

De Canarias a Galicia

Comunidades con gran tradición marítima proponen soluciones diversas en materia de puertos deportivos para sus respectivos territorios. Con ellas llegamos al fin de esta serie dedicada a la legislación portuaria por CC.AA.

Por Yamandú R. Caorsí


Puertos deportivos Canarios

No cabe duda que dada su insularidad, el desarrollo portuario en las Islas Canarias es de una vital importancia. Además del necesario tráfico de pasaje y mercancías, el importante desarrollo turístico de las mismas ha hecho que desde la administración isleña se preste una gran atención a estas infraestructuras. Hoy, todo el desarrollo y gestión de

puertos deportivos e instalaciones marítimas se encuentra prolijamente regulado en la 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias y el reglamento que la desarrolla. En nuestra opinión se trata de una ley clara y sistematizada, que ilumina muchos aspectos que en otras leyes autonómicas se redacta de forma farragosa. Ahora bien, en cuanto a novedades o regulación de aspectos no considerados, e importantes desde el punto de vista de la

náutica de recreo, creemos que no aporta mucho. En su exposición de motivos se manifiesta que, con la ley, se intenta superar el modelo estatal dando más agilidad, eficacia y flexibilidad al sector portuario, aunque en términos generales es más de lo mismo.

Cabe resaltar que, como sucede en la ley estatal y en las autonómicas, con la única excepción de la ley catalana, no existe en la ley referencial alguna a los

derechos y obligaciones de usuarios de amarres, que entendemos es importante. En nuestra opinión, si bien como decíamos la ley es muy clara en comparación con otras, entendemos que hubiera sido conveniente que tanto en esta, como en el reglamento, se acotara más las potestades discrecionales del gobierno, ello en aras de una mayor seguridad jurídica tanto para operadores de puertos como para usuarios. 

1 Construcción y gestión de puertos

La gestión de los puertos competencia del gobierno canario se atribuye a la entidad pública Puertos Canarios, creada expresamente para ello por la ley, pudiendo realizarse de manera directa o indirectamente como es habitual.

Los puertos competencia de la comunidad se clasifican en: de interés general o regional (no se deben confundir con los de interés general estatal) que se incluyen en el Grupo I, y otros, incluidos en los grupos II y III, que son puertos deportivos y de refugio. La ley establece que la gestión de los primeros se realice por parte de Puertos Canarios, correspondiendo los otros a los Cabildos insulares, previa realización del correspondiente convenio. Ello siempre que el puerto deportivo o de refugio no se declare de interés regional.

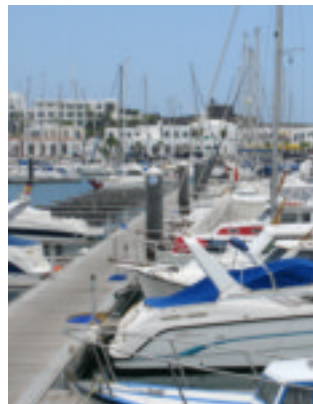
Ahora bien, cualquiera de los citados organismos puede otorgar concesiones o autorizaciones para la construcción o explotación, ya sea de la totalidad de un puerto o de una parte definida dentro de otro.

El Capítulo II del título IV de la ley regula de forma expresa el régimen de los puertos deportivos, de lo que destacamos:

1) Se establece una serie de servicios que deben prestar los

puertos deportivos, además de los estrictamente marítimos, que incluyen, por ejemplo, sede social; zonas destinadas a la enseñanza náutica, o plazas de parking en una proporción de una por cada tres amarres. Sin duda se trata de mejorar la calidad de las instalaciones.

- 2) En lo que respecta a la cesión de amarres, se deben reservar un 15% para uso de transeúntes. Quiere decir que se permite la cesión de derechos de uso preferente de amarres, aunque, como ya adelantábamos, no existe en la ley ninguna referencia a ello.
- 3) La construcción y explotación se puede realizar de forma directa por Puertos Canarios o los cabildos insulares, o adjudicándose la correspondiente concesión.
- 4) El plazo de la concesión no puede superar los 30 años
- 5) En el contrato de concesión se debe establecer el canon a pagar por el concesionario así como las tarifas a cobrar por los servicios.



- 6) Cuando el titular de una concesión quiera prolongar la explotación más allá del plazo de la concesión puede solicitarlo a Puertos Canarios, una vez hayan transcurrido los 2/3 del plazo inicial de la concesión. En el caso de que haya otros interesados se realizará un concurso de proyectos.
- 7) En el supuesto de que el anterior concesionario no resulte adjudicatario del concurso, tendrá derecho al tanteo, no con-

servando ningún derecho en caso contrario.

- 8) Cuando existan obras no amortizadas y la concesión se otorgue a otro interesado, éste deberá pagarlas al anterior.
- 9) Cuando se produce la reversión de la concesión por término del plazo, los titulares de derechos de uso preferente no conservan ningún tipo de derechos.
- 10) El reglamento prevé la posibilidad de que se utilice el contrato de concesión de obra pública para la construcción y explotación de puertos, pudiendo, en este caso, adjudicarse la explotación por 40 años, prorrogable hasta 60 dependiendo del coste de las obras y amortización.
- 11) Cuando se trata de concesión de explotación de obra pública, el plazo máximo será por 10 años, prorrogable hasta 25.

Como es habitual en las leyes autonómicas, y no en la estatal, el anterior concesionario puede ejercer el derecho al tanteo cuando se continúe la concesión mediante gestión directa, no existiendo previsión alguna al respecto de los usuarios o titulares de derechos de uso preferente cuando se continúe con la explotación.



Puerto Mogán

2 Tasa y tarifas

Como hemos visto en todas las normas estudiadas, las tarifas por ocupación de amarre en Canarias dependen de si la instalación se explota en régimen de concesión o de manera directa por la administración competente.

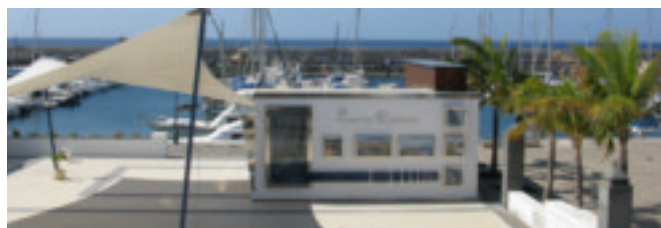
La tarifa aplicable a las embarcaciones de recreo es la G-5. Esta tasa comprende la utilización por parte de las embarcaciones deportivas o de recreo, y por sus tripulantes o pasajeros, de las aguas del puerto y sus balizamientos, de las ayudas a la navegación, de las dársenas y zonas de fondeo, de los servicios generales de policía y, en su caso, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles y pantalanes. Será sujeto pasivo de la tasa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y subsidiariamente el capitán o patrón de la misma.

La base para la liquidación de la tasa será la superficie en m² resul-

tante del producto de la eslora total de la embarcación, por la manga máxima, y el tiempo en días de estancia en fondeo o atraque que se multiplica por un factor fijado legalmente.

Es condición indispensable para la aplicación de esta tasa que la embarcación no realice transporte de mercancías, y que los pasajeros no viajen sujetos a cruceros o excursiones turísticas, en cuyo caso se aplicarán otras tarifas que variarán en función del programa.

Se considerarán embarcaciones con base en el puerto a las que se les asigne el atraque por años naturales. En este caso, el abono por semestres adelantados de la tasa



dará lugar a una reducción del 25%.

En las embarcaciones que ocupan plazas en seco, los días en que se devengará tasa serán el 25% de los períodos al que corresponde la liquidación, independientemente del número de días en que se navegue y del abono de la tasa por almacenaje, locales y edificios que corresponda por la ocupación de superficie.

Cuando al puerto se explote mediante gestión indirecta, entendemos que no se devenga la G-5,

debiendo pagar el concesionario el correspondiente canon por ocupación o aprovechamiento de la zona de servicios del puertos e instalación. El calculo del canon, como es habitual, se realiza partiendo de la valoración del espacio ocupado, de las obras y de su aprovechamiento, a lo que se aplica un porcentaje que en el caso canario es de un 6%.

Ordena la ley que la tarifa máxima a pagar por los usuarios sea fijada por la consejería competente.

PUERTOS DEPORTIVOS

Puerto Calero (Lanzarote) / Puerto Colon (Tenerife) / Puerto Mogán (Gran Canaria) / Puerto Pasitos Blanco (Gran Canaria) / Puerto Radazul (Tenerife) / Puerto Rico (Gran Canaria) / El Castillo (Fuerteventura) / Taliarte (Gran Canaria) / La Galera (Terife) / Los Gigantes (Tenerife)

PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA

Las Nieves/Agate (Gran Canaria) / Tazacorte (La Palma) / Arguineguín (Gran Canaria) / La Restinga (El Hierro) / Castillo del Romeral (Gran Canaria) / Vueltas (La Gomera) / Gran Tarajal (Fuerteventura) / Playa Santiago (La Gomera) / Morro Jabbe (Fuerteventura) / Playa San Juan (Tenerife) / Corralejo (Fuerteventura) / Puerto de la Cruz (Tenerife) / Playa Blanca (Lanzarote) / Garachico (Tenerife) / Pto. del Carmen (Lanzarote) / San Marcos (Tenerife) / La Graciosa (Lanzarote)



Puertos de Galicia

A lo largo de sus 1.720 kilómetros de costa, la comunidad autónoma gallega cuenta con 128 puertos. De ellos, la Xunta de Galicia, a través del ente público Puertos de Galicia, adscrito a la Consellería del Mar, gestiona directamente 122. Los otros 6, de mayor dimensión y de interés general del Estado, dependen del Ministerio de Fomento y son gestionados por cinco Autoridades Portuarias (Vigo, Marín, Vilagarcía, La Coruña y Ferrol-San Cibrao). El ente público Puertos de Galicia dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, se creó en el año 1994, y tiene

encomendadas las competencias de planificación, construcción, explotación, conservación y avance de los 122 puertos dependientes, de la Xunta de Galicia.

En lo que respecta en concreto a instalaciones deportivas, Puertos de Galicia está potenciando la creación de nuevas instalaciones en los diversos puertos del litoral gallego. El ente público, directa o indirectamente, gestiona en la actualidad 23 instalaciones náutico deportivas con un total de más de 7.947 plazas de atraque. A pesar de la densidad de instalaciones que tiene Galicia, hasta el momento el legislador autonómico no

ha aprobado una legislación propia, con lo cual, es aplicable a los puertos de la comunidad la legislación estatal, en concreto la Ley de Puertos del Estado y la Ley de Régimen de Régimen Económico y Prestación de Servicios en Puertos de Interés General. Esta última ley se aplica en lo que respecta al régimen de concesiones y autorizaciones, ya que existe en Galicia una ley que regula ampliamente el tema de tasas. Sentado lo anterior, en lo que respecta al régimen de construcción y explotación de instalaciones náuticas, nos remitimos a lo analizado en su día respecto de los puertos del País Vasco,

publicado en Navegar nº 227, del pasado mes de agosto. No podemos decir mucho al respecto del régimen de cesión de derechos de uso preferente sobre amarres y derechos de los usuarios, a lo que se habrá de estar a lo que establezca el pliego de condiciones y reglamento de explotación y policía que se formule para cada puerto. En cualquier caso, también hay que decir que desde Puertos de Galicia se está impulsando la aprobación de una ley integral en materia de puertos que esperamos pronto vea la luz. Consulta las leyes portuarias por Comunidades en: www.navegar.es

1 Tasas y tarifas

Las tarifas que se deben pagar por la ocupación de amarres y uso privativo del demanio portuario por los usuarios, autorizados y concesionarios, están prolijamente reguladas en Galicia mediante la ley 6/2003, de tasas, precios públicos y exacciones.

Las tarifas que se deben pagar por la ocupación de amarres y uso privativo del demanio portuario por los usuarios, autorizados y concesionarios, están prolijamente reguladas en Galicia mediante la ley 6/ 2003, de tasas, precios públicos y exacciones.

Esta ley está redactada con el mismo estilo que la ley estatal 48/ 2003, y también ha tenido un efecto de encarecimiento de los amarres que parece ahora se quiere remediar.

La tarifa G-5 es la que grava la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo, y por sus tripulantes y pasajeros, de las aguas del puerto y sus instalaciones de balizamiento, de las ayudas a la navegación, de las dársenas, de los accesos terrestres y viales de circulación de los puertos, de los servicios generales de policía y, en su caso, de las instalaciones de fondeo y atraque en muelles o pantalanes, así como de los servicios específicos disponibles.

Esta constituida por varios tramos:

Tramo a: Por la utilización de las aguas de los puertos e instalaciones portuarias.

Tramo b: Por los servicios utilizados de atraque, fondeo o estancia en seco de embarcaciones.

Tramo c: Por la disponibilidad de otros servicios específicos.

Las embarcaciones de base tienen derecho a una reducción del 20% de la tarifa si pagan por adelantado, considerándose de base aquellas que ocupan el amarre por un periodo mínimo de 6 meses. Estas, cuando ocupen amarres en otros puertos gestionados por Puertos de Galicia, como transeúntes, tienen derecho a un 50% de abono en la tarifa a pagar. La tarifa de las embarcaciones de base se verá reducida en un 25% fuera de temporada, periodo que va desde el 1 de noviembre al 30 de abril, regla que no se aplica a las instalaciones en concesión.

También tienen una importante bonificación del 25% las embarcaciones de entre 1 y 2 m de calado y del 50% las de menos de 1 m, cuando ocupen amarres gestionados por Puertos de Galicia y tengan menos de 6 m de eslora y un motor de menos de 25 HP.

Es importante destacar que el uso de los servicios se debe solicitar siempre con antelación, y la utilización de cualquiera de estos servicios, sin autorización previa, dará lugar a la aplicación de cinco veces el importe de la tarifa ordinaria que le corresponda a partir del momento del inicio de



la utilización del servicio; ello independientemente de la sanción que pueda proceder por infracción del reglamento de servicio, policía y régimen del puerto. Aunque se trata de una medida que tiende a evitar el uso irregular de amarres y otros servicios, entendemos que se trata de una previsión marcadamente abusiva. Ya existen procedimientos sancionadores para penar esas conductas.

En cuanto a las embarcaciones atracadas o fondeadas en instalaciones propias de concesiones, excepto que en el título concesional se determine otra cosa, abonarán en todo caso el tramo a de la tarifa G-5 y los demás tramos b y c

por aquellos servicios prestados en instalaciones ajenas a la concesión, en su caso. En los casos de instalaciones en concesión, la tarifa puede ser liquidada por la administración directamente, o por medio del concesionario, teniendo en este último caso derecho a recibir una bonificación del 15%.

En este supuesto, Puertos de Galicia pueda también establecer convenios con los concesionarios de instalaciones náutico-recreativas para el abono de la tarifa tomando como base del convenio los datos estadísticos. En el convenio se podrá pactar una reducción de la cantidad a pagar de hasta un máximo de 30%.



Ribadeo

2 Ocupación del dominio público portuario

Devengará una tarifa cuya base imponible será el valor de los terrenos y espejo de agua ocupados. Para el cálculo del valor se considerará el de los espacios colindantes, además de las posibilidades de aprovechamiento.

Una vez establecido el valor, la ley gallega regula diferentes tipos de gravamen tomado en consideración los usos que se den. Estos tipos son: instalaciones náutico deportivas (5%); actividades portuarias complementarias (6%); usos no portuarios (7%).

Cuando se trata de entidades náuticas o culturales sin áni-

mo de lucro que se dediquen a promoción del deporte o recuperación de embarcaciones, pueden tener una bonificación de hasta un 90% en la tasa de ocupación privativa. Sin duda se trata de una importante medida de apoyo a clubes que realmente destinen sus esfuerzos a promocionar los deportes náuticos.



Vigo

PUERTOS DEPORTIVOS DE GALICIA

■ Costa Cantábrica

Puerto Deportivo de Ribadeo / Puerto deportivo de Foz / Puerto deportivo de Viveiro-Celeiro

■ Costa Noroccidental

Puerto Deportivo Ortigueira / Puerto Deportivo Santa Marta de Ortigueira / Puerto Deportivo Sada / Puerto Deportivo Ares / Puerto Deportivo Camariñas



■ Costa de la Muerte

Puerto Deportivo Camariñas

■ Rías Bajas

Puerto Deportivo Cañas de Morrazo / Puerto Deportivo Portosin / Puerto Deportivo A Pobra / Puerto Deportivo Vilanova de Arousa / Puerto Deportivo Ribeira / Puerto Deportivo Pedras Negras / Puerto Deportivo Porto Novoa / Puerto Deportivo Combarro / Puerto Deportivo Pontevedra / Puerto Deportivo Portonovo / Puerto Deportivo Beluso / Puerto Deportivo Moaña

■ Costa Suroccidental

Puerto Deportivo de Tui / Puerto Deportivo de Bayona

■ P. del Estado

Vigo, Marin. Vilagarcía, A Coruña y Ferrol

GLOSARIO

Reversión y derechos de uso preferente

■ Con este artículo culminamos el análisis de todas las leyes autonómicas que regulan los puertos deportivos, pudiendo constatar que la única que prevé que el usuario titular de un derecho de uso preferente sobre un amarre mantenga algún derecho sobre el mismo, es la ley catalana. Ese derecho se sustancia en la posibilidad del anterior titular de optar de forma preferente ante otros interesados a continuar usando el amarre, pagando lo que se fije.