

EL RD 393/2007 EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Juan Honorio Domínguez Fariña (*) y Alejandro Martínez y Sánchez de Neyra (*)

Análisis de Seguridad GISMACAN, S.L.

(*) e-mails: jdominguez@gismacan.es y amsneyra@gismacan.es

RESUMEN

En este trabajo trataremos de sacar conclusiones sobre el carácter supletorio que tiene el RD 393/2007 (en adelante RD) con respecto a la reglamentación sectorial específica de los Puertos Comerciales (en adelante Puertos), definidos en el RD como “*Los puertos de interés general con uso comercial y sus usos complementarios o auxiliares definidos en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general*”.

Para ello, trataremos de definir qué autoridad es la competente para aprobar el Plan de Autoprotección de cada tipo de actividad que se realiza en el Puerto, qué nivel del Servicio de Protección Civil (local, autonómico o estatal) es el competente en cada caso y cómo se integran estos Planes con el Plan de Autoprotección General del Puerto.

PALABRAS CLAVE: Puertos, Autoprotección, Servicios Portuarios, Protección Civil.

ABSTRACT

In this work we will try to draw conclusions on the supplementary character that the RD 393/2007 has (in future RD) with regard to the specific sectorial regulation of the Commercial Ports (in future Ports), defined in the RD as “*The ports of general interest with commercial use and its complementary or auxiliary uses defined in Law 48/2003, of November 26, of economic regime and of rendering of services of the ports of general interest*”.

For it, we will try to define what authority is the competent one to approve the Plan of Self-protection of every kind of activity which is realized in the Port, what level of the Service of Civil Defense (local, autonomous or state) is the competent one in every case and how these Plans join with the Plan of General Self-protection of the Port.

KEY WORDS: Harbors, Self-Protection, Port services, Civil Defense.

INTRODUCCIÓN

El RD define, en su Anexo I, aquellas actividades que requieren de Plan de Autoprotección, no teniendo carácter de obligatoriedad para aquellas no relacionadas en él, salvo que las Administraciones Públicas competentes, del ámbito local o autonómico, exijan la elaboración e implantación de planes de autoprotección a los titulares de actividades no incluidas, cuando presenten un especial riesgo o vulnerabilidad.

Las actividades recogidas en el Anexo I, a su vez, se clasifican en dos grandes grupos, por un lado aquellas actividades para las que existe una determinada normativa básica sectorial que impone obligaciones de autoprotección frente a riesgos específicos y las que no tienen normativa sectorial.

Pues bien, las actividades de Infraestructuras de Transportes, entre las cuales están incluidos expresamente los Puertos Comerciales, definidos como *“Los puertos de interés general con uso comercial y sus usos complementarios o auxiliares definidos en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general”*, figuran recogidos expresamente en el Anexo I del RD 393/2007, Catálogo de Actividades: Actividades con reglamentación sectorial propia, e incluidas, por tanto en el ámbito de aplicación de la norma.

Al disponer, los Puertos de Interés General, de reglamentación sectorial propia, el RD 393/2007, tiene carácter supletorio de ésta. Según el DRAE, en su cuarta acepción del avance de la vigésima tercera edición, define SUPLETORIO como: *”Der. Dicho de una norma: Que se aplica en defecto de otra”*, y DERECHO SUPLETORIO como *“Aquel al que se recurre en defecto del principalmente aplicable”*.

La implicación de lo anterior es que la Reglamentación Sectorial es la aplicable en el caso de los Puertos Comerciales, y el RD 393/2007 en aquellas partes o conceptos que no estén desarrollados en la reglamentación sectorial, especialmente de algún requisito.

Así, las disposiciones de este real decreto tendrán carácter supletorio de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de *“Puertos del Estado y de la Marina Mercante”* y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de *“Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General”*.

Según la Ley 48/2003, no todos los servicios que pueden desarrollarse en los puertos de interés general, son necesariamente servicios portuarios. Define la citada Ley de forma

genérica estos como, *“los necesarios para el normal desenvolvimiento de los puertos, en su actividad intrínseca de atención a las necesidades del tráfico marítimo”*.

Así los servicios prestado en los puertos de interés general, los divide la Ley 48/2003 en:

- **Servicios Portuarios Generales.**

- ✓ Según el artículo 53, apartado 1, de la Ley 48/2003: *“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”*.

- **Servicios Portuarios Básicos.**

- ✓ Según el artículo 60, Concepto y clases de servicios básicos, apartado 1, de la Ley 48/2003: *“Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario”*.

- **Servicios Comerciales.**

- ✓ Según el artículo 88, apartado 1, de la Ley 48/2003: *“A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén permitidas en el dominio público portuario de acuerdo con lo previsto en esta ley”*.

- **Servicio de Señalización Marítima.**

- Según el artículo 90, apartado 1, de la misma Ley: *“El servicio de señalización marítima regulado en esta ley tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de las ayudas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación por el mar litoral español, confirmar la posición de buques en navegación y facilitar sus movimientos”*.

ELABORACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN EN LOS PUERTOS COMERCIALES

La primera pregunta que se nos plantea es, ¿Quién es responsable de la elaboración, implantación, mantenimiento y revisión del Plan de Autoprotección de un Puerto de Comercial?.

En el preámbulo de la Ley 27/1992, encontramos la respuesta a esta pregunta. La competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que

desarrollan actividades comerciales, está atribuida a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas.

Entre los diversos modelos posibles de gestión existentes, en España el sistema elegido es el de la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios. Este sistema de gestión se encuentra regulado en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con la creación de una Entidad pública con autonomía de gestión, dotada de personalidad jurídica y presupuesto propios, y gestionada con criterios de eficacia y empresariales. Esta Autoridad Portuaria puede otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados, para los que pueda carecer de la rapidez, la especialización y el estímulo necesarios.

La Ley 27/92 adopta para el sistema de gestión de Puertos del Estado el principio de gestión unitaria para todas las actividades portuarias marítimas y terrestres, de modo que se concentran en la Autoridad Portuaria todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la zona marítima del puerto y sin perjuicio de otras competencias administrativas que, ejerciéndose en el puerto por los distintos órganos competentes, no tienen directa relación con la gestión y explotación de la Entidad portuaria.

Así mismo la ya citada Ley crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario, con el fin de dar una respuesta ágil y eficaz en el desarrollo de una labor de supervisión, coordinación y control de unas Autoridades Portuarias que se conciben como entes públicos de gestión empresarial.

Todo ello sin perjuicio obviamente, de las competencias que le corresponden al Ministerio de Fomento, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

Retomando la cuestión planteada al principio de este apartado, la respuesta parece obvia:

- La elaboración, implantación, mantenimiento y revisión del Plan de Autoprotección de un Puerto de Comercial le corresponde a la Autoridad Portuaria, bajo la supervisión, coordinación y control de Puertos del Estado.

Como segunda premisa que se deduce del Preámbulo de la Ley 27/92, al estar la competencia sobre los puertos de interés general, atribuida a la Administración del Estado:

- Le corresponde a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior realizar la información previa del Plan de Autoprotección que hubiera de efectuarse por la Autoridad Portuaria, así como establecer el correspondiente Registro para los mismos.

En resumen,

Corresponde a la Autoridad Portuaria, con la aprobación de Puertos del Estado e informe previo de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, donde estará registrado, la elaboración, implantación y revisión del Plan de Autoprotección, en los Puertos Comerciales.

No obstante lo anterior, analicemos que ocurre con los distintos Servicios Portuarios definidos en la Ley 48/2003.

Servicios portuarios generales:

Al estar estos Servicios asignados a la Autoridad Portuaria, estarían claramente incluidos en lo desarrollado en el apartado anterior.

Según el artículo 53, apartado 2, de la Ley 48/2003, los Servicios Portuarios Generales, que de una u otra manera afectan al RD, son los siguientes:

- El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.

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.

Servicios portuarios básicos:

En el artículo 63, Títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios básicos, apartado 1, de la Ley 48/2003: *”La prestación de servicios básicos requerirá la obtención de la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria”*.

Según el RD 393/2007, corresponde a los órganos de las Administraciones Públicas competentes para el otorgamiento de licencia o permiso para la explotación o inicio de actividad, las siguientes actuaciones:

- a) Recibir la documentación correspondiente a los Planes de Autoprotección.
- b) Requerir cuantos datos estime oportuno en el ejercicio de sus competencias.
- c) Obligar a los titulares de las actividades ubicadas en una misma edificación o recintos contiguos para que presenten y/o implanten un plan conjunto de autoprotección, cuando la valoración de las circunstancias concurrentes y la protección de bienes y personas así lo recomiende, dándoles un plazo razonable para llevarlo a efecto.
- d) Velar por el cumplimiento de las obligaciones impuestas en materia de autoprotección, ejerciendo la inspección y control de la autoprotección.
- e) Comunicar a los órganos competentes en materia de protección civil aquellas circunstancias e informaciones que resulten de su interés en materia de autoprotección.

Es decir, las competencias recogidas en el RD 393/2007 para los órganos de las Administraciones Públicas competentes para el otorgamiento de licencia o permiso para la explotación o inicio de actividad, en el caso de las actividades realizadas dentro de los Servicios Portuarios Básicos, que estén recogidas en el Anexo I del citado RD, le corresponde a la Autoridad Portuaria.

Los órganos competentes en materia de Protección Civil lo serán los del ámbito estatal, para las atribuciones contempladas en el RD 393/2007, todo ello sin perjuicio de la necesaria coordinación con los órganos de Protección Civil del ámbito local o autonómico.

Como en todos los casos, si la actividad desarrollada para la realización del Servicio Portuario Básico, está recogida en el Anexo I del RD 393/2007, la elaboración, implantación y revisión del Plan de Autoprotección le corresponde al titular de la actividad.

Como salvedad al desarrollo anterior, estarían aquellas actividades no recogidas en el precitado Anexo I, en este caso se estaría a lo recogido en el artículo 4, apartado 1 d), debiendo de estar contempladas en el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria.

Servicios comerciales:

El prólogo de la Ley 48/2003, recoge *“Cualquier otra actividad podrá desarrollarse en el puerto siempre que no perjudique a su buen funcionamiento y a partir de la correspondiente autorización, pero sin la regulación que la ley confiere a los servicios*

portuarios ni las responsabilidades que sobre ellos impone a las Autoridades Portuarias. Estas actividades se identifican en el texto de la ley con el calificativo genérico de «servicios comerciales»”.

En consonancia con lo anterior, la Autoridad Portuaria no tiene responsabilidad alguna sobre este tipo de actividades, salvo la concesión de autorización para realizarlas.

Si estas actividades no están sujetas a la regulación de la Ley 48/2003, lógicamente estarán sujetas a la norma general y por tanto la Administración Pública competente para el otorgamiento de la licencia lo será el Ayuntamiento de la localidad de que se trate.

En este caso, y siempre según el RD 393/2007, aquellas actividades pertenecientes a los Servicios Comerciales, que estén recogidas en el Anexo I del RD 393/2007, deberán entregar su Plan de Autoprotección en el momento de solicitar la licencia de apertura o inicio de actividad al Ayuntamiento correspondiente.

Del mismo modo será el órgano de Protección Civil del ámbito local el facultado para adoptar las medidas de inspección y control necesarias para garantizar el cumplimiento de la Norma Básica de Autoprotección.

El resto de actividades, propias de los Servicios Comerciales, y que no estén recogidas en el Anexo I del RD, deberán de estar contempladas en el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria.

LA LEY 48/2003 VS EL RD 393/2007

Si bien, parecen claras las competencias de unas y otras Administraciones en los casos de los Servicios Portuarios Generales y de los Servicios Portuarios Básicos, no se aprecia la misma claridad en los Servicios Comerciales, existiendo un claro problema de coordinación.

Esto no hace más que confirmar lo expuesto por COSCULLUELA MONTANER, en su obra la Administración Portuaria¹: *“No debe olvidarse que los problemas de coordinación de las diversas competencias concurrentes son una de las constantes fundamentales en los principios de organización de los puertos”.*

En el caso de los Servicios Comerciales, nos encontramos con una serie de incongruencias que, aunque el “sentido común” de los responsables de las Administraciones involucradas han resuelto en la práctica, no es menos cierto que en teoría pueden crear conflictos de competencias.

¹ Cosculluela, L., *Administración Portuaria*, Editorial Tecnos. Madrid 1973.

Intentaremos ahora exponer cuales son estas incongruencias, dejando sus posibles soluciones para discutir las en la Mesa Redonda de esta tarde (a la conveniencia o no de la creación de un Grupo de Trabajo).

I. Según lo visto anteriormente, el Plan de la Autoridad Portuaria lo aprueba la Puertos del Estado, con el informe de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior, y en él se integran los de todas las actividades que se realizan en el recinto portuario, e incluso puede existir un Plan Integral Único (art. 4 e) del RD 393/2007) siempre que se contemplen todos los riesgos de las distintas actividades. En realidad Puertos del Estado está aprobando todos los Planes de Autoprotección de las actividades realizadas en el recinto portuario. Entonces, **¿quién debería ser realmente competente para aprobar los planes de los Servicios Comerciales incluidos en el Anexo I?**

II. Según el artículo 58.1 de la Ley 48/2003, *“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”*, y entre estos servicios, recoge el artículo 58.2 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”*.

Pero si como define el RD 393/2007, *“Se entiende como autoprotección al sistema de acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil”*.

¿Implica esto que la Autoprotección es un Servicio General y por tanto responsabilidad de la Autoridad Portuaria?

Si esto es así, ¿es competente un Ayuntamiento o sus Servicios de Protección Civil, para desestimar un Plan de Autoprotección basado en uno ya aprobado por las instancias superiores y que además forma parte del Plan Integral o Integrado de la Autoridad Portuaria?

La vía de solución a estas preguntas las encontramos en sendas sentencias del Tribunal Constitucional.

En su sentencia STC 118/98, de 4 de junio: *“la proyección sobre un mismo espacio físico o recurso natural de títulos competenciales distintos impone la cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas mediante la búsqueda o creación de instrumentos que permitan articular su actuación aunque sin alterar la titularidad y el ejercicio de las competencias propias de los entes en relación”*, en este principio de cooperación impone que se arbitren mecanismos o cauces de colaboración mutua a fin de evitar interferencias y en su caso dispersión de esfuerzos e iniciativas perjudiciales para la finalidad prioritaria aunque por lo general *“no prejuzga la correcta técnica a través de cuya mediación dicha coparticipación se articule”*.

En la misma línea la STC 38/02 de 14 de febrero, resume la doctrina del Tribunal Constitucional cuando concurren competencias sobre un mismo soporte material. En tales casos es necesario insistir *“en el establecimiento de fórmulas de cooperación, que resultan especialmente necesarias en estos supuestos de concurrencia de títulos competenciales en los que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias pudiendo elegirse en cada caso las técnicas que resulten más adecuadas...”*.

ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS TEMPORALES

Dentro de las actividades que se realizan en un Puerto Comercial, existen una serie de ellas de carácter temporal, normalmente lúdicas, que no están contempladas en la licencia de apertura e inicio de actividades de ninguna de la empresas ubicadas en el recinto portuario o realizadas por empresas que no ejercen su actividad principal en él. Entre ellas podemos reseñar las siguientes:

- Procesiones Marítimo - Terrestres.
- Actividades Náutico - Deportivas.
- Conciertos Musicales.
- Eventos Culturales.
- Exposiciones náuticas.
- Eventos deportivos terrestres.
- Lanzamiento de fuegos artificiales.
- Visitas de público a buques.
- Etc.

Este tipo de actividades las podemos dividir en los siguientes grupos, dependiendo del responsable de su organización:

- A. Organizadas por la Autoridad Portuaria.
- B. Organizadas por Empresas que su actividad normal es la prestación de alguno de los Servicios Portuarios Básicos.
- C. Organizadas por Empresas que su actividad normal es la prestación de alguno de los Servicios Comerciales y realizan su actividad dentro del recinto portuario.
- D. Organizadas por Empresas que no desarrollan su actividad normal en el recinto portuario.
- E. Organismos Públicos, que solicitan autorización temporal para realizar alguna actividad.

A. Organizadas por la Autoridad Portuaria.

El RD determina, en su artículo 4, punto 1.c), que:

“En el caso de actividades temporales realizadas en centros, establecimientos, instalaciones y/o dependencias, que dispongan de autorización para una actividad distinta de la que se pretende realizar e incluida en el anexo I, el organizador de la actividad temporal estará obligado a elaborar e implantar, con carácter previo al inicio de la nueva actividad, un Plan de Autoprotección complementario.”.

Por todo ello, y dado el carácter de “complementario”, del Plan de Autoprotección de una actividad extraordinaria temporal realizada por la Autoridad Portuaria, este debe ser informado por la Administración Pública que haya informado el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria, para las actividades que le son propias.

B. Organizadas por Empresas que su actividad normal es la prestación de alguno de los Servicios Portuarios Básicos.

Según el artículo 53 de la Ley 48/2003, las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran obras o instalaciones de ningún tipo y la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles, estarán sujetas a previa autorización de la Autoridad Portuaria y estas sólo podrán otorgarse para instalaciones o actividades que no se opongan a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación del espacio portuario o, en su defecto, al respectivo plan de utilización.

Con la misma argumentación del apartado anterior, dado el carácter de “complementario”, del Plan de Autoprotección de la actividad temporal, lo lógico sería que

el procedimiento de aprobación fuera el mismo que el del Plan original, y por tanto sería la Autoridad Portuaria la competente, por ser la que otorga la licencia para la actividad principal.

No obstante lo anterior, surge una pregunta clave **¿de qué Plan es complementario?**, según el RD sería complementario de la actividad principal, pero **¿qué pasa si este se realiza fuera de la instalación en la que se está realizando la actividad principal?**, parece lógico pensar que sería complementario de la instalación donde se realice esa actividad, es decir del recinto portuario, con lo cual, y dejamos ahí la pregunta, **¿no sería lógico que formase parte del Plan de la Autoridad Portuaria, por ser complementario de este?**.

C. Organizadas por Empresas que su actividad normal es la prestación de alguno de los Servicios Comerciales y realizan su actividad dentro del recinto portuario.

En este caso se vuelve a presentar la disyuntiva similar a la del caso B. Por un lado al ser un Plan Complementario del de la actividad principal según RD 393/2007, y ser la licencia concedida por el Ayuntamiento donde esté ubicada la actividad, sería aprobado por la misma Autoridad.

No obstante vuelve a surgir la misma pregunta que en el punto anterior, **¿de qué Plan es complementario?**.

D. Organizadas por Empresas que no desarrollan su actividad normal en el recinto portuario.

Al no realizar, normalmente, este tipo de empresas su actividad en la Zona Portuaria, para realizar la actividad temporal, requieren de la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria siendo otorgada la licencia de apertura por el Ayuntamiento correspondiente.

Estamos en el mismo caso que el genérico de los Servicios Comerciales, creándose la misma disfunción ya comentada de forma reiterada en este artículo.

E. Organismos Públicos, que solicitan autorización temporal para realizar alguna actividad.

La problemática de estas autorizaciones, en lo que respecta al Plan de Autoprotección, es similar al anterior, con el gravamen añadido, siguiendo lo legislado en el RD, de que puede ser este Organismo, el que tenga que realizar la aprobación de su propio Plan.

CONCLUSIONES

Los Puertos comerciales tendrán su propio Plan de Autoprotección, aprobado por Puertos del Estado e informados por la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior.

Todos los Planes de Autoprotección de los Servicios Generales y Básicos de las actividades que se realicen en el recinto portuario, están integrados con el Plan de la Autoridad Portuaria, cuando las actividades para su desarrollo estén recogidas en el Anexo I del RD 393/2007, y son aprobados por la propia Autoridad Portuaria.

Cuando las actividades del punto anterior, no estén recogidas en el Anexo I, deberán estar contempladas en el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria.

Existe una disfunción, entre lo dispuesto en la Ley 48/2003 y el RD 393/2007, en cuanto a la aprobación de los Planes de Autoprotección de las actividades, incluidas en el Anexo I del RD, realizadas dentro de los Servicios Comerciales de las empresas ubicadas en el interior de los recintos portuarios. Parece lógico que aunque el RD 393/2007, asigne en este caso al Ayuntamiento correspondiente la aprobación de estos planes deberían ser aprobados por la Autoridad Portuaria. Aunque posteriormente se entreguen a la Administración competente para el otorgamiento de la licencia.

El futuro Reglamento de Explotación y Policía, debería de corregir estas disfunciones, en la misma línea de argumentación que siguen Ricard Marí Sagarra y Ramiro Santalices Fernández, en su libro² “*El Código PBIP – 2. Desarrollo de las ordenanzas portuarias*”.

Como dijo el Director General de Protección, Sr. San Nicolás Santamaría, en el año 2002, en su comparecencia ante la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados³:

“Lo importante es que, de acuerdo con la legislación propia de Protección Civil, todo sistema que esté en funcionamiento –como en este caso, el puerto- tiene que tener un Plan Interior que debe ser conocido por la autoridad competente del lugar donde se sitúa el plan y debe estar entroncado con los servicios de emergencia y con la Comunidad Autónoma. Todo ello se lleva a cabo de tal manera que todo lo que suceda dentro del puerto tiene que estar gestionado, mientras no se acuda a recursos externos, por el propio puerto y, cuando

² Marí, R., Santalices, R., *El Código PBIP – 2. Desarrollo de las ordenanzas portuarias*, Edicions UPC, 2007

³ CORTES GENERALES. DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS COMISIÓN DE JUSTICIA E INTERIOR. Año 2002 VII Legislatura núm. 59. Sesión núm. 59. Celebrada el 10 de junio de 2002.

está implicado el exterior, tiene que ser comunicado y entran en juego los planes locales y territoriales de la Comunidad Autónoma.”

BIBLIOGRAFÍA

- CORTES GENERALES. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Comisión de Justicia e Interior. Año 2002 VII Legislatura. Sesión núm. 59. Celebrada el 10 de junio de 2002.
- COSCULLUELA MONTANER, L. 1973. *Administración Portuaria*, Editorial Tecnos. Madrid: 303 pp.
- FAYA, A. 2007. *La Planificación de los Puertos de Interés General*. Reflexiones: Revista de Obras Públicas, Transporte y Ordenación Territorial, 2 (2): 39-60.
- LEY 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, (BOE 298, de 15 de noviembre), modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre (BOE 312, de 30 de diciembre).
- LEY 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE 284, de 27 de noviembre).
- MARÍ, R. y SANTALICES, R. 2007. *El Código PBIP – 2. Desarrollo de las ordenanzas portuarias*, Edicions UPC: 238 pp.
- REAL DECRETO 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia (BOE. 72, de 24 de marzo).