



En contestación a un escrito de un particular, formulando consulta sobre la legalidad del ejercicio de funciones de custodia y vigilancia de polizones a bordo de buques extranjeros por vigilantes de seguridad, la Secretaría General Técnica, previo informe de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana, informa que:

Del análisis de la cuestión consultada, se aduce en el escrito de referencia que el servicio encomendado a los vigilantes de seguridad que prestan servicios en determinados puertos, en relación con la custodia de polizones en buques de nacionalidad extranjera atracados en puerto, no es una función propia de los vigilantes de seguridad al no estar prevista la misma en el artículo 11 de la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada.

A este respecto, cabe formular las siguientes consideraciones:

Si bien es cierto que la literalidad de los preceptos que regulan las funciones de los vigilantes de seguridad, tanto en la Ley 23/1992, de 30 de julio (artículo 11), como en su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre (artículo 71), no contempla la función señalada como propia de los vigilantes, resulta evidente que los citados preceptos describen funciones generales que son propias y exclusivas de dicho personal, como es el caso de la custodia y vigilancia de bienes muebles e inmuebles, así como la protección de las personas que se encuentren en los mismos, función genérica que puede concretarse en multitud de tareas concretas.

Como en su día señaló el Consejo de Estado en el expediente relativo al Proyecto de Real Decreto por el que se aprobó el Reglamento de Seguridad Privada (dictamen 1258/94, de 1 de agosto), la Ley 23/1992, de 30 de julio, tiene un claro designio de norma general y omnicompreensiva 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 Ley 23/1992, de 30 de julio, trata de encauzar todos los casos en que la protección y seguridad de determinadas personas y bienes cuente con el concurso de organizaciones y personas distintas de las incluidas en las estructuras administrativas policiales.

Y añade que únicamente pueden quedar fuera del ámbito de aplicación de la citada Ley aquellas actividades –como las citadas por la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre- que pueden calificarse como inherentes a la autoprotección de las empresas o comunidades de



bienes, siempre que no supongan una evidente intromisión en los servicios o actividades expresamente reservada –artículo 1.2 de la Ley - a las empresas y al personal de seguridad privada.

En consecuencia, la vigilancia en buques –atrancados a puerto- que se realice por personal no integrado en la tripulación del mismo, es una actividad encuadrable en los artículos 5.1.a) y 11.1.a) de la Ley 23/1992, de 30 de julio, correspondiendo su ejercicio a vigilantes de seguridad integrados en empresas de seguridad.

El hecho de que sea un barco, incluso de que el mismo sea de pabellón extranjero, no es óbice para que el servicio de seguridad pueda prestarse. El capitán del barco, máximo responsable del mismo, siguiendo lo dispuesto en la normativa internacional sobre marina mercante, comunicará a las autoridades locales –en este caso al Cuerpo Nacional de Policía- la arribada a puerto con polizón a bordo.

A continuación, y salvo que por parte de la autoridad gubernativa se ordene la realización del servicio por parte de agentes de la autoridad, el vigilante o vigilantes de seguridad que presten servicios en el puerto, podrán hacerse cargo, con la autorización del capitán del barco –caso de ser de pabellón extranjero-, de la custodia del polizón hasta su salida del puerto.

La actuación de los vigilantes de seguridad debe limitarse a la custodia o retención del polizón hasta la llegada de los agentes de la autoridad, de igual modo que en otros ámbitos –grandes superficies, polígonos industriales, urbanizaciones, etc.- los vigilantes custodian y ponen a disposición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad a los presuntos delincuentes, así como los instrumentos, efectos y pruebas de los supuestos delitos (artículo 76 del Reglamento de Seguridad Privada).

A mayor abundamiento, el artículo 70.1, párrafo segundo, del citado Reglamento, dispone que no se considerará excluida de la función de seguridad, propia de los vigilantes, la realización de actividades complementarias, directamente relacionadas con aquélla e imprescindibles para su efectividad.

Cabe recordar que casos similares ya han sido tratados en el ámbito judicial por los Juzgados de lo Social. A título de ejemplo, el Juzgado nº 10 de lo Social de la provincia de Málaga, se pronunció ante el conflicto colectivo 1048/83 en los siguientes términos: "... El traslado de enfermos se recoge en el punto 7 del artículo 14 del Estatuto del Personal Sanitario como una función de los celadores, pero éstos, en el cumplimiento de aquélla, sirven un cometido de carácter sanitario mientras que el acompañamiento que



efectúa el vigilante de seguridad obedece a una misión de protección frente a posibles agresiones, función propia y característica de los vigilantes de seguridad”.

De todo cuanto antecede, y en respuesta a la consulta concreta que se efectúa, cabe concluir que la existencia de un servicio portuario de vigilantes de seguridad ha de entenderse fundamentalmente orientado a la vigilancia y custodia de las instalaciones portuarias, pero ello no es obstáculo para que dicho personal, en un supuesto como el que se plantea, pueda y deba prestar el servicio requerido, ateniéndose en todo momento a las previsiones de la normativa de seguridad privada y a las instrucciones impartidas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Ahora bien, es cierto que pueden existir particularidades en la ejecución de los servicios de seguridad privada en buques extranjeros atracados en puerto por razón de la aplicación de las normas internacionales, por lo que dichas actividades habrán de sujetarse, no sólo a lo que establezcan las normas vigentes en materia de seguridad privada, sino también, en su caso, a los criterios que pudieran aprobar las autoridades portuarias correspondientes y a las instrucciones del capitán del buque como responsable y máxima autoridad a bordo.