

així com les aportacions d'origen mareal, ateses les implicacions ecològiques positives que això comporta. També se'n fa la restauració ambiental ja que el Brazo de la Torre constitueix una de les lleres més característiques de la zona, de gran interès faunístic, integrat tant en el Parc Natural com en el Nacional, amb la qual cosa es pretenen recuperar els hàbitats que hi estan lligats.

8. Control i permeabilització de la maresma davant del riu, al Brazo de la Torre i a Entremuros.—Tenint en compte el risc d'intrusió en la maresma d'aigües contaminades i carregades de sediments, així com la distorsió del funcionament hidrològic de la maresma, amb la pèrdua d'aportacions hídriques, cal restaurar la situació hídrica i ambiental original, i també la permeabilitat natural, i assegurar i controlar aquesta permeabilitat per evitar el risc de la possible incorporació d'aigües contaminades.

MINISTERI DE FOMENT

9535 REIAL DECRET 597/1999, de 16 d'abril, pel qual es modifica el Reglament general de carreteres, aprovat pel Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre. («BOE» 102, de 29-4-1999.)

El Reglament general de carreteres, aprovat pel Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre, dedica el títol I a la planificació de les carreteres de l'Estat, i desplega en aquest aspecte el que disposa la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres. Fins ara l'instrument tècnic i jurídic de la política sectorial de carreteres era el Pla de carreteres de l'Estat, que ha de contenir les previsions i els objectius que cal complir i les prioritats en relació amb les carreteres estatals i els seus elements funcionals. L'article 14.2 del Reglament preveu que el ministre de Foment només pot acordar l'execució d'actuacions d'obres no previstes en el Pla de carreteres, i amb caràcter excepcional, en cas d'urgència reconeguda o d'interès públic excepcional degudament fonamentats. Tanmateix, recentment la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, en la disposició addicional quaranta-novena recull una modificació de l'article 5 de la Llei de carreteres, en què s'introdueix, juntament amb el Pla de carreteres de l'Estat, el concepte de programa com un nou instrument de programació d'actuacions que s'han de dur a terme a les carreteres de l'Estat.

D'aquesta manera el Pla es refereix a la totalitat de la xarxa, de la qual ha de constituir un marc complet, mentre que el programa serveix per a la programació d'actuacions en un àmbit especial i localitzat o per a un tipus determinat de carreteres, cosa que implica la necessitat d'una cobertura pressupostària més reduïda i una tramitació més curta i senzilla que la del pla global.

D'altra banda, l'experiència obtinguda en l'aplicació del Reglament general de carreteres, i també les necessitats sorgides després de l'entrada en vigor, aconsellen la introducció d'una modificació de caràcter parcial relacionada amb el disseny de nous accessos a les carreteres estatals, de manera que es garanteixi la seguretat viària.

Finalment, cal definir l'àrea d'influència de les autopistes, als efectes del que estableix l'article 8.2 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 16 d'abril de 1999,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació parcial del Reglament general de carreteres, aprovat pel Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre.*

Es modifiquen els preceptes que s'indiquen a continuació del Reglament general de carreteres, aprovat pel Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre, de la manera següent:

1. El capítol I del títol I porta com a títol «El Pla i els programes de carreteres de l'Estat».

2. S'afegeix un nou apartat 3 a l'article 14, que passa a titular-se «Pla i programes de carreteres de l'Estat».

«3. Els programes de carreteres de l'Estat són l'instrument tècnic i jurídic de la política del Govern en una part de la xarxa estatal i contenen les previsions, els objectius i les prioritats en relació amb determinats trams de carreteres estatals i els elements funcionals.»

3. L'article 15 queda redactat de la manera següent:

«Article 15. *Naturalesa i vigència.*

1. El Pla de carreteres de l'Estat i els programes de carreteres de l'Estat tenen caràcter vinculant per als particulars, que estan obligats a complir-ne les disposicions.

2. La vigència del Pla i dels programes és definida en aquests, i s'ha de revisar quan es compleixin les condicions que preveuen a aquest efecte o quan s'esdevinguin circumstàncies que n'impedeixin el compliment.»

4. L'article 16 passa a titular-se «Contingut del Pla i dels programes de carreteres de l'Estat».

El contingut actual de l'article 16 passa a constituir l'apartat 1 d'aquest article. S'hi afegeix un nou apartat 2 amb la redacció següent:

«2. Els programes de carreteres de l'Estat contenen:

a) La determinació de les finalitats i els objectius a assolir i la prevalença per a la seva consecució.

b) La determinació de la part de la xarxa estatal afectada pels programes.

c) La definició dels criteris generals aplicables a la programació, la projecció, la construcció, la conservació i l'explotació de les carreteres incloses en els programes i dels seus elements funcionals.

d) La determinació dels mitjans econòmics, financers i organitzatius necessaris per desenvolupar i executar el programa.

e) L'anàlisi general de la incidència de les actuacions dels programes en els aspectes ambientals i de seguretat viària.

f) La definició dels criteris per revisar el programa.»

5. L'article 17 es redacta de la manera següent:

«Article 17. *Documentació del Pla i els programes.*

El Pla i els programes de carreteres estan integrats pels documents següents:

a) Memòria, amb la documentació bàsica i els estudis necessaris.

- b) Documentació gràfica descriptiva de l'abast del Pla o els programes.
- c) Normes per al desenvolupament i l'aplicació.
- d) Estudi economicofinancer.
- e) Programació d'actuacions per desenvolupar el Pla o els programes.»

6. S'afegeixen els apartats 3, 4 i 5 següents a l'article 18:

«3. El procediment d'aprovació dels programes de carreteres de l'Estat és el següent:

1r El ministeri de Foment formula una proposta del programa corresponent, en què consten les finalitats, els objectius i les prioritats.

2n La proposta del programa ha de ser tramesa a les comunitats autònomes afectades, excepte si es tracta de programes de conservació i explotació de la xarxa sense incidència en altres xarxes, per tal que hi puguin formular les observacions o els suggeriments que considerin convenients durant el termini d'un mes a comptar de la recepció del document. Transcorregut aquest termini i un mes més sense que les comunitats autònomes hi hagin formulat observacions, s'entén que el tràmit està executat i es poden prosseguir les actuacions.

3r El ministre de Foment eleva aquesta proposta al Consell de Ministres per aprovar-la mitjançant un acord.

4. Per al procediment de revisió dels programes s'han de seguir els mateixos tràmits que per a l'aprovació.

5. Les entitats locals afectades han d'informar els instruments que desenvolupin el Pla de carreteres de l'Estat i els programes de carreteres de l'Estat en els termes que estableix aquest Reglament.»

7. Es modifica l'apartat 8 de l'article 102 de la manera següent:

«8. L'encreuament d'algun carril o calçada d'una carretera estatal s'ha de fer a un nivell diferent per creuar una autopista, una autovia o una via ràpida.

En carreteres convencionals amb una intensitat mitjana diària (IMD) superior als 5.000 vehicles queden prohibits els girs a l'esquerra, l'encreuament a nivell de carrils i la construcció de rotondes, llevat que a judici de la Direcció General de Carreteres millorin les condicions de seguretat de la via. En les altres carreteres convencionals, la Direcció General de Carreteres pot establir aquestes prohibicions quan les condicions del trànsit ho aconsellin.

El que disposa aquest apartat no és aplicable a les actuacions destinades a la reordenació o la millora d'accessos ja existents.»

8. S'hi afegeix la disposició addicional desena següent: «Àrea d'influència de les autopistes».

«S'entén com a àrea d'influència de les autopistes, a efectes del que disposa l'article 8.2 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, la franja de terreny compresa entre dues línies paral·leles a la traça de l'autopista, situades a tots dos costats, a una distància de 20 quilòmetres mesurada des de l'aresta exterior de la calçada respectiva.»

Disposició final primera. *Habilitació normativa.*

Es faculta el ministre de Foment per dictar les disposicions necessàries per aplicar i desenvolupar aquest Reial decret.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquesta norma entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 16 d'abril de 1999.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

9655 *REIAL DECRET 607/1999, de 16 d'abril, pel qual s'aprova el Reglament de l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria per a embarcacions d'esbarjo o esportives.* («BOE» 103, de 30-4-1999.)

La Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, va establir, en l'article 78, l'obligatorietat de les empreses navilieres de tenir assegurada la responsabilitat civil en què poden incórrer en l'exercici de l'explotació mercantil dels seus vaixells; per concretar-ne els termes, va encomanar al Govern el desplegament reglamentari de l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria, d'acord, en tot cas, amb les cobertures usuals d'aquest ram en el mercat internacional.

La mateixa obligació es va establir per a qualsevol altra mena d'embarcació civil espanyola, segons la classificació que conté l'article 8 de la Llei 27/1992, com també per als vaixells estrangers que naveguin dins la zona econòmica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aigües interiors espanyoles.

Actualment, per bé que les empreses navilieres, com a conseqüència, a més de les obligacions derivades de les normes de dret internacional, entre les quals hi ha el Conveni internacional sobre la responsabilitat civil nascuda dels danys produïts per la contaminació per hidrocarburs el 1969, esmenat pel Protocol fet a Londres el 27 de novembre del 1992 i el Conveni internacional fet a Brussel·les el 17 de desembre de 1971, sobre responsabilitat civil en l'esfera del transport marítim de substàncies nuclears, tenen garantida la cobertura en matèria de responsabilitat civil, no passa el mateix amb les embarcacions d'esbarjo o esportives.

Com a conseqüència, cal reglamentar l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil d'embarcacions d'esbarjo o esportives, l'increment de les quals en l'activitat marítima ha estat incessant en els darrers temps, per donar compliment al mandat legal que conté l'esmentat article 78 de la Llei 27/1992.

Atès el principi de seguretat jurídica, i tenint en compte la variada tipologia de vaixells que «a priori» es poden incloure dins la categoria «d'esbarjo o esportives», cal delimitar l'abast material de la norma, tenint en compte els articles 75 i 107 de la Llei 50/1980, de contracte d'assegurança.