, ley derogada por la Ley Orgánica 4/2015 de 30 marzo, sobre protección de la seguridad ciudadana, que en su artículo 7.4 indica “El personal que realice funciones de policía administrativa tendrá el especial deber de colaborar en la consecución de los fines previstos en el artículo 3 de esta Ley”, quedando atribuida a la Policía Portuaria el especial deber de colaborar, junto con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la Administración de Justicia, en la protección de la seguridad ciudadana dentro del dominio público portuario, actuando ante la comisión de ilícitos penales, compartiendo los mismos riesgos que pueden padecer los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ante actos antisociales.

El 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, da a las Autoridades Portuarias el carácter de Autoridad de Protección Portuaria en materia de protección de los puertos y del transporte marítimo, ante actos antisociales y terroristas, debiendo implantar las medidas necesarias para prevenir dichos actos. De ahí que la Policía Portuaria, independientemente de sus labores administrativas para la fiscalización de las operaciones portuarias, el control de buques, mercancías y personas en el interior del recinto, el control de la seguridad vial, de los vehículos y del transporte por carretera y por ferrocarril en los recintos portuarios, la vigilancia de las instalaciones y lámina de aguas portuarias, el control medioambiental, de la seguridad laboral, etc., lleva a cabo las medidas de seguridad en aplicación del indicado Real Decreto, del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Un reciente condicionante en el marco competencial de la Policía Portuaria es la identificación de diferentes Autoridades Portuarias como Operadores de

Infraestructuras Críticas por parte del Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas CNPIC, conforme a la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las Infraestructuras Críticas, así como por el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las Infraestructuras Críticas, por lo que los Cuerpos de Policía Portuaria necesitan desarrollar su adaptación operativa dentro de los Planes de Seguridad de los Operadores de Instalaciones Críticas y los Planes de Protección Específicos.

Al respecto de la regulación y control del tráfico rodado en los viales de las instalaciones portuarias, el artículo 106 del RDL 2/2011, establece como función de las Autoridades Portuarias el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico terrestre, correspondiendo a la Policía Portuaria la prestación del mismo. Las actuaciones de estos agentes, dentro del ámbito de la seguridad vial, han ido generando jurisprudencia por la Administración de Justicia, reconociéndoles en distintas sentencias el papel de policía judicial dentro del ámbito del tráfico. Pese a este reconocimiento judicial, la actual legislación en materia de tráfico no contempla directamente a la Policía Portuaria, provocando diferencias interpretativas entre las distintas Autoridades Portuarias en esta materia, conviviendo cuerpos con competencias plenamente desarrolladas (refrendadas por convenios con otras administraciones) frente a otros que ejercen competencias mínimas, siendo necesaria una revisión de la legislación en el ámbito del tráfico que contemple claramente a la Policía Portuaria, alcanzándose un control óptimo de la seguridad vial en el dominio público portuario.

Por todo ello se insta al Gobierno a:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

Que a tenor de lo expuesto, queda claro que la Policía Portuaria ha protagonizado en los últimos años, un importante cambio, convirtiéndose en un verdadero cuerpo de policía, actuando en la esfera del servicio público, no teniendo regulado por Reglamento ni Ley las funciones que deben desarrollar, sumiendo con ello a un colectivo de 2500 agentes, en una "alegalidad" permanente que ha llegado el momento de resolver definitivamente.

Se trata de una ocasión histórica, el proceder a una regulación definida y específica que dote a la Policía Portuaria de un marco normativo propio, armonizando en un solo texto legal sus diferentes competencias en materia de seguridad ciudadana, tráfico

marítimo y terrestre, protección portuaria, control del medio ambiente, control del cumplimiento de ordenanzas y demás normativa administrativa; así como su formación, requisitos de acceso, estructura y su dependencia orgánica y funcional, sobre una base común que evite discriminaciones y subjetividades. Es por ello que impulsamos la elaboración de un marco legislativo idóneo que conlleve la “Coordinación de los Cuerpos de Policía Portuaria de la Autoridades Portuarias”, en el que queden refundidas las competencias que distintas normas otorgan de manera genérica a la Policía Portuaria, así como su organización.

Partiendo del mismo respeto a la autonomía que la Ley concede a cada Autoridad Portuaria, la idea clave es la de coordinar y unificar criterios, para potenciar los servicios locales de policía portuaria, entendidos en el sentido más amplio de servicios públicos de seguridad, dotados de plena capacidad funcional y organizativa para que puedan convertirse en instrumentos válidos que permitan a las Autoridades Portuarias ejercer las competencias que la Ley les encomiendan.

Finalmente dado que realizan también funciones en el ámbito de la seguridad ciudadana y de la protección portuaria, consideramos que para la correcta coordinación orgánica y funcional de los diferentes Cuerpos de Policía Portuaria, es necesario contar con una doble dependencia; perteneciendo de forma compartida: de las Autoridades Portuarias (Ministerio de Fomento), y de un órgano coordinador de Policía Portuaria perteneciente al Ministerio del Interior.