

Por parte de un determinado Gobierno Civil (extinto en la actualidad) se eleva consulta interesando conocer **la postura que ha de adoptarse ante los servicios de seguridad privada o vigilancia ejercidos respecto de buques de nacionalidad extranjera, atracados en puertos** y, específicamente, si dichos servicios están sometidos a reglas especiales, por razón de esa nacionalidad o deben cumplir lo previsto en la normativa española sobre seguridad privada.

Sobre dicha cuestión, la Secretaría General Técnica estima aplicables los siguientes criterios:

## **1.- CONSIDERACIÓN PREVIA**

De acuerdo con el Dictamen del Consejo de Estado 1258/94, de 1 de agosto, en el expediente relativo al Proyecto de Real Decreto por el que se aprobó el Reglamento de Seguridad Privada, la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada (en adelante LSP) tiene un claro designio de norma general y omnicomprensiva de las diversas modalidades de servicios de vigilancia y seguridad de personas y bienes, con la consideración de actividades complementarias y subordinadas respecto a la seguridad pública.

La LSP trata de encauzar todos los casos en los que la protección y seguridad de determinadas personas y bienes cuente con el curso de organizaciones y personas distintas de las incluidas en las estructuras administrativas policiales.

Únicamente pueden quedar fuera del ámbito de aplicación de la LSP, aquellas actividades -como las citadas por la disposición adicional primera del Real Decreto 2364/1994, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada (en lo sucesivo RSP)- que pueden calificarse como inherentes a la autoorganización de las empresas o comunidades de bienes, siempre que no supongan una evidente intromisión en los servicios o actividades expresamente reservadas -artículo 1.2 LSP- a las empresas de seguridad y a personal de seguridad privada.

## **2.- VIGILANCIA EN BUQUES MERCANTES**

La vigilancia en Buques -atrancados a puerto-, que se realice por personal no integrado en la tripulación del mismo, es una actividad sin duda alguna inmersa en los artículos 5.1.a) y 11.1.a) LSP, por lo que únicamente puede realizarse por vigilantes de seguridad integrados en empresas de seguridad.

Es intrascendente su naturaleza de bien mueble -artículo 585 del Código de Comercio- o inmueble -a los efectos de la Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893, artículo 1-, por cuanto, siempre que el buque se encuentre en mar territorial, estamos en presencia de un bien ubicado en zona de soberanía española -artículo 1 de la Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre Mar Territorial y artículo 7.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en lo sucesivo LP)-, que, aún cuando tenga pabellón extranjero, ha de someterse, de acuerdo con las normas del derecho internacional (alguna de las cuales posteriormente analizaremos en lo que resulte de aplicación), a las leyes y a los reglamentos españoles y, especialmente, a las leyes y a los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación, en los términos del artículo 17 del Convenio Internacional sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958 -Instrumento de Adhesión de España, de fecha 25 de febrero de 1971 (Boletín Oficial del Estado, de fecha 24 de diciembre de 1971, n 307)-.

No obstante, las actividades de seguridad privada en buques que se encuentren atracados en puertos, están sujetas -además, obviamente, de las disposiciones de la LSP- a determinadas disposiciones sectoriales, por dos motivos:

- a) Son actividades que se realizan en el interior de un puerto.
- b) Cuando se trate de un buque con pabellón extranjero, estas actividades pueden resultar puntualmente moduladas en algún caso.

### **3.- ACTIVIDAD REALIZADA EN EL INTERIOR DE UN PUERTO**

La consideración de bienes de dominio público marítimo-terrestre, que ostentan los puertos e instalaciones portuarias -en los términos de los artículos 3 y 4 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas-, y concretamente la naturaleza de bienes de dominio público portuario estatal, que tienen los puertos e instalaciones de titularidad estatal -artículo 14 LP-, conlleva que todas las actividades, instalaciones y construcciones, que se realicen en su interior, estén sujetas a autorizaciones o concesiones en los términos de la LP.

El artículo 57 LP sujeta a previa autorización administrativa las actividades que se desarrollen en el espacio portuario, que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo.

Entre los servicios portuarios -último párrafo del artículo 66.1 LP-, se encuentran los "*servicios contra incendios, de vigilancia, seguridad, policía y protección civil portuarios, sin perjuicio de los que corresponden al "Ministerio del Interior o a otras Administraciones Públicas"* , y en este sentido cabe recordar que la custodia de puertos es una función ejercida por la Guardia Civil -artículo 12.1.B).d) de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad-. Por otro lado, cabe también recordar que las actuaciones de los Puertos del Estado en materia de seguridad -entre cuyas funciones se encuentra la definición de los "criterios técnicos y económicos para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad"; artículo 26.e) LP-, han de realizarse en colaboración con el **Ministerio del Interior**, de acuerdo con el segundo párrafo del citado artículo 26.e ) LP.

Teniendo en cuenta las disposiciones anteriormente mencionadas, resulta sin embargo evidente que, concretamente, la existencia de servicio portuario de vigilancia -que ha de entenderse orientado a las instalaciones portuarias- no es obstáculo para que los capitanes -o cualesquiera otras personas que intervienen en el comercio marítimo-, contraten la vigilancia en el barco de su propiedad, o responsabilidad, de acuerdo con la previsiones de la LSP , aunque también en el marco de los criterios, debidamente adoptados, que disciplinen las actividades portuarias.

En resumen, la actividad de vigilancia en un barco atracado a puerto -cualquiera que sea su bandera- ha de cumplir las previsiones de la LSP, y, puesto que los servicios de seguridad privada pueden tener, sin duda, implicaciones en la actividad portuaria, es preciso que estén debidamente autorizados por las autoridades portuarias, de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 LP; autoridades que podrían modular la prestación de estos servicios, de acuerdo con criterios previamente establecidos, que en ningún caso pueden suponer, obviamente, contravención de lo dispuesto en la LSP y en el RSP.

### **4.- ABANDERAMIENTO EXTRANJERO**

Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera estén autorizados a enarbolar, dice el artículo 5 del Convenio Internacional sobre Alta mar, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958 -Instrumento de Adhesión de España, de fecha 25 de febrero de 1971 (Boletín Oficial del Estado, de fecha 27 de diciembre de 1971, n 309)-.

Enarbolar el pabellón de un país supone -en relación con el buque, en los aspectos administrativo, técnico y social-, cumplir las condiciones fijadas por la legislación nacional de abanderamiento -artículos 5, 10 y concordantes del Convenio Internacional sobre Alta Mar, citado-.

La norma española de conflicto -artículo 10.2 del Código Civil- sigue este criterio al decir que:

*"Los buques ... así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento ... "*

Pero la nacionalidad del buque no supone -hoy día- una ficción de la territorialidad del mismo -no es una proclamación del territorio del Estado de bandera-, sino que está generalmente admitida la aplicación analógica de la doctrina de la nacionalidad de las personas físicas -con las debidas reservas, por cuanto un buque no tiene personalidad jurídica, no es sujeto de Derecho y carece de actividad propia-, que permite determinar las autoridades competentes para su control, fundamentalmente en alta mar.

Por este motivo, la nacionalidad extranjera de un buque conlleva la existencia de reglas especiales -para los buques- en los espacios marítimos sometidos a soberanía nacional, como, por ejemplo, el artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Ciertamente, en relación con la actividad de seguridad privada en barcos de nacionalidad extranjera, pueden plantearse algunos problemas interpretativos, de los cuales resulta oportuno comentar los dos que parecen más interesantes:

a) El supuesto de que la legislación de abanderamiento no permita la actividad de seguridad privada, o la sujete a condiciones distintas que nuestra normativa, puede plantear, respecto a los contratos celebrados -que han de comunicarse a este Ministerio del Interior de acuerdo con los artículos 6 LSP y 20 RSP-, variadas situaciones interpretativas de ámbito estrictamente privado -entre las partes- para cuya solución habría de acudir al artículo 10.5 del Código Civil -a la luz del Convenio de Roma de 1980 -Instrumento de Adhesión de España, de fecha 7 de mayo de 1993 (Boletín Oficial del Estado, de fecha 19 de julio de 1993, núm. 171)-, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales- así como, en su caso, al artículo 10.8 del Código Civil, pero estas situaciones no parecen afectar, en absoluto, al desarrollo de la actividad contratada, que en todo caso ha de prestarse conforme a las disposiciones de seguridad privada española (LSP y RSP), considerando que se trata de una actividad realizada en zona de soberanía española -artículo 8.1 Código Civil-, y resultando aplicable en otro caso (cuando la actividad no se ajusta a nuestra legislación) el artículo 22 RSP -suspensión de servicios-.

b) No puede descartarse, durante la ejecución de la actividad de vigilancia, que pueda darse algún supuesto en que resulte aplicable la disposición adicional primera de la Ley, de 2 de diciembre de 1955, Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, que consagra el principio de no juzgar en España a los tripulantes de embarcaciones extranjeras por hechos sucedidos en territorio

español, siempre que dichos hechos afecten únicamente al orden interior del buque, ocurran en su interior y no intervengan en ellos ciudadanos españoles -en aplicación del artículo 19 del Convenio Internacional sobre el Mar Territorial, citado-; pero resulta evidente que el personal de seguridad no resulta competente para valorar la aplicación de dicha normativa, debiendo darse cumplimiento, en todo caso, a lo dispuesto en el artículo 66.2 RSP, en relación a la comunicación a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de los hechos, presuntamente delictivos, de los que tuvieren conocimiento.

## **5.- CONCLUSIONES**

Si bien es cierto que pueden existir particularidades en la ejecución de los servicios de seguridad privada en buques extranjeros -atracaados en puerto-, por razón de la aplicación de normas internacionales, es evidente que dichas actividades han de sujetarse a la LSP y RSP, así como, en su caso, a los criterios que pudieran existir aprobados por la autoridad portuaria correspondiente, y, naturalmente, siempre de acuerdo con las instrucciones del capitán del buque como responsable y máxima autoridad a bordo.