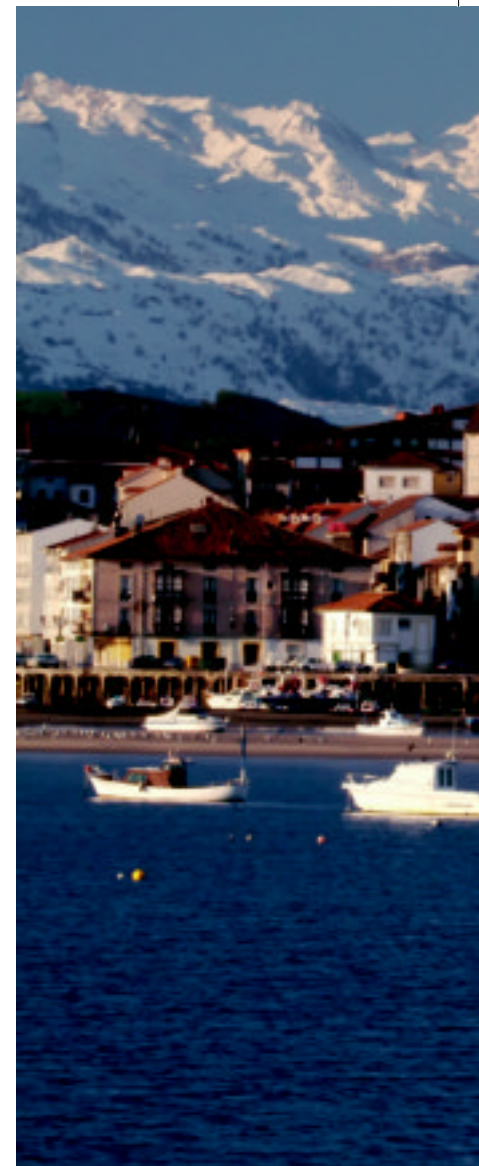


Puertos cántabros y murcianos

Analizadas ya las legislaciones andaluza, balear y catalana, en esta nueva entrega incluimos el estudio de otras dos normas en las que incidiremos en sus aspectos más peculiares y originales.

Texto: Yamandú R. Caorsi

No por ser Comunidades más pequeñas han de tener una normativa menos importante, pero en la legislación balear, andaluza y catalana, ya estudiadas en esta sección durante los meses pasados, hay aspectos que afectan de manera transversal a todas las normas, es por ello que en esta ocasión abordaremos algunas de las peculiaridades inherentes a la norma murciana y cántabra. 



1 Ley de Puertos de Cantabria

La ley 5/ 2004, de 26 de noviembre, de Puertos de Cantabria, es la norma básica que regula la planificación, construcción y explotación de puertos, así como la prestación de servicios marítimos en la comunidad, salvo cuando se trata de un puerto de interés general.

En su exposición de motivos, la ley hace expresa referencia a la necesidad de que los puertos deportivos den respuesta a una creciente demanda de amarres, reconociéndoles su importancia como factor de dinamismo económico. Se apuesta también por que sirvan de herramienta para potenciar un turismo de calidad, alejado del producto turístico de gran consumo de suelo y de fuerte impacto negativo.

En consecuencia, la ley comienza con el establecimiento de las bases para la planificación portuaria general de la Comunidad, en relación con su planteamiento territorial, y articulada con la ordenación urbanística. En definitiva, en el plan que la ley ordena elaborar se establece el futuro de las actuales instalaciones portuarias de Cantabria, las posibles

construcciones nuevas, y un propio sistema de modificación del plan.

Se prevé, como es habitual en estas normas, la iniciativa privada en la construcción de puertos, pero éstos siempre se deben incluir, *prima facie*, en el Plan de Puertos.

A/ SERVICIOS PORTUARIOS

En Cantabria la construcción y gestión de puertos de recreo puede ejecutarse directamente por la administración o mediante gestión indirecta. En un principio se consideraba en la ley que no era necesaria la creación de un ente público especializado en la materia de gestión de puertos, hasta que en el año 2006 se opta por esta vía, creándose la entidad pública Puertos de Cantabria, al igual que existe en otras comunidades autónomas,

que es el organismo responsable de los puertos de gestión directa y del control de los de gestión indirecta.

Cuando la construcción y/o explotación se realiza mediante gestión indirecta se utiliza el método de la concesión. De una forma -entiendo- algo confusa, la norma regula la concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias, por un lado, y por otro de concesiones y autorizaciones lisa y llanamente.

La confusión se crea en el régimen jurídico de las indicadas regulaciones.

Respecto de la primera, se indica que se trata de una concesión de obra pública, forma contractual regulada en la ley de Contratos del Estado, y que el plazo de explotación será el de 40 años, plazo prorrogable de forma potestativa, hasta los 60 años.

Mientras que en el segundo de los casos, tratándose de una simple concesión, el plazo máximo, conforme a la legislación estatal, no puede exceder de los 35 años.

Decimos confusa ya que parece ser que mediante el contrato de concesión de obra pública, que al fin y al cabo es lo mismo que una concesión para construir y explotar, se está permitiendo un mayor plazo al concesionario para amortizar la obra, reivindicación constante de muchos gestores de puertos, evadiendo mediante una ficción jurídica la específica limitación de los 35 años de plazo máximo establecido por las legislación portuaria y de costas. Parece que los propios gobiernos, central y autonómico, se hacen trampa en solitario, ya que al fin y al cabo, todos estamos en el mismo "barco".

En este último caso, cuando sea una "simple" concesión, los 35 años son el plazo máximo, incluidas, en su caso, las prórrogas. Para las prórrogas, cuando la misma suponga un 20% del plazo inicial, es necesario que se sigan los mismos trámites que para la obtención de la concesión.

Ahora bien, en lo que se refiere a los plazos, tanto en el caso de



Sant Vicente de la Barquera.



Suances.

concesión de obra pública como de concesión, la norma prevé una novedosa cláusula para aquellos casos en que, una vez terminado el plazo de vigencia del contrato, la obra no esté amortizada y se dé la explotación a un nuevo concesionario. Dada esta circunstancia, y tratándose de obras autorizadas, el concesionario entrante deberá abonar al saliente la cantidad no amortizada.

Terminado el plazo concesional, las obras revierten a la administración portuaria, en "perfecto estado y funcionamiento", dice la ley. Evidentemente, existe la posibilidad que se decida demoler la instalación o continuar la explotación, en este último caso mediante gestión directa o indirecta. Es importante indicar que, en contra de lo que prevén otras regulaciones autonómicas, como la murciana, el anterior concesionario no ostenta derecho al tanteo y retracto para el caso de que no resulte adjudicatario de la instalación en el concurso que se realice.



2 Tarifas y canon en las diferentes modalidades de gestión

La ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de autorización o concesión, genera la obligación de pago del correspondiente canon a favor de la entidad pública Puertos de Cantabria.

El canon a pagar se calcula sobre la base del valor de mercado de la superficie ocupada, ya sea en tierra o en el mar, tomándose también en consideración la naturaleza y el beneficio que reporta la ocupación al concesionario. Sin duda, esta última previsión no resulta banal, ya que es importante que en el cálculo del canon se tome en consideración los beneficios potenciales, para ser aplicados, ya sea para aumentar o reducir el mismo.

El espejo de agua ocupado se valora con un 50% del valor de los terrenos contiguos a la zona de servicios. El canon, prevé la Ley, cuando se trate de instalaciones náuticas, se puede reducir en un 25%.

En las instalaciones de gestión directa las tarifas se fijan por parte de Puertos de Cantabria, debiendo cubrir costes de explotación, conservación, cargas fiscales y económicas medioambientales, fijándose para cada instalación, de acuerdo a sus características, un determinado nivel de rentabilidad.

A las embarcaciones de recreo de la lista Séptima se les aplica la tarifa T-5, de embarcaciones deportivas y de recreo, reguladas en la Ley Cantabra 9/ 2008, de régimen fiscal y financiero. Cuando se trata de embarcaciones de la lista Sexta, por ejemplo de chárter, devengarán las tarifas T-1, de entrada y salida de buques,

T-2, de atraque, o T-3, de mercaderías o pasaje según el caso. En las instalaciones de gestión indirecta, las tarifas máximas a aplicar a los usuarios se fijaran por Puertos de Cantabria o se recogerán en el correspondiente pliego por el que se regule la concesión.

Cesión de derechos de uso sobre amarres

La ley prevé de forma expresa la posibilidad de que el concesionario pueda ceder el uso y disfrute temporal sobre amarres u otros elementos portuarios que no estén reservados al uso público tarifado.

Recordemos que no todas las normas de las CC.AA ni la norma estatal hacen referencia a ello. Dichas cesiones de uso y disfrute se rigen por el derecho privado. Los contratos de cesión se deben ajustar a las cláusulas de la concesión y a la normativa general de explotación y policía de puertos de Cantabria, y el clausulado de los mismos debe ser presentado para su aprobación ante la entidad Puertos de Cantabria, que está facultada para imponer un clausulado mínimo que garantice los legítimos derechos de los cesionarios.

Uno de los aspectos mas importantes que debemos destacar es que, al igual que en la ley catalana, la ley cántabra prevé que cuando se produce el fin de la concesión y la reversión de las instalaciones, los cesionarios tienen un derecho preferente a seguir usando los amarres, siempre que igualen la oferta presentada por un nuevo peticionario o, en su caso, por el adjudicatario. No termina de entenderse muy bien qué implica igualar la oferta hecha por un nuevo peticionante, ya que parece ser que se trata de una especie de subasta, adjudicándose el amarre al mejor postor, lo que no nos parece adecuado.

PUERTOS AUTONÓMICOS DE CANTABRIA

Castro Urdiales
Laredo
Colindres
Santoña
Suances
Comillas
San Vicente de la Barquera

TABLA 1

LEGISLACIÓN BÁSICA EN MATERIA DE PUERTOS DE CANTABRIA

Ley de Cantabria 5/ 2004, de Puertos de Cantabria
Ley de Cantabria 9/ 2006, de Creación de la Entidad Pública Empresarial Puertos de Cantabria
Ley Cantabra 9/ 2008, de 26 de diciembre, de Medidas Fiscales y de Contenido Financiero
Decreto 82/ 2006, de 23 de julio. Por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento de otorgamiento de autorizaciones en los puertos de Cantabria

GLOSARIO

Contrato de Concesión de Obra Pública

■ Se entiende por contrato de concesión de obras públicas aquel en cuya virtud la Administración pública, o entidad de derecho público concedente, otorga a un concesionario, durante un plazo, la construcción y explotación, o solamente la explotación, de obras. Aquí se incluyen puertos que, siendo susceptibles de explotación, sean necesarios para la prestación de servicios públicos de naturaleza económica, o para el desarrollo de actividades o servicios económicos de interés general.

También se reconoce al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la propia obra, así como de percibir un precio en cualquier otra modalidad establecida en este título.

Las concesiones de construcción y explotación de obras públicas se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder de 40 años, pudiéndose prorrogarse potestativamente hasta 60 años.

Plazo de las concesiones demaniales

■ La Ley 48/ 2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en puertos de interés general, en consonancia con la Ley de Costas, es la norma de carácter estatal que establece los plazos máximos de las concesiones en el demanio marítimo, plazos a que se remiten las leyes autonómicas. Establece la citada Ley en su artículo 107 que el plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente, y no podrá ser superior a 35 años, incluidas las prórrogas cuando estas estén previstas en el título

3 Ley de Puertos de la Región de Murcia

La ley 3/ 1996, de 19 de mayo, es la norma que regula los puertos adscritos a la Región de Murcia. Se trata de una de las primeras normas en la materia promulgadas por las CC.AA, y ha sido modificada por la ley 6/ 2005 y 1/ 2007.

A título preliminar uno de los aspectos que debemos destacar de la ley es que se da preferencia a las iniciativas que tiendan a satisfacer las demandas de la flota o actividad pesquera, en contraposición con la actividad náutico deportiva, que es lo que generalmente impera en otras normas. Incluso se prevé que cuando las necesidades del sector pesquero lo requieran, el Gobierno pueda establecer en los puertos deportivos una línea de atraque para usos pesquero. Pensamos que esta preocupación por la flota pesquera responde a las necesidades de la época en que se promulgo la ley, año 1996, ya que para una comunidad turística como Murcia, la náutica debe de ser hoy prioritaria.

2.A / Servicios portuarios

La construcción y explotación de puertos se puede realizar mediante gestión directa o indirecta,

permitiéndose la iniciativa privada y evidentemente la pública.

Cuando se trate de adjudicación de obras o la explotación indirecta de una instalación, para la adjudicación es necesario que se realice el respectivo concurso, como es habitual en otras normas, aunque en esta sede la ley establece una importante previsión que puede afectar a clubes náuticos que debemos destacar. Si el solicitante es de una entidad sin ánimo de lucro declarada de utilidad pública, las concesiones pueden ser otorgadas de forma directa, sin necesidad de concurso. Este podría ser el caso de un club náutico (pienso en el de Mahon), permitiéndole la ley evitar competir en un concurso con empresas que puedan tener mas recursos a la hora de proponer proyectos y soportar el canon.

En cuanto al plazo de la concesión, esta viene determinado en el pliego de la misma, no pudiendo



Aguilas.

exceder, dice la ley, los plazos previstos en legislación estatal para los contratos de concesión de obra pública y de las concesiones demaniales. El plazo máximo para una concesión de obra pública es de 40 años, prorrogable a 60 años. Mientras que el plazo máximo previsto para las concesiones demaniales es de 35 años.

En definitiva, el límite vendrá determinado por el tipo de contrato que se realice, aspecto sobre el cual ya nos hemos referido al comentar la ley cántabra.

Cuando el concesionario desee continuar la explotación, trans-

curridas las dos terceras partes del plazo de la concesión, puede solicitar a la administración una nueva concesión. De producirse la solicitud, se hará pública para que por un plazo de 6 meses se puedan presentar nuevos proyectos, convocándose un concurso en el caso de que haya otros interesados.

El anterior concesionario tiene un derecho al tanteo y retracto en caso de no resultar adjudicatario, siempre que no haya incumplido las cláusulas de la concesión y haya gestionado bien la explotación. Recordemos que la ley cántabra no prevé este extremo.

4 Tarifas y canon en Murcia

La concesión de la explotación de una instalación devengará un canon a favor de la Comunidad, que se calculará en función del valor de la superficie terrestre ocupada y el espejo de agua.

Incluso cuando la concesión requiera una previa concesión del Estado a la Comunidad de Murcia (previsión desconocida en otras leyes), para que esta dé luego la concesión a un interesado, además del canon que se deba pagar al Estado, también se pagará un canon a la Comunidad.

A los efectos del cálculo del valor de los terrenos ocupados, que se calcula en función del precio de los terrenos colindantes, los que se destinen a utilización pesquera son considerados de uso industrial, mientras que los destinados a la actividad náutico-deportiva se consideran de uso comercial. Evidentemente, esta nueva diferenciación intenta favorecer o abaratar el uso pesquero al náutico-deportivo.



Marina Salinas.

En la ley cántabra, el valor del espejo de agua se consideraba como un 50% del de la tierra. En la Ley de Murcia, el valor del espejo de agua se considera un 20% del de los terrenos, es decir, bastante más económico.

Además del canon de ocupación, cuando la actividad que se realiza es lucrativa, es decir, genera un beneficio al concesionario, además se debe pagar un canon de explotación. Este canon se calcula sobre la base de los beneficios anuales del concesionario antes de impuestos, y es de un tipo del 5%. La ley prevé una muy importante reducción del canon para el caso explotación de instalaciones pesqueras de hasta un 90%, no aplicable a las instalaciones náuticas.

La tarifa aplicable a las embarcaciones de la Lista Séptima atracadas en los puertos gestionados directamente por la Comunidad es la T-5, y viene regulada exhaustivamente en una disposición adicional de la propia ley. Al contrario de lo que sucede en la ley cántabra, la Ley de Murcia no establece a priori diferencias entra las embarcaciones de las lista sexta y séptima a la hora de abonar las tarifas. Cuando se trate de gestión indirecta, la tarifas deben venir fijadas en el título de otorgamiento de la concesión, con descom-

PUERTOS DE LA COMUNIDAD REGIÓN DE MURCIA

Centro de alto Rendimiento Deportivo del Mar Menor Infanta Cristina
Dársena deportiva de Aguilas
Dársena Deportiva de Mazarrón
Puerto Tomas Maestre
Dársena Deportiva Marina de las Salinas
Embarcadero Fondateiro de la Rivera
Puerto de Aguilas
Yacht Port Cartagena
Puerto de lo Pagan
Puerto de Mazarrón
Puerto de Cabo de Palos
Puerto Deportivo Dos Mares
Puerto Deportivo Islas Menores
Puerto Deportivo de la Isleta
Puerto Deportivo de los Alcazares
Puerto Deportivo de los Nietos
Puerto Deportivo de los Urrutias
Puerto Deportivo Mar de Cristal
Puerto Deportivo Villa de San Pedro

TABLA 2

posición de sus factores constitutivos como base para futuras actualizaciones. En lo que se refiere a la cesión de derechos de uso preferente, la ley murciana no hace referencia alguna, a tono con la ley estatal de puertos y la de costas, que tampoco hacen referencia a la materia.

Recordamos a los lectores que pueden ir consultando las normas portuarias de las CC.AA en www.navegar.es/papeles en regla.