



BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

IV LEGISLATURA

Serie II:
PROYECTOS DE LEY

29 de septiembre de 1992

Núm. 82 (e)
(Cong. Diputados, Serie A, núm. 78
Núm. exp. 121/000079)

PROYECTO DE LEY

621/000082 De Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

INFORME DE LA PONENCIA

621/000082

PRESIDENCIA DEL SENADO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, del **Informe** emitido por la Ponencia designada en el seno de la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones para estudiar el proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Palacio del Senado, 24 de septiembre de 1992.— El Presidente del Senado, **Juan José Laborda Martín**.— El Secretario primero del Senado, **Manuel Angel Aguilar Belda**.

La Ponencia designada para estudiar el Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, integrada por los Excmos. Sres. don Alfredo Arija Hernández, don Ramiro Cercós Pérez y doña Martirio Tesoro Amate, del Grupo Socialista, y don José Luis Liso Marín, don Juan José Ortiz Pérez y don Jesús Posada Moreno, del Grupo

Popular, tiene el honor de elevar a la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones el siguiente

INFORME

La Ponencia acordó, en primer lugar, introducir en el proyecto de Ley todas las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista con los números 551 a 674. Ello supone modificar numerosos artículos del proyecto de Ley, tal y como se precisará a continuación.

Asimismo, la Ponencia acordó, a propuesta del Ponente don Ramiro Cercós Pérez, del Grupo Parlamentario Socialista, modificar el texto del proyecto de Ley, introduciendo correcciones de estilo en los artículos que seguidamente se mencionarán.

Por último, la Ponencia acordó encomendar al Letrado adscrito a la Comisión que revisase el texto del proyecto de Ley con el fin de subsanar incorrecciones gramaticales, sintácticas o terminológicas, introduciendo las concordancias necesarias.

Como resultado de todas las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, de

las correcciones de estilo propuestas por el Senador Sr. Cercós Pérez y del trabajo encomendado al Letrado de la Comisión, la Ponencia ha resuelto proponer a la Comisión como texto del proyecto de Ley el que se contiene en el Anejo de este Informe, introduciendo las siguientes modificaciones en el texto del proyecto remitido por el Congreso de los Diputados:

En la exposición de motivos, epígrafe III, apartado A), párrafo 4.º

Se modifica el texto por razones de estilo, sustituyendo la expresión «servicios públicos portuarios» por «servicios portuarios».

En la exposición de motivos, epígrafe III, apartado B), párrafo e).

También por razones de estilo se modifica el texto, sustituyendo la frase «que asume la ejecución de determinados servicios» por la frase «que asume la prestación de determinados servicios».

En la denominación del capítulo II del título preliminar.

Se sustituye la denominación contenida en el proyecto por la expresión «de los puertos e instalaciones marítimas» por razones de estilo y para concordar con el contenido del capítulo.

En el artículo 2, apartado 1.

Se introducen diversas correcciones gramaticales y sintácticas en el texto, sin modificar sustancialmente su contenido.

En el artículo 2, apartado 2, párrafo d).

Se modifica la redacción por razones de estilo, suprimiendo la expresión «infraestructuras de transporte terrestre» y sustituyéndola por la expresión «infraestructuras terrestres».

En el artículo 2, apartado 3.

El texto se ha modificado por razones de estilo, sin alteraciones sustanciales.

En el artículo 2, apartado 4.

En el texto se ha producido la supresión del último inciso por razones de estilo.

En el artículo 2, apartado 6.

Se ha modificado el texto por razones gramaticales sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 3, apartado 6.

Se ha introducido una modificación por razones de estilo que no altera su contenido.

En el artículo 4, apartado 1.

Se ha modificado el texto por razones, asimismo, de estilo.

En el artículo 5, apartado 1.

Se ha corregido la redacción del primer párra-

fo en concordancia con el contenido del anexo del proyecto de Ley, suprimiendo la mención a la clasificación de los puertos de interés general mediante Real Decreto, por cuanto dicha clasificación se realiza en el mencionado anexo.

En el artículo 6, apartado 1, párrafo a).

Se ha modificado el texto exclusivamente por razones de estilo sin cambios sustanciales de su contenido.

En el artículo 6, apartado 2.

Se han introducido rectificaciones en el texto por razones gramaticales y de estilo, sin alteraciones sustanciales del contenido.

En el artículo 7.

Se ha alterado el orden interno de los apartados y párrafos del artículo en virtud de la enmienda 555 del Grupo Parlamentario Socialista. En la redacción que figura en el Anejo, aprobada por la ponencia, el precepto tiene cuatro apartados, en lugar de los tres que contenía el texto remitido por el Congreso de los Diputados.

En el artículo 9.

En virtud de la enmienda 557 del Grupo Parlamentario Socialista se ha suprimido el párrafo segundo del apartado 1 del precepto y el apartado 2 del artículo ha sido trasladado al artículo 84, figurando en él como apartado 1.

En el artículo 13.

Este artículo ha sido nuevamente redactado en virtud de la enmienda 558 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 14, apartado 1.

En este apartado, por razones de concordancia, se ha sustituido la expresión «dominio público marítimo-terrestre portuario» por «dominio público portuario».

En el artículo 14, apartado 3.

En este precepto se han efectuado correcciones de tipo gramatical.

En el artículo 15, apartado 1.

Se ha redactado nuevamente el artículo por razones de estilo sin alterar sustancialmente su contenido.

En el artículo 15, apartado 3.

Se ha modificado la redacción por razones de estilo.

En el artículo 15, apartado 4.

Se ha modificado también la redacción de sus dos párrafos por razones de estilo.

En el artículo 15, apartado 7.

Se han hecho correcciones gramaticales en los párrafos segundo y tercero de este precepto.

En el artículo 16, apartado 1.

Se han efectuado en este apartado correcciones gramaticales.

En el artículo 18, apartado 3.

Se han llevado a cabo en este apartado correcciones por razones de estilo que no alteran sustancialmente su contenido.

En el artículo 19, apartado 3.

Se ha modificado la redacción de este precepto por razones de estilo.

En el artículo 21, apartado 1.

Se ha corregido el texto por razones de concordancia con otros preceptos del proyecto de Ley.

En el artículo 21, apartado 3.

Se ha modificado su redacción por razones de estilo.

En el artículo 21, apartado 4.

Se ha modificado el texto de sus tres párrafos en virtud de la enmienda 563 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 21, apartado 5.

Se ha alterado la redacción por razones de estilo, sin modificar el contenido del precepto.

En el artículo 22, apartado 1.

Se ha corregido el texto del apartado 1 por razones de estilo, sin cambios sustanciales de contenido.

En el artículo 23.

Se ha alterado la redacción por razones de estilo, sin alterar el sentido del precepto.

En el artículo 24, apartado 1.

En los dos párrafos de este apartado se han producido modificaciones por razones de estilo, sin alteración del contenido sustancial del precepto.

En el artículo 24, apartado 2.

Asimismo, en los dos párrafos de este apartado se han producido modificaciones por razones gramaticales y de concordancia.

En el artículo 24, apartado 4.

En el primer párrafo de este apartado se ha modificado la redacción por razones de concordancia.

En el artículo 25.

En el primer párrafo del artículo se ha modificado el texto remitido por el Congreso de los Diputados por razones de estilo.

En el artículo 26, párrafo primero.

Se ha introducido un cambio en la redacción de este párrafo en virtud de la enmienda 568 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 26, párrafo b).

Asimismo, se ha cambiado la redacción de este precepto por razones de estilo.

En el artículo 26, párrafo d).

Se ha introducido una modificación en el texto

en virtud de la enmienda 569 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 26, párrafo i).

Se ha cambiado la redacción de este párrafo en virtud de la enmienda 570 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 26, párrafo n).

Se ha modificado el texto de este precepto en virtud de la enmienda 571 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 26, párrafo o).

Se ha modificado en este párrafo la redacción por razones de concordancia con el resto del artículo.

En el artículo 27.

La redacción de este artículo ha cambiado por razones de concordancia.

En el artículo 28, apartado 1.

En virtud de la enmienda 572 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido un tercer párrafo a este apartado, con el texto que figura en el Anejo de este Informe.

En el artículo 28, apartado 2, párrafo e).

Se ha modificado el texto de este párrafo por razones de estilo.

En el artículo 28, apartado 2, párrafo f).

En este precepto se ha alterado el texto por razones de concordancia.

En el artículo 28, apartado 2, párrafo g).

Por razones de estilo ha sido modificada la redacción de este párrafo.

En el artículo 28, apartado 2, párrafo h).

Asimismo por razones de estilo se ha cambiado el texto de este precepto.

En el artículo 28, apartado 2, párrafo j).

Por razones de concordancia se ha cambiado la redacción del texto.

En el artículo 28, apartado 2, párrafo l).

En este párrafo se ha modificado la redacción por razones de concordancia.

En el artículo 29, apartado 1.

Por razones de estilo y de concordancia con otros preceptos ha sido modificado el texto del precepto, sustituyendo la expresión «Ente Público» por «Puertos del Estado». Asimismo se han producido correcciones en el segundo párrafo del precepto por razones de estilo.

En el artículo 29, apartado 2.

Se han producido en este apartado modificaciones por razones de estilo, en concordancia con otros preceptos del proyecto de Ley, afectando a sus párrafos a), c) y d). Asimismo, en virtud de la enmienda 573 del Grupo Parlamentario Socialis-

ta se ha modificado la redacción por razones de estilo del párrafo e).

En el artículo 29, apartado 3.

Se ha modificado el texto por razones de concordancia con otros preceptos.

En el artículo 30, párrafos primero y a).

En el párrafo primero se ha modificado el texto por razones de concordancia.

En el párrafo letra a) se ha cambiado la redacción en virtud de la enmienda 574 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 31, apartados 1, 2 y 3.

Se ha modificado la redacción de estos apartados por razones de concordancia, sin alterar su contenido.

En el artículo 31, apartado 4.

Se ha cambiado la redacción de este precepto por razones de estilo.

En el artículo 31, apartados 5 y 6.

Se ha modificado la redacción de estos preceptos por razones gramaticales y de concordancia.

En el artículo 32, apartado 1.

El texto del apartado 1 del artículo ha sido modificado en virtud de la enmienda 575 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 32, apartado 2.

El texto del apartado 2 del artículo ha sido corregido exclusivamente por razones de concordancia con otros preceptos.

En el artículo 32, apartados 4, 5, 6 y 7.

El texto de estos apartados ha sido modificado en virtud de las enmiendas 575, 576 y 577 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 34, apartado 1.

La redacción de este apartado ha sido modificada por razones gramaticales.

En el artículo 34, apartado 2.

El texto del precepto ha sido alterado en virtud de la enmienda 578 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 35, apartados 1, 2, párrafo segundo y 4.

Estos preceptos han sido modificados en virtud de la enmienda 579 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 36, párrafo primero.

Este párrafo ha sido alterado en virtud de la enmienda 580 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 36, párrafo e).

Este precepto ha sido corregido en su redacción por razones gramaticales.

En el artículo 37, párrafo primero.

El texto de este párrafo ha sido modificado en

virtud de la enmienda 581 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 37, párrafos g), j) y l).

Estos párrafos han sido modificados por razones de estilo y de concordancia.

En el artículo 37, párrafo m).

El texto de este párrafo ha sido modificado en virtud de la enmienda 582 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 37, párrafo n).

La redacción ha sido alterada por razones de concordancia.

En el artículo 40, apartado 1, párrafos primero y segundo.

Los párrafos primero y segundo del apartado 1 han sido modificados en virtud de las enmiendas 583 y 584 del Grupo Parlamentario Socialista, así como por razones de estilo.

En el artículo 40, apartado 2, párrafos a), b), c) y e).

El texto de estos párrafos del apartado 2 ha sido cambiado en virtud de las enmiendas 583, 585 y 586 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 40, apartado 3, párrafos d), e), f), g), h) e i) y párrafos j) a p).

El texto de los párrafos d), e), f), g) y h) ha sido modificado en virtud de las enmiendas 583 y 587 del Grupo Parlamentario Socialista. La enmienda 588 del mismo Grupo Parlamentario ha introducido un nuevo párrafo, letra i), en el apartado 3 del artículo 40, obligando a alterar el orden alfabético de los apartados restantes, hasta el final del citado apartado 3.

En el artículo 40, apartados 5 y 6.

El texto de estos apartados ha sido modificado en virtud de las enmiendas 583 y 589 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 41, apartado 1.

Ha sido modificado el texto de este apartado por razones de estilo.

En el artículo 41, apartado 2, párrafos a), c) y d).

Asimismo, por razones de estilo, ha sido cambiada la redacción de estos apartados.

En el artículo 41, apartado 2, párrafo e).

En virtud de la enmienda 590 del Grupo Parlamentario Socialista ha cambiado la redacción de este precepto.

En el artículo 43, apartado 1.

En este apartado ha sido modificada la redacción por razones de concordancia.

En el artículo 43, apartado 2, párrafos a), b), c) y d).

En todos los párrafos del apartado 2, se han introducido modificaciones, por causa de la acep-

tación de la enmienda 591, del Grupo Parlamentario Socialista, que aun cuando afectaba únicamente al párrafo c) ha movido a la Ponencia a introducir correcciones de estilo en el resto de los párrafos de este apartado.

En el artículo 44, apartado 1.

El texto del párrafo primero del apartado 1 ha sido modificado en virtud de la enmienda 592 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por otra parte, el párrafo a) de este mismo apartado ha experimentado una corrección por razones de concordancia.

En el artículo 44, apartado 2.

La redacción de este precepto ha sido modificada por razones de estilo.

En el artículo 45, párrafo c).

En virtud de la enmienda 593 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido alterada la redacción de este precepto.

En el artículo 46, apartados 1 y 2.

Se han introducido modificaciones en la redacción de los dos apartados de este artículo en virtud de la enmienda 594 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 47, apartados 1, 2 y 3.

Los apartados 1 y 2 han sido modificados en virtud de la enmienda 595 del Grupo Parlamentario Socialista, en tanto que el apartado 3 lo ha sido por razones de concordancia.

En el artículo 48, apartado 2.

El texto de este apartado ha sido modificado por razones de estilo sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 49, apartado 2, párrafo segundo.

La redacción de este precepto ha sido modificada por razones sintácticas.

En el artículo 49, apartado 4.

Se ha modificado la redacción de este precepto, añadiéndole además un nuevo párrafo, en virtud de la enmienda 596 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 49, apartado 5.

Se ha alterado el texto por razones gramaticales, sin modificar su sentido.

En el artículo 50, apartados 1, 2 y 4.

Estos apartados han sido modificados en virtud de la aceptación de las enmiendas 597, 598 y 599 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por otra parte, se han introducido modificaciones por razones gramaticales en el apartado 1.

En el artículo 50, apartado 6.

Por razones de estilo, y en concordancia además con otros preceptos del proyecto de Ley, se ha modificado la redacción de este apartado.

En el artículo 52, apartado 1.

El texto de este apartado ha sido modificado por razones gramaticales sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 52, apartado 2.

La redacción de este apartado ha sido corregida en virtud de la enmienda 600 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 52, apartado 3.

La redacción de este apartado ha sido modificada, asimismo, por razones gramaticales.

En el artículo 53, párrafos a) y f).

En el párrafo a) se ha realizado una corrección gramatical. Asimismo, en virtud de la enmienda 601, del Grupo Parlamentario Socialista, se ha añadido un nuevo apartado f), con el texto que figura en el lugar correspondiente del Anejo de este Informe.

En el artículo 54, apartados 2, 3 y 5.

En el apartado 2 se ha llevado a cabo una modificación por razones de estilo. Asimismo, en el apartado 3 del precepto se han introducido correcciones gramaticales y cambios en la redacción por razones de estilo.

En el apartado 5 se ha modificado el texto en virtud de la enmienda 602 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 55, apartados 1 y 2.

El apartado 1 de este artículo ha sido modificado por razones de estilo, mientras que en el apartado 2 se han introducido correcciones gramaticales en sus dos párrafos.

En el artículo 56, apartados 1, 2, 3 y 6.

El apartado 1 del precepto ha experimentado una corrección gramatical.

En el apartado 2 se ha modificado el texto en virtud de la enmienda 603 del Grupo Parlamentario Socialista, añadiendo un nuevo párrafo letra a) y modificando el orden alfabético de los restantes párrafos.

Los apartados 3 y 6 han sido modificados por razones de estilo.

En el artículo 58, apartados 1, 2, 3 y 4.

El texto de todo el artículo 58, en sus cuatro apartados, ha sido modificado en virtud de la enmienda 604 del Grupo Parlamentario Socialista. La nueva redacción del precepto figura en el lugar correspondiente del Anejo de este Informe.

En el artículo 59, apartado 2.

En los párrafos primero y segundo de este apartado se han introducido modificaciones en virtud de la enmienda 605 del Grupo Parlamentario Socialista. Estas modificaciones se han incorpora-

do al texto del artículo que aparece en el Anejo de este Informe.

El párrafo tercero del mismo apartado ha sido modificado por razones de estilo.

En el artículo 60, apartados 1 y 2.

El apartado 1 ha experimentado cambios en su redacción en virtud de la enmienda 606 del Grupo Parlamentario Socialista, que afecta únicamente al párrafo primero del precepto. El párrafo segundo, sin embargo, ha sido también modificado por razones gramaticales.

El párrafo tercero del apartado no ha experimentado modificaciones, al igual que el resto de los apartados del artículo.

En el artículo 61, apartado 1.

Este precepto ha sido modificado por razones de estilo, sin cambios sustanciales de su contenido.

En el artículo 62, apartados 1, 2 y 3.

El apartado 1 de este artículo ha experimentado una corrección gramatical en su segundo párrafo.

El párrafo primero del apartado 2 ha sido modificado en virtud de la enmienda 607 del Grupo Parlamentario Socialista, figurando esta modificación en el lugar correspondiente del Anejo.

El apartado 3 ha sido también modificado por razones de concordancia.

En el artículo 63, apartado 3.

En este apartado se ha producido una modificación por razones de estilo, sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 64, apartado 3.

La redacción de este precepto ha sido modificada por razones sintácticas.

En el artículo 65.

Se ha introducido una corrección por razones de estilo.

En el artículo 66, apartados 1 y 2.

En el apartado 1 se han introducido modificaciones en sus párrafos primero, tercero y séptimo en virtud de la enmienda 608 del Grupo Parlamentario Socialista. Los párrafos octavo y décimo del apartado han sido modificados, asimismo, por razones gramaticales y el párrafo undécimo por razones de estilo.

En el apartado 2 del artículo se ha introducido una modificación por razones de estilo.

En el artículo 67, apartados 1 y 3.

El párrafo primero del artículo ha sido modificado por razones gramaticales.

El párrafo segundo del mismo apartado ha sido modificado en virtud de la enmienda 609 del Grupo Parlamentario Socialista, así como por razones de estilo.

El apartado 3 del artículo ha experimentado un cambio de redacción en virtud de la enmienda 610 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 70, apartados 2 y 4.

El apartado 2 del artículo ha sido modificado por razones de concordancia. Por otra parte, se ha añadido un nuevo apartado 4 en virtud de la enmienda 612 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 71, apartado 1.

En el párrafo segundo del apartado 1 se ha efectuado una corrección gramatical.

En el artículo 72, apartado 2.

En este apartado se ha realizado asimismo una corrección gramatical.

En el artículo 73, apartados 1, 2 y 3.

En el apartado 1 se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 613 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por su parte, el apartado 2 ha sido modificado en sus dos párrafos por razones gramaticales y de concordancia con otros preceptos del proyecto de Ley.

Por último, el apartado 3 del artículo ha sido modificado por razones gramaticales, sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 74, párrafo primero.

El párrafo primero de este artículo ha sido modificado por razones gramaticales, sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 75, apartados 1, 2, 3, 4 y 5.

El apartado 1 ha sido modificado en su párrafo primero en virtud de la enmienda 616 del Grupo Parlamentario Socialista.

Los apartados 2 y 3 han sido modificados por razones gramaticales, sin alterar su contenido sustancial. Asimismo, el apartado 4 ha experimentado un cambio de redacción por razones gramaticales y sintácticas.

Por último, el apartado 5 ha sido modificado en virtud de la enmienda 616 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 76, apartados 2 y 4.

El apartado 2 del artículo 76 ha sido modificado por razones gramaticales, sin alterar su contenido. Por su parte, el apartado 4 lo ha sido por razones de estilo.

En el artículo 77, apartado 2.

Este apartado ha sido modificado por razones de estilo.

En el artículo 78, párrafo tercero.

El párrafo tercero de este artículo ha sido modificado, asimismo, para mejorar técnicamente su redacción en lo que se refiere a la distinción entre aseguramiento de la responsabilidad civil de-

rivada de la navegación de buques extranjeros en la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial y aguas interiores españolas y el alcance de la cobertura de los riesgos asegurados.

En el artículo 79, apartados 1, 2, 3 y 4.

En el apartado 1 se ha modificado la redacción por razones de estilo. En el apartado 2 se ha introducido un nuevo párrafo y se ha modificado la redacción del conjunto del texto en virtud de la enmienda 617 del Grupo Parlamentario Socialista. En el apartado 3 se ha modificado la redacción por razones de estilo.

Por último, en el apartado 4 se ha cambiado el texto en virtud de la enmienda 618 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 80, apartado 1.

El párrafo primero del apartado 1 de este artículo ha sido modificado en virtud de la enmienda 619 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por su parte, el párrafo segundo lo ha sido por razones de estilo.

En el artículo 81.

El contenido del artículo 81 del proyecto de Ley remitido por el Congreso de los Diputados ha sido trasladado, con diversas modificaciones al artículo 83 en el texto aprobado por la Ponencia que figura como Anejo de este Informe. Esta modificación, que comporta un cambio en el contenido de los artículos 81, 82 y 83, ha sido realizada en virtud de las enmiendas 620 y 621 del Grupo Parlamentario Socialista.

Como consecuencia de lo anterior el artículo 81 del proyecto de Ley, tal y como figura en el Anejo de este Informe, está dedicado a la navegación de cabotaje, en lugar de tratar acerca de las obligaciones de servicio público en que consistía su texto original.

En el artículo 82.

El artículo 82, tal y como figura en el Anejo de este Informe, deriva también de la aceptación de las enmiendas 620 y 621 del Grupo Parlamentario Socialista. Su contenido se encontraba situado como artículo 83 en el texto del proyecto de Ley remitido por el Congreso de los Diputados. Con una ligera modificación gramatical, y sin alteraciones sustanciales de la redacción, se ha situado ahora como artículo 82 del proyecto de Ley en el Anejo de este Informe.

En el artículo 83.

El artículo 83 en el texto remitido por el Congreso de los Diputados estaba dedicado a la navegación exterior y extranacional. Como se ha indicado, al tratar acerca del artículo 82, éste se dedica en el texto aprobado por la Ponencia a es-

ta cuestión, en virtud de las referidas enmiendas 620 y 621 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por tanto, el artículo 83, tal y como figura en el Anejo de este Informe, está destinado a regular, con el texto propuesto por la enmienda 623 del Grupo Parlamentario Socialista, el establecimiento de obligaciones de servicio público en materia de navegación.

En el artículo 84, apartados 1, 2 y 3.

El apartado 1 del artículo 84 en el texto que figura como Anejo de este Informe procede, como se ha indicado anteriormente, del artículo 9 del proyecto de Ley, cuyo párrafo segundo ha sido trasladado a este lugar.

Por otra parte, en el mismo apartado 1 y en los apartados 2 y 3 (antiguos apartados 1 y 2) del artículo 84 se han introducido modificaciones por razones gramaticales y de estilo y concordancia.

En el artículo 85, apartados 1 y 2.

En los apartados 1 y 2 de este artículo se han introducido correcciones gramaticales.

En el artículo 86, párrafo primero y párrafos, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10b), 11 y 12.

En el párrafo primero de este artículo se ha introducido una corrección de estilo.

En los párrafos 2 y 3 se han introducido correcciones gramaticales.

En los párrafos 5 y 6 se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 624 del Grupo Parlamentario Socialista. En el párrafo 6, además, se ha introducido una modificación por razones de estilo en el segundo inciso.

En los párrafos 8 y 9 se han introducido correcciones gramaticales.

En el párrafo 10b) y en el párrafo 11 se han producido cambios en su redacción en virtud de la enmienda 624 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por último, en el párrafo 12 se ha introducido una modificación por razones de estilo.

En el artículo 87, apartados 1 y 3.

En el apartado 1 del artículo se ha producido una corrección gramatical, mientras que en el apartado 3, párrafo segundo, se ha introducido una modificación por razones de estilo.

En el artículo 88, apartado 1, párrafo segundo y apartado 3, párrafos d) y f).

En el apartado 1, párrafo segundo, se ha introducido una corrección gramatical.

En el apartado 3 se ha modificado la redacción del párrafo d), en virtud de la enmienda 625 del Grupo Parlamentario Socialista, y la del párrafo f) por razones de estilo.

En el artículo 89, apartados 1, 2, 3, 4 y 5.

El apartado 1 ha sido modificado en virtud de

la enmienda 626 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el apartado 2 se ha introducido una corrección gramatical.

La redacción del apartado 3 ha sido alterada en virtud de la enmienda 627, también del Grupo Parlamentario Socialista.

Los apartados 4 y 5 han experimentado modificaciones por razones de concordancia.

En el artículo 90.

El texto de este artículo ha sido modificado en virtud de la enmienda 628 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 92, apartado 1, párrafo segundo y apartado 2, primer inciso, párrafos e), g), h) y m).

El párrafo segundo del apartado 1 de este artículo ha sido modificado en virtud de la enmienda 629 del Grupo Parlamentario Socialista.

El primer inciso del apartado 2 ha experimentado una corrección gramatical. El párrafo e) del mismo apartado ha sido alterado en virtud de la aceptación de la enmienda 629 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por su parte el párrafo g) del mismo apartado 2 ha sido modificado por razones de estilo.

El párrafo h) de este apartado se ha visto afectado también en su redacción por la enmienda 629 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por último, el párrafo m) del apartado 2 ha experimentado una corrección gramatical.

En el artículo 93, apartados 1 y 2, párrafos a) y c).

El apartado 1 de este artículo ha sido modificado por razones de concordancia. Por su parte, el apartado 2 ha sido modificado en el párrafo a) por razones gramaticales y en el párrafo c) en virtud de la enmienda 630 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 94, apartado 2, párrafo b).

Este precepto ha experimentado una corrección gramatical.

En el artículo 95, párrafo primero.

El párrafo primero de este artículo ha sido modificado por razones de concordancia.

En el artículo 96, apartados 1, 2 y 6.

El apartado 1 de este artículo ha experimentado un cambio en su redacción en virtud de la aceptación de la enmienda 631 del Grupo Parlamentario Socialista.

El apartado 2 del mismo precepto ha experimentado una corrección por razones de concordancia.

El apartado 6, por último, ha sido modificado

en virtud de la enmienda 632 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 97, apartados 1, 2 y 3, primer inciso y párrafo d).

Los apartados 1 y 2 de este artículo han sido modificados en virtud de la aceptación de la enmienda 633 del Grupo Parlamentario Socialista. Esta enmienda ha tenido como consecuencia, además, la introducción de un nuevo párrafo segundo en el apartado 2, cuyo texto figura en el lugar correspondiente del Anejo de este Informe.

En el apartado 3 del mismo precepto se han introducido correcciones gramaticales en el primer inciso y en el párrafo d).

En el artículo 98.

Este artículo ha sido modificado por razones de concordancia, sin alterar su contenido de forma sustancial.

En el artículo 99.

Los apartados 1 y 2 de este artículo han sido modificados por razones de concordancia.

En el artículo 100, apartados 1 y 2.

Se ha introducido una modificación en los dos apartados de este artículo por razones de estilo.

En el artículo 101, párrafo segundo.

En el párrafo segundo se ha efectuado una corrección gramatical.

En el artículo 102, apartados 2, 5, párrafo segundo, 8, primer inciso y párrafos a), c), d) y e).

En los apartados 2 y 5, párrafo segundo, se han producido modificaciones por razones de concordancia.

En el primer inciso del apartado 8 y en el párrafo c) del mismo apartado se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 634 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el apartado d) se ha producido una corrección gramatical.

Por último se ha añadido un nuevo párrafo e) en este apartado en virtud de la referida enmienda 634 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 103, apartado 1.

Este apartado ha sido modificado por razones gramaticales.

En el artículo 104, párrafo primero.

El párrafo primero del artículo ha sido alterado por razones de concordancia.

En el artículo 105, apartados 1 y 5.

El apartado 1 de este precepto ha sido modificado por razones de concordancia.

El apartado 5, por su parte, ha sido modificado en virtud de la aceptación de la enmienda 635 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el artículo 106, apartado 1.

En el apartado 1 de este artículo se ha realizado una corrección por razones de estilo.

En el artículo 107, apartados 1, 2, párrafos segundo y tercero.

En el apartado 1 de este artículo se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 636 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por su parte, los párrafos segundo y tercero del apartado 2 han sido modificados por razones de estilo sin alterar su contenido sustancial.

En el artículo 109, párrafos primero y tercero.

En el párrafo primero se ha modificado el texto en virtud de la enmienda 637 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el párrafo tercero se ha introducido una corrección sintáctica.

En la denominación del artículo 112.

Se ha producido una corrección gramatical en esta denominación, sin alterar su contenido.

En el artículo 114, apartados 1, primer inciso, y párrafos f) y g), 2, primer inciso y párrafos b) y d), 3, primer inciso, 4, primer inciso y párrafos b) y e), y 5, primer inciso y párrafo b).

En el primer inciso del apartado 1 se ha suprimido el subrayado del texto. En los párrafos f) y g) del mismo apartado se han producido correcciones de estilo.

En el primer inciso del apartado 2 del artículo se ha suprimido también el subrayado del texto y en los párrafos b) y d) del mismo apartado se han producido correcciones terminológicas.

En el primer inciso del apartado 3 se ha suprimido asimismo el subrayado del texto.

En el apartado 4 se ha suprimido el subrayado del texto en el primer inciso y se ha modificado por razones gramaticales el párrafo b). Por otra parte, el párrafo e) del mismo apartado ha sido modificado en virtud de la enmienda 638, del Grupo Parlamentario Socialista.

En el primer inciso del apartado 5 se ha suprimido el subrayado del texto y en el párrafo b) se ha realizado una corrección gramatical.

En el artículo 115, párrafo primero, apartado 1, primer inciso y párrafos b) y e), apartado 2, primer inciso y párrafos d), f), j) y l), apartado 3, primer inciso y párrafos d), g), h), i), k) y ñ), apartado 4, primer inciso y párrafos c) y e).

En el artículo 115 se han introducido diversas modificaciones, que se reseñan a continuación y se contienen en el texto que figura en el Anejo de este Informe.

El párrafo primero del artículo ha sido modificado en virtud de la enmienda 639 del Grupo Parlamentario Socialista, que ha afectado también a

otros preceptos contenidos en el mismo artículo, como seguidamente se precisará.

En el primer inciso del apartado 1, por otra parte, se ha suprimido el subrayado del texto.

Los párrafos b) y e) del apartado 1 han sido modificados en virtud de la referida enmienda 639.

En el primer inciso del apartado 2 se ha suprimido el subrayado del texto. Por otra parte, el párrafo d) del mismo apartado ha sido modificado en virtud de la enmienda 669. Los párrafos f) y j) de este apartado han sido, asimismo, modificados por razones gramaticales el primero de ambos y de estilo el segundo.

El párrafo l) de este apartado 2 ha sido modificado también en virtud de la referida enmienda 639.

En el primer inciso del apartado 3 se ha suprimido el subrayado del texto.

El párrafo d) del apartado 3 ha sido modificado por razones de estilo.

El párrafo g) de este apartado ha experimentado un cambio de redacción en virtud de la enmienda 639.

Los párrafos h), k) y ñ) del apartado 3 han sido modificados por razones gramaticales y de concordancia.

En el primer inciso del apartado 4 se ha suprimido el subrayado del texto.

El párrafo c) de este mismo apartado 4 ha sido modificado para mejorar técnicamente el precepto, ampliando su alcance a las disposiciones vigentes para la prevención de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

El párrafo e) del apartado 4 ha sido modificado en virtud de la enmienda 639.

En el artículo 116, apartado 1, primer inciso y párrafos b) y c), apartado 2, primer inciso y párrafos c) e i), apartado 3, primer inciso y párrafos b), e), g), i) y j), apartado 4, primer inciso y párrafos a), b) y d).

En el primer inciso del apartado 1 del artículo 116 se ha suprimido el subrayado del texto.

En el párrafo b) de este mismo apartado 1 se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 640 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el párrafo c) de esta apartado se han practicado diversas correcciones por razones gramaticales y de concordancia.

En el primer inciso del apartado 2 se ha suprimido el subrayado del texto.

En el párrafo c) del mismo apartado se ha realizado una corrección por razones de concordancia.

En el párrafo i) del apartado 2 también se ha llevado a cabo una corrección por razones de concordancia.

En el primer inciso del apartado 3 se ha suprimido el subrayado del texto.

El párrafo b) del apartado 3 ha sido redactado conforme a la enmienda 640.

El párrafo e) de este apartado ha experimentado una corrección por razones de concordancia y el párrafo g) ha sido modificado por razones gramaticales.

El párrafo i) del apartado 3 que figura en el Anejo de este Informe es un nuevo precepto introducido en virtud de la referida enmienda 640.

El párrafo j) del mismo apartado 3 corresponde al antiguo párrafo i) del texto remitido por el Congreso de los Diputados, que ha cambiado de lugar a causa de la aceptación de la enmienda 640, sin que se altere su contenido.

En el primer inciso del apartado 4 se ha suprimido el subrayado del texto al igual que en los apartados anteriores.

El párrafo a) del apartado 4 ha sido modificado en virtud de la enmienda 640 a que se ha hecho referencia.

En el párrafo b) del apartado 4 se ha introducido una modificación por razones de estilo.

Por último en el párrafo d) del mismo apartado 4 se ha modificado el texto en virtud de la mencionada enmienda 640.

En el artículo 117, apartado 2.

En el apartado 2 de este artículo se ha introducido una corrección gramatical.

En el artículo 118, apartado 1, párrafo g) y apartado 2, párrafo a).

En el párrafo g) del apartado 1) del artículo 118 se ha introducido una modificación en virtud de la enmienda 641 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el párrafo a) del apartado 2 del mismo artículo se han realizado correcciones de estilo.

En el artículo 119, apartado 3, párrafos primero y tercero.

En el párrafo primero del apartado 3 se ha realizado una corrección del texto por razones de concordancia.

Por otra parte, en el párrafo tercero del mismo apartado 3 se ha llevado a cabo una corrección gramatical.

En el artículo 120, apartados 1, 2 párrafo a), 3 párrafos a), b) y c), 10 y 12.

En virtud de la enmienda 642 del Grupo Parlamentario Socialista en el apartado 1 del artículo se han suprimido los párrafos a), b), c) y d) que fi-

guraban en el texto remitido por el Congreso de los Diputados, reduciéndose por tanto este apartado al texto que se recoge en el Anejo de este Informe.

En el apartado 2, párrafo a) se ha introducido una corrección por razones sintácticas.

En el apartado 3, párrafos a), b) y c) se han introducido correcciones por razones sintácticas.

En el apartado 10 se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 643 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el apartado 12, por último, se han introducido modificaciones por razones gramaticales.

En la denominación del artículo 121 y en el párrafo c) del mismo artículo.

Se ha introducido una modificación en la denominación del artículo y en su párrafo c) por razones gramaticales.

En el artículo 122, apartado 1.

Asimismo se ha modificado el texto de este apartado 1 para efectuar una corrección sintáctica.

En el artículo 123, apartado 1, párrafo d) y apartado 2.

En el párrafo d) del apartado 1 se ha modificado el texto por razones de concordancia, mientras que el apartado 2 lo ha sido en virtud de la enmienda 640 del Grupo Parlamentario Socialista que afectaba también a este precepto, aun cuando se hubiera presentado al artículo 116 del proyecto de Ley.

En el artículo 124, apartado 3.

En este apartado se ha producido una corrección por razones de concordancia.

En el artículo 125, apartados 1 y 2.

Asimismo en los apartados 1 del artículo 125 se ha corregido el texto por razones de concordancia, modificándose también en el apartado 2 para realizar una corrección gramatical.

En el artículo 126, apartados 1 y 2.

En el apartado 1 del artículo 126 se ha modificado el texto por razones gramaticales.

Por su parte, el apartado 2 ha experimentado una modificación por razones de concordancia.

En la Disposición Adicional Primera.

La Disposición Adicional Primera ha sido modificada por razones gramaticales.

En la Disposición Adicional Cuarta, apartado Uno, párrafos primero y segundo.

En el párrafo primero del apartado Uno de esta Disposición se ha realizado una corrección por razones de concordancia, mientras que en el segundo párrafo se ha modificado el texto en virtud de la enmienda 644 del Grupo Parlamentario Socialista.

En la denominación de la Disposición Adicional Quinta, y en sus apartados Dos, Tres, segundo inciso y Cuatro.

En la denominación de la Disposición Adicional Quinta se ha realizado una modificación por razones gramaticales.

En el apartado Dos de la misma Disposición, en su primer párrafo ha sido modificado en virtud de la enmienda 645 del Grupo Parlamentario Socialista.

El segundo inciso del apartado Tres de la misma Disposición ha sido modificado por razones gramaticales.

El apartado Cuatro de la Disposición ha experimentado también modificaciones por razones gramaticales.

En la Disposición Adicional Sexta, apartados Uno, Dos párrafo segundo, Cuatro párrafo 1, primer inciso, letra a), primero y tercer incisos, letra b), párrafo 2 y párrafo 3.

El apartado Uno de la Disposición Adicional Sexta ha sido modificado en virtud de la enmienda 646 del Grupo Parlamentario Socialista.

El párrafo segundo del apartado Dos de esta Disposición ha sido modificado en virtud de la enmienda 647 del Grupo Parlamentario Socialista, que, no obstante, fue corregida en su redacción en el curso de los trabajos de la Ponencia. El texto correspondiente figura en el Anejo de este Informe.

En el apartado Cuatro, párrafo 1, primer inciso, se ha modificado la redacción en virtud de la enmienda 649 del Grupo Parlamentario Socialista.

En este mismo apartado Cuatro, párrafo 1, letra a), en el primer inciso se ha modificado el texto por razones de concordancia y en el tercer inciso se ha alterado la redacción en virtud de la enmienda 648 del Grupo Parlamentario Socialista, cuyo texto fue también corregido durante los trabajos de la Ponencia, figurando en el lugar correspondiente del Anejo de este Informe.

En la letra b) del párrafo 1 del apartado Cuatro se ha corregido el texto por razones de concordancia.

En el párrafo 2 de este mismo apartado Cuatro se ha corregido el texto también por razones de concordancia.

En el párrafo 3 del apartado Cuatro se ha modificado el texto a causa de la aceptación de la enmienda 650 del Grupo Parlamentario Socialista.

En la Disposición Adicional Séptima, apartados Uno, Dos y Tres, párrafo 1, primer inciso, letra a) tercer inciso, letra b), párrafo 3.

En el apartado Uno de esta Disposición se ha modificado el texto en virtud de la aceptación de

la enmienda 651 del Grupo Parlamentario Socialista.

El apartado Dos de la misma Disposición ha sido modificado por razones de concordancia.

El apartado Tres, párrafo 1, primer inciso, ha sido también modificado en virtud de la enmienda 652 del Grupo Parlamentario Socialista.

El inciso tercero del párrafo 1, letra a) del apartado Tres ha sido también modificado a causa de la aceptación de la enmienda 653 del Grupo Parlamentario Socialista, que fue, no obstante, corregida durante los trabajos de la Ponencia, figurando el texto correspondiente en el Anejo de este Informe, incorporado al precepto al que se refiere.

El texto correspondiente al párrafo 1, letra b), del apartado Tres de esta misma Disposición fue asimismo modificado por razones de concordancia.

El párrafo 3 del apartado Tres de la Disposición ha experimentado también modificaciones en virtud de la enmienda 654 del Grupo Parlamentario Socialista.

En la Disposición Adicional Octava.

Se ha modificado su redacción por razones gramaticales.

En la Disposición Adicional Décima, apartado Uno, párrafos a) y c).

En los párrafos a) y c) del apartado Uno de la Disposición Adicional Décima se han realizado modificaciones por causas gramaticales.

En la Disposición Adicional Decimosegunda, párrafo primero.

En el párrafo primero de esta Disposición Adicional se han introducido modificaciones por razones gramaticales.

Adición de una nueva Disposición Adicional Decimotercera.

En virtud de la enmienda 655 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Adicional Decimotercera, que regula el régimen de estiba y desestiba de los buques e introduce diversas modificaciones en los artículos 9.º y 12.º, párrafo tercero, del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, del Servicio Público de estiba y desestiba de buques.

El texto de esta nueva Disposición Adicional Decimotercera figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

Adición de una nueva Disposición Adicional Decimocuarta.

En virtud de la enmienda 656 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Adicional Decimocuarta para regular la situación de los funcionarios y personal laboral

que se incorporan a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima prevista en esta Ley.

El texto de esta nueva Disposición Adicional Decimocuarta figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

Adición de una nueva Disposición Adicional Decimoquinta.

En virtud de la enmienda 657 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Adicional Decimoquinta, por medio de la cual se regula el Registro especial de buques y empresas navieras.

Esta nueva Disposición Adicional Decimoquinta se ha incorporado al texto del proyecto de Ley que figura en el Anejo de este Informe.

Adición de una nueva Disposición Adicional Decimosexta.

En virtud de la enmienda 658 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Adicional Decimosexta para regular las tasas a percibir por los Registros de buques y empresas navieras previstos en el artículo 75 y en la Disposición Adicional Decimoquinta.

El texto de esta nueva Disposición figura en el lugar correspondiente del Anejo de este Informe.

En la Disposición Transitoria Primera, apartado Uno.

El texto de este apartado Uno ha sido corregido por razones de concordancia.

En la Disposición Transitoria Segunda, apartado Uno, párrafo 1, segundo inciso y párrafo 2, primero y segundo incisos, apartado Dos, párrafos 1, 2, primero y segundo incisos, 3, 4, 5, 6, 7, primero y segundo incisos, 8 y 9 y apartado 3, cuarto párrafo.

En la Disposición Transitoria Segunda, apartado Uno párrafo 1, se ha modificado el primer inciso por razones de concordancia y se ha añadido un segundo inciso a este párrafo en virtud de la enmienda 659 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el párrafo 2 de este mismo apartado Uno se han modificado el primero y el segundo incisos por razones gramaticales.

En el apartado Dos, párrafo 1, de esta misma Disposición se ha realizado una corrección por razones de concordancia.

En el párrafo 2 de este mismo apartado Dos se han modificado por razones de concordancia los incisos primero y segundo.

En el párrafo 3 del mismo apartado Dos se ha modificado por razones de concordancia el texto.

En el párrafo 4 del mismo apartado Dos se ha

introducido una modificación, también por razones de concordancia.

El párrafo 5 del apartado Dos de la Disposición ha sido modificado en virtud de la enmienda 651 del Grupo Parlamentario Socialista, suprimiéndose el segundo inciso del párrafo 5, que figuraba en el texto remitido por el Congreso de los Diputados.

En los párrafos 6 y 7 del apartado Dos de la Disposición se han realizado correcciones por razones de concordancia.

En el párrafo 8 de mismo apartado se ha modificado el texto en virtud de la enmienda 662 del Grupo Parlamentario Socialista.

En el párrafo 9 del apartado Dos se ha modificado asimismo el texto a causa de la aceptación de la enmienda 661 del Grupo Parlamentario Socialista.

Por último, el párrafo tercero del apartado Tres de la Disposición ha sido modificado como consecuencia de una corrección sintáctica, sin alterar su contenido sustancial.

En la Disposición Transitoria Cuarta, apartados Uno y Seis.

En virtud de las enmiendas 663 y 665 del Grupo Parlamentario Socialista se ha modificado el texto del apartado Uno de la Disposición Transitoria Cuarta.

Se ha añadido asimismo un nuevo apartado Seis, compuesto por dos párrafos, a la Disposición Transitoria Cuarta en virtud de la enmienda 664 del Grupo Parlamentario Socialista. El texto de este nuevo apartado figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

En la Disposición Transitoria Sexta.

En el texto de esta Disposición se ha introducido una corrección sintáctica.

En la Disposición Transitoria Octava, párrafo primero.

El texto del párrafo primero de esta Disposición ha sido corregido por razones de concordancia.

Adición de una nueva Disposición Transitoria Undécima.

En virtud de la enmienda 666 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Transitoria Undécima, para regular la creación y entrada en funcionamiento del ente público Puertos del Estado.

El texto de esta nueva Disposición Transitoria figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

Adición de una nueva Disposición Transitoria Duodécima.

A causa de la aceptación de la enmienda 667 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Transitoria Duodécima sobre la creación y entrada en funcionamiento de las Autoridades Portuarias.

El texto de esta nueva Disposición figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

Adición de una nueva Disposición Transitoria Decimotercera.

En virtud de las enmiendas 668 y 669 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Transitoria Decimotercera para regular la creación y entrada en funcionamiento de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

El texto de esta nueva Disposición Transitoria figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

Adición de una nueva Disposición Transitoria Decimocuarta.

En virtud de la enmienda 670 del Grupo Parlamentario Socialista se ha añadido una nueva Disposición Transitoria Decimocuarta, sobre el régimen de estiba y desestiba portuaria.

El texto de esta nueva Disposición Transitoria figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

En la Disposición Derogatoria, apartados Uno y penúltimo inciso del apartado Dos.

En el texto de la Disposición Derogatoria, apartado Uno, se ha introducido una corrección por razones técnicas estableciendo que en todo caso no serán de aplicación en el ámbito de los puertos dependientes del Estado determinadas disposiciones legales, con independencia de la derogación de las mismas en lo que se opongan a la Ley.

El penúltimo inciso del apartado Dos de la Disposición Derogatoria ha sido suprimido en virtud de la enmienda 671 del Grupo Parlamentario Socialista.

En la Disposición Final Primera, apartados Uno, párrafos primero y segundo, Dos, Tres, párrafos primero y segundo.

Todos los apartados de esta Disposición han sido modificados en virtud de la enmienda 672 del Grupo Parlamentario Socialista.

En la Disposición Final Segunda.

La Disposición Final Segunda ha sido modificada, en virtud de la enmienda 673 del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se añade un nuevo apartado Dos a su texto.

El nuevo texto de la Disposición Final Segunda,

compuesto por dos apartados, figura en el lugar correspondiente en el Anejo de este Informe.

En el Anejo del proyecto de Ley.

Se han introducido cambios en el texto de este Anejo, en el que se contiene la relación de puertos de interés general con arreglo al artículo 149.1.20 de la Constitución, a causa de la aceptación de la enmienda 674 del Grupo Parlamentario Socialista.

Palacio del Senado, 16 de septiembre de 1992.—
Alfredo Arija Hernández, Ramiro Cercós Pérez, José Luis Liso Marín, Juan José Ortiz Pérez, Jesús Posada Moreno, Martirio Tesoro Amate.

ANEXO

EXPOSICION DE MOTIVOS

I

La dispersión e insuficiencia de la legislación vigente en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo, cuya antigüedad en algunos casos se remonta al siglo XIX, es notoria. El carácter fragmentario de muchas disposiciones obliga a los usuarios de estos servicios a efectuar una labor compleja de interpretación de la normativa vigente, con las consecuencias de falta de claridad e inseguridad jurídica que de ello se derivan.

Si además se añade a ello, en el caso del régimen portuario, la promulgación de una nueva legislación de carácter tributario, y sobre todo, de la nueva Ley de Costas y de su Reglamento, disposiciones que inciden sustancialmente sobre la regulación y régimen jurídico de los bienes que, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, surge palmariamente la oportunidad de abordar la regulación de los puertos, y conseguir así la aprobación de un nuevo texto normativo que resuelva, de una vez por todas, las carencias de la vigente legislación, armonice su contenido con el resto del Ordenamiento Jurídico y delimite el marco competencial estatal en esta materia.

En este sentido, la distribución competencial que la Constitución ha realizado en materia de puertos, en sus artículos 148.1.6.^a y 149.1.20.^a, atribuyendo a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en esta materia, que han sido asumidas en sus respectivos Estatutos, y el desarrollo efectuado mediante el proceso de traspaso de medios del Estado a las distintas Comunida-

des Autónomas, obligan a redefinir los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad y ejerce sus competencias, y clarificar el régimen jurídico de la ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal, que la construcción o ampliación de los puertos de competencia autonómica requiera.

La importancia económica que reviste el sector portuario, tanto si se considera como unidad económica aislada como desde la perspectiva del conjunto de la actividad económica estatal, es notoria.

Tanto cada puerto individual, así como el conjunto de todos ellos, considerado como un sistema portuario, son, sin duda, unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, que exigen una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística y control de gestión. Todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la Administración pública, y es por tanto necesario crear entidades públicas de gestión, que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos empresariales.

En este sentido, el 86% del total de las importaciones y el 68% de las exportaciones españolas, en toneladas (1990), pasan por los puertos, lo que da una idea de su importancia estratégica económica. Es fundamental por tanto dotarlos de una organización capaz de garantizar una gestión eficaz en un sector como es el del transporte, intensivo en capital, y donde el tiempo es un factor económico y de competencia destacado.

Los principios de autonomía de gestión portuaria, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de los costes por transferencia a los usuarios, forman parte de las recomendaciones recogidas en la Resolución sobre Política Portuaria Europea del Parlamento Europeo, de noviembre de 1988.

Por otra parte, el Mercado Unico Europeo previsto para 1993 plantea un reto específico para los puertos españoles y para sus sistemas de transporte terrestre que es el de poder ser considerados por el transporte internacional como una posible puerta de entrada hacia Europa.

Todos estos objetivos y planteamientos se resumen en una exigencia creciente de que se consiga una gestión desburocratizada y eficaz en los puertos, a lo que se pretende dar respuesta desde esta Ley, dotando al conjunto del sistema portuario español que depende de la Administración del Estado, de un marco institucional adecuado que

permita lograr los niveles deseados de eficacia en la gestión y en la prestación de los servicios portuarios demandados.

En cuanto a la marina mercante, España, por su historia, su realidad socioeconómica, su situación y configuración geográfica —tiene 7.880 km. de costa entre el territorio peninsular, los dos archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla, con un equipamiento numeroso e importante de puertos comerciales, pesqueros y deportivos—, considera que la marina mercante y el transporte marítimo son vitales para su desarrollo económico, necesitándose, además, que los poderes públicos presten una constante atención a la salvaguardia de nuestro ambiente marino y realice una actuación precisa en materia de navegación de cabotaje.

Desde una perspectiva económica, hay que tener en cuenta que el sector del transporte marítimo genera anualmente una aportación al P.I.B. en torno a 230.000 millones de pesetas, aproximadamente un 19% del P.I.B. del sector transportes y un 1,1% del total nacional. El empleo generado directamente asciende, en cifras redondas, a 35.000 personas (25.000 embarcadas y 10.000 en tierra) y el indirecto se estima en unas 110.000, incluyendo construcción naval, industrial auxiliar, servicios al sector, etc. Asimismo, es muy importante la participación del sector en el comercio exterior. En 1990, la participación de la flota española en las importaciones y exportaciones por vía marítima fue del 27,6% de las primeras y el 12,8% de las segundas. Según estas participaciones, la balanza de fletes marítimos presentaba en 1988 unos ingresos de 74.931 millones de pesetas y unos pagos de 138.672 millones de pesetas, arrojando un saldo negativo de 63.741 millones de pesetas.

En este orden de ideas, puede afirmarse que España es un país en el que no cabe vivir de espaldas al mar. La marina mercante y el transporte marítimo nacional desempeñan un papel de primerísima relevancia para la adecuada atención de las necesidades socio-económicas de los ciudadanos, por lo que no puede sino apreciarse la existencia de un interés público en la adecuada dimensión, calidad y estructura de aquella y en la eficacia y eficiencia de éste.

Dicho interés público exige una normativa reguladora de la actividad de la marina mercante y que permita que el transporte marítimo sea eficaz, esto es, que actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento, por lo que su ordenamiento legal debe adaptarse a los constantes cambios de todo orden que el transcurso del tiempo

va produciendo en una actividad económica tan singular como lo es el transporte marítimo.

La hasta ahora vigente legislación reguladora de la marina mercante y del transporte marítimo data en sus normas básicas de 1956, año en que se promulga la ley de ordenación y renovación de la flota mercante, y a la que sucedieron numerosas disposiciones, la mayoría de carácter reglamentario, que han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades y situaciones que se han ido produciendo desde la fecha citada hasta nuestros días, período en el que se han producido profundísimos cambios que han afectado a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte marítimo. Asimismo, la adaptación de esas normas, promulgadas algunas de ellas hace más de medio siglo, a las nuevas exigencias derivadas del ordenamiento constitucional y del acervo normativo comunitario, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Por ello, la ley que ahora se promulga supone una profunda modernización de la legislación marítima nacional, posibilitando el tránsito desde un modelo autoritario e intervencionista a otro liberal en cuanto a la ordenación de los tráficos, pero social en cuanto a los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales. En efecto, la ley sienta las bases que permiten la gradual implantación, con las correcciones que resulten necesarias, de las reglas del mercado en una actividad empresarial que tradicionalmente había sido objeto de una fuerte protección e intervención administrativa. Las empresas marítimas, tanto públicas como privadas, podrán operar en un marco más moderno y flexible, pero también tendrán que afrontar el reto de la competitividad en el entorno comunitario, para lo cual se precisa una exigente adecuación gradual a la demanda del transporte marítimo, cada vez más exigente y selectiva.

II

En los desaparecidos Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ha venido trabajando desde hace varios años en la elaboración de borradores de textos legales que tenían por objeto, respectivamente, la regulación de la gestión de los puertos del Estado y de la marina mercante.

Una vez creado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes e integradas, por tanto, en un mis-

mo Departamento, las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante, pareció razonable tanto por un criterio de economía legislativa, como por tratarse de competencias y actividades relacionadas, el integrar ambos borradores en una Ley única, denominada de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia del modo marítimo es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración Marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El hecho de que se produzca alguna modificación respecto de la situación precedente en el reparto de competencias que se asignan a las Autoridades portuarias y marítimas, y la conveniencia de que la distribución de funciones quede debidamente matizada y clarificada, tienen debida respuesta en la utilización de un texto legal único.

La política de la marina mercante y del transporte marítimo, no se limita, lógicamente, al espacio físico portuario, sino que se extiende a lo que el legislador ha denominado «zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción», e incluso fuera de ellas cuando regula un sector de actividad económica que actúa o puede actuar en todas las aguas navegables.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la ley conlleva, supone una ruptura con modelos precedentes y sin duda garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de Autoridades Portuarias y Marítimas. Con todo, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferente estructura administrativa para cada ámbito.

III

A) En el ámbito de la gestión portuaria, constituye el objeto primordial de la Ley el establecimiento del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

A la vista de la experiencia acumulada desde la promulgación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se ha preferido eliminar las rigideces propias de

la función y estructura administrativa, para hacer compatible la prestación del servicio encomendado al Estado con los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión empresarial que en los puertos se debe desarrollar.

En España, la larga tradición histórica de dependencia estatal del demanio portuario, se ha visto consolidada y reafirmada en el texto constitucional, que atribuye la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas, zanjando así un debate teórico que no encuentra una respuesta definitiva en el derecho comparado.

Las características de los servicios portuarios, cuyo objetivo fundamental es asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestre y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad, y las experiencias de gestión habidas en todo el mundo, y también en España, han conducido a que los textos y organizaciones especializados se pronuncien, en general, de entre los diversos modelos posibles de gestión, por la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios.

La fórmula más habitualmente recomendada en la actualidad para la gestión de puertos públicos, es 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 contempla un único modelo de gestión portuaria basado en unas entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos), con autonomía de gestión superior a la de los actuales Puertos Autónomos, y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los Organismos Autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias.

Se trata de entidades públicas con características, estructura y competencias semejantes a los actuales Puertos Autónomos, las ventajas de cuyo régimen se han podido experimentar durante más de veinte años de funcionamiento simultáneo con el de las Juntas de Puertos, y cuya gestión será coordinada y controlada por el Ente público

Puertos del Estado, que asume el papel de un «holding», situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se asignan como competencias de la Autoridad Portuaria las que actualmente tienen los Puertos Autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores, que se definen como servicios portuarios y que tienen notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria. Estas competencias son ejercidas actualmente por las Comandancias Militares de Marina y pasarán a ser desarrolladas por las Autoridades Portuarias, como órganos de gestión de las actividades marítimas portuarias.

Actualmente el cantil o borde del muelle es la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina, que desarrollan respectivamente las atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de puertos y de marina mercante.

Se ha estimado más adecuado para el sistema de puertos del Estado la adopción del 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. Es ésta una aportación importante de la Ley desde el punto de vista del usuario y de la eficacia en la gestión de las operaciones.

Se crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de «holding» sobre las Autoridades Portuarias, que se pueden resumir en la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la determinación de sistemas unificados de información y contabilidad, la planificación global de inversiones y la propuesta de designación de los altos responsables de dichas Autoridades Portuarias. Se trata 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 Obras Públicas y Transportes, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

La coexistencia actual de una estructura laboral en algunos puertos, con una estructura funcional en los órganos centrales de control de gestión, establece una indeseable compartimentación, impidiendo el trasvase de personal y de experiencias de los órganos de gestión periféricos a los centrales y viceversa. Por ello se estructura el Ente público con características empresariales y laborales semejantes a las Autoridades Portuarias.

Por otra parte, la necesidad de disponer, para la gestión de un «holding» que factura anualmente del orden de 75.000 millones de pesetas, de personal con experiencia en la gestión empresarial y profesionales de diferente formación, hace recomendable abrirse al mercado laboral sin las limitaciones que, para este tipo de especializaciones, puede significar el tener que ceñirse a las normas reguladoras de la función pública.

Desde el punto de vista económico financiero, se introducen variaciones importantes como son:

— Financiación del Ente público Puertos del Estado a partir de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario. Este planteamiento responde a un principio general de atribución sectorial de la totalidad de los costes de su gestión, y de establecimiento de una contabilidad que permita conocer la totalidad de los costes generados por el desarrollo de la actividad.

— La consolidación de un Fondo de Compensación, con destino a inversiones del conjunto del sistema portuario, ya creado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1985, y que ha demostrado su utilidad para aprovechar al máximo la capacidad de autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, reduciendo la necesidad de acudir a subvenciones y transferencias a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y como instrumento de una política globalizadora y racionalizadora del sistema portuario, considerado en su conjunto como una unidad económica.

— La definición de las tarifas por servicios portuarios prestados directamente por las Autoridades Portuarias como recursos de derecho privado, en sustitución del anterior carácter de precios públicos que venía planteando problemas de rigidez y de adaptabilidad para su necesaria utilización como instrumentos de gestión portuaria.

— Los cánones por concesiones y autorizaciones se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

B) En lo que se refiere al régimen de la marina mercante, las líneas directrices que informan el texto son las siguientes:

a) Delimitación de las competencias marítimas del Estado, concretando la definición de conceptos establecidos en la Constitución, Estatutos de Autonomía y en la legislación vigente:

- Marina mercante.
- Transporte marítimo.
- Flota civil española.
- Empresa naviera.
- Régimen de las navegaciones (interior, de cabotaje, exterior y extranacional).
- Aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

b) La consolidación del proceso de unificación y, en todo caso, la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones marítimas europeas —impulsado por el Acta Unica— obliga a un nuevo redimensionamiento de las estructuras socio-económicas, también en el sector marítimo, para abordar la realización efectiva del Mercado Único Interior en 1993.

c) Supresión de ciertas trabas administrativas existentes en el sector marítimo, dentro del principio de la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, matizado por las exigencias de la economía general, el de la defensa de los usuarios, y el de la subordinación de la riqueza a los intereses generales del país, recogidos en los artículos 38, 51 y 128 de la Constitución Española.

La Ley establece los requisitos para que los buques puedan ser registrados y abanderados en España y, con ello, para obtener la nacionalidad española, inspirándose al respecto en el liberal principio de la residencia o domicilio de los sujetos titulares, sin exigencias relativas a la nacionalidad.

En cuanto a la nacionalidad de los miembros de la dotación de nuestros buques mercantes, se ha previsto también la incidencia de la libre circulación de los trabajadores en el seno del Mercado Común.

La Ley deroga expresamente el conjunto de leyes prohibitivas o restrictivas de la importación

o exportación de buques, estableciendo la libertad de su comercio exterior en consonancia con la liberalización que ha venido impuesta en el ámbito intracomunitario y en el de los países EFTA como consecuencia de nuestra integración a las Comunidades Europeas.

d) Reorganización y modernización de la Administración Marítima tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante) como a nivel periférico (Capitanías Marítimas) en concordancia con la necesaria especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil. La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación en la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

e) Creación de una sociedad estatal denominada «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima» que asume la prestación de determinados servicios que demandan mayor libertad de gestión, tales como la seguridad y el salvamento marítimo o la lucha contra la contaminación.

f) Creación de un Registro Especial de buques y empresas navieras adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con sede en las Islas Canarias, que posibilite la competitividad de nuestras empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

g) Finalmente, se regula a la luz de los principios constitucionales y la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la marina civil, con derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito marítimo, en tres órdenes que atienden al bien jurídico afectado: la seguridad marítima; el tráfico marítimo; y la contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

IV

La estructura de la Ley es la siguiente:

— En un Título Preliminar de Disposiciones Generales, se recogen las definiciones de los concep-

tos básicos que sirven para delimitar las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.

— Los Títulos I y II se refieren a las competencias en materia de puertos, centrándose el primero en la organización que se crea para el desarrollo de las mismas; y el segundo, en la regulación de la gestión del dominio público portuario.

— El Título III se refiere a la marina mercante y a la organización de la Administración que la regula.

— El Título IV establece las bases legales de un régimen de policía que incluye la gestión portuaria y la de la marina mercante.

— Un conjunto de Disposiciones Adicionales, Transitorias, una Disposición Derogatoria, Disposiciones Finales y un Anexo completan el texto de la Ley.

TITULO PRELIMINAR

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO 1.º

Objeto de la Ley

Artículo 1. Objeto de la Ley

Es objeto de la presente Ley:

— Determinar y clasificar los puertos e instalaciones marítimas, que sean competencia de la Administración del Estado.

— Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

— Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

— Establecer el marco normativo de la marina mercante.

— Regular la Administración propia de la marina mercante y la organización portuaria estatal.

— Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

CAPITULO 2.º

De los puertos e Instalaciones marítimas

Artículo 2. Puertos marítimos: concepto

1. A los efectos de esta Ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres,

aguas marítimas e instalaciones que, situados en la ribera del mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales, y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sean autorizados para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados, en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos, adecuados a su tráfico, que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son instalaciones portuarias, las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio, construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Artículo 3. Puertos comerciales

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiéndose por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

d) Aquellos en los que se establezca una com-

binación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social, autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica, la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere a la ordenación de la actividad económica y del tráfico marítimo, a la seguridad de la navegación, y a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

La realización de operaciones de comercio marítimo que se efectúen exclusivamente entre puertos de una misma Comunidad Autónoma, deberán contar con informes favorables del Ministerio de Economía y Hacienda y del de Obras Públicas y Transportes, por lo que se refiere a la ordenación de la actividad económica y del tráfico marítimo, así como a la seguridad de la navegación.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos formativos, culturales o recreativos, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Artículo 4. Instalaciones marítimas

1. Son instalaciones marítimas los embarcaderos marítimos, instalaciones de varada y de reparación naval, y otras obras o instalaciones similares que ocupando espacios de dominio público marítimo-terrestre no incluidos en las zonas de servicio de los puertos y que se destinen al transbordo de mercancías, pasajeros o pesca, siempre que no cumplan con los requisitos establecidos en los artículos anteriores para ser considerados como puertos marítimos y que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley no sean de competencia de las Comunidades Autónomas.

2. Su construcción, autorización, gestión y policía se sujetarán al régimen de utilización del do-

minio público marítimo-terrestre establecido en la normativa de costas.

Artículo 5. Puertos de interés general

1. Son puertos de interés general los que figuran en el Anexo de la presente Ley, clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.

b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior, se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

CAPITULO 3.º

De la marina mercante

Artículo 6. Marina mercante

1. A los efectos de esta Ley, se considera marina mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuado el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica-je y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 87.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en el mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley a la Administración regulada en el Capítulo 3.º del Título III de esta Ley.

2. No se considera marina mercante la ordenación de la flota pesquera en los ámbitos propios de la pesca y la del sector pesquero, ni su actividad inspectora.

Artículo 7. Zonas y tipos de navegación

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

— Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.

— Es mar territorial aquél que se extiende has-

ta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

— Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

— Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

2. La navegación puede clasificarse, en función de su ámbito, en interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

— Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

— Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

— Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

— Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en: regular y no regular.

— Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

— Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

4. Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

Corresponde al Gobierno la determinación de las mencionadas navegaciones.

Artículo 8. Flota civil y plataformas fijas

1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

- a) La flota mercante nacional.
- b) La flota pesquera nacional.
- c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
- d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil, cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante, todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija, todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho del mar, anclado o apoyado en él.

5. La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 9. Empresas navieras

Se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

TITULO I

**DE LA ORGANIZACION PORTUARIA
DEL ESTADO**

CAPITULO 1.º

Organización, planificación y gestión de los puertos del Estado

SECCION 1.ª

Competencias

Artículo 10. Competencias estatales

1. Corresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

2. Asimismo, corresponde a la Administración del Estado la competencia sobre los puertos no calificados como de interés general, cuando dicha competencia no haya sido asumida por las Comunidades Autónomas conforme a lo previsto en sus Estatutos de Autonomía.

Artículo 11. Puertos e instalaciones gestionados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Las competencias que a la Administración del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado.

Artículo 12. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración del Estado

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo,

las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

Artículo 13. Reserva de zonas

La Administración del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley.

Las competencias sobre tales instalaciones y zonas serán ejercidas por el Ministerio del Interior.

SECCION 2.^a

Naturaleza y delimitación del dominio público portuario

Artículo 14. Naturaleza de los bienes portuarios

1. Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma, mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

4. La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueran transferidos y figuran expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traslados en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 15. Zona de servicio en puertos de competencia estatal

1. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

2. La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la Autoridad Portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios, que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes, previo informe del Ente público Puertos del Estado, Dirección General de Costas y de las Administraciones Urbanísticas sobre los aspectos de su competencia, que deberán emitirse en el plazo de un mes, desde la recepción de propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa. Esta aprobación llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicio, que sean de interés para el puerto.

3. Cuando la delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración del Estado destinados a usos y finalidades distintas, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes lo someterá a informe del Ministerio de Economía y Hacienda, que se entenderá favorable si transcurren tres meses desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa, quedando dichos bienes afectados a la entidad portuaria correspondiente.

4. Con carácter previo a la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios o a su modificación sustancial, se emitirán informes por el Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, y por el Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

También informarán con carácter previo, en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas

competencias, las Administraciones Públicas con competencias en materia de pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero y, en su caso, de industria, construcción naval y deportes. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

5. Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro del acuerdo de aprobación se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma correspondiente.

6. Dentro de la zona de servicio de los puertos comerciales podrán realizarse, además de las actividades comerciales portuarias, las que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan, o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto, de conformidad con las determinaciones de la ordenación del espacio portuario y del planeamiento urbanístico aplicable.

7. La superficie de agua incluida en la zona de servicio se subdividirá en dos zonas:

— Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de revido, donde no existan éstos.

— Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que abarcará las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto correspondiente y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria.

Artículo 16. Espacios portuarios de competencia autonómica

1. Los espacios de dominio público marítimo terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos, deberán ser objeto de adscripción por la Administración del Estado.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El informe versará sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción,

sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

Artículo 17. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

SECCION 3.^a

Planificación, proyectos y construcción

Artículo 18. Consideración urbanística de los puertos

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística.

tica y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo en un plazo de 15 días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 19. Obras a realizar en dominio público portuario

1. Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el número anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con los planes de utilización de los espacios portuarios.

3. Las obras de nueva construcción, reparación

y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Artículo 20. Construcción de nuevos puertos

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el caso de que se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por el Ente público Puertos del Estado.

2. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos estatales, deberán incluir un estudio de impacto ambiental y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental cuando por la importancia de la actuación sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente.

3. Para la modificación o ampliación de puertos, podrán realizarse obras de dragado o de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marinas.

4. Los dragados para la obtención de materiales que se realicen fuera de la zona interior de las aguas del puerto, con destino a rellenos portuarios, deberán ser autorizados por la Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima y de la Dirección General de Costas.

Los vertidos de productos procedentes de obras portuarias de dragado, deberán ser autorizadas por la Autoridad Marítima, previo informe de la Dirección General de Costas.

Ambas solicitudes deberán ir acompañadas de los informes, análisis o estudios necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos.

5. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo al otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior, y a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Artículo 22. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación

1. La aprobación técnica de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por la autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

3. En los puertos de competencia estatal co-

rresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras de las Autoridades Portuarias.

SECCION 4.^a

Gestión del sistema portuario

Artículo 23. Gestión global e individual

La Administración del Estado asume la gestión de los puertos de su competencia, desarrollándose la misma en el ámbito de cada puerto por la respectiva Autoridad Portuaria y correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario al Ente público Puertos del Estado.

CAPITULO 2.º

Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias

SECCION 1.^a

Del Ente público Puertos del Estado

Artículo 24. Denominación y naturaleza

1. Se crea, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la denominación «Puertos del Estado», un Ente de Derecho Público, de los previstos en el apartado 5 del artículo 6 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

Corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la aprobación del plan anual de objetivos del ente público Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficacia de la entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El ente público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento le atribuya, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en las normas que

la desarrollen y en cuantas otras le sean de aplicación.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

4. El asesoramiento jurídico y la defensa y representación en juicio del ente público podrá ser encomendada mediante convenio a los Abogados del Estado integrados en los Servicios Jurídicos del Estado.

El convenio determinará la compensación económica a abonar a la Administración del Estado. Esta compensación generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

Artículo 25. Objetivos generales

A Puertos del Estado se le encomiendan los siguientes objetivos generales, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:

a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal.

b) La mejora permanente de la eficiencia de la actividad portuaria, así como la obtención de la mayor rentabilidad global de los activos asignados al conjunto del sistema portuario estatal, sin perjuicio del principio de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias.

c) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración del Estado que establecen controles en el ámbito portuario y con los modos de transporte que operan en los puertos de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

d) El fomento de actividades relacionadas con el tráfico portuario, dentro de su competencia.

e) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística, e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos.

f) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y del desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Artículo 26. Funciones

Para el cumplimiento de los objetivos generales a que se refiere el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal y los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, en el marco fijado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

b) Asegurar la eficiencia del funcionamiento del sistema portuario, fundamentalmente a través del establecimiento, para éste, de directrices económicas y financieras de la coordinación de la actuación de las Autoridades Portuarias, de la aprobación de sus Planes Directores y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

c) Aprobar, con carácter previo, la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, determinando, en su caso, la distribución de los medios financieros complementarios necesarios para la ejecución y desarrollo de las citadas inversiones. Asimismo, el Ente público Puertos del Estado podrá recabar la aprobación técnica de los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico.

d) Fijar los criterios reguladores de las relaciones económicas y comerciales de las Autoridades Portuarias entre sí, y con Puertos del Estado, mediante la determinación de las aportaciones al ente público y al Fondo de Financiación Interportuario.

e) Definir los criterios técnicos y económicos para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, tarifas, obras y adquisiciones, explotación de los servicios portuarios, concesiones y autorizaciones sobre el espacio portuario, y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior.

f) El control de eficiencia de la gestión y del

cumplimiento de los objetivos estratégicos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, dentro de las directrices que, en el marco de su política de transportes, establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles, y la adquisición o enajenación de sus acciones, siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

h) Definir la política general de recursos humanos y costes de personal y velar por su ejecución.

i) Establecer los criterios generales a aplicar en la contratación del personal directivo de las Autoridades Portuarias.

j) Establecer estrategias y definir criterios de actuación sobre recursos humanos, para el conjunto de las sociedades estatales de estiba y destiba, en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

k) La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

l) Ostentar la representación de la Administración del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales cuando no sea asumida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.

m) Coordinar la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos.

n) Someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el reglamento de policía de cada puerto, a propuesta de la correspondiente Autoridad Portuaria, y previo informe vinculante de la respectiva Capitanía Marítima en cuanto se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

ñ) Coordinar los criterios de imposición de sanciones por las infracciones definidas en esta Ley que pudieran cometerse y que corresponda sancionar a las Autoridades Portuarias.

o) Cualesquiera otras que sean necesarias pa-

ra el cumplimiento de los objetivos que tiene asignados.

Artículo 27. Organos rectores

Los órganos de gobierno y administración de Puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

Artículo 28. Consejo Rector: composición y funciones

1. El Consejo Rector está integrado por el Presidente del ente, que lo será del Consejo, y por un mínimo de 5 y un máximo de 15 miembros designados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización del Ente y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.

c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, funciones del Secretario del Consejo y régimen económico de éste.

d) Nombrar y separar a los vocales del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias y al personal directivo del Ente público, y aprobar el régimen retributivo de dicho personal, a propuesta del Presidente, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

e) Aprobar las necesidades de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

f) Acordar los presupuestos anuales del ente y su programa de actuación, inversiones y financiación.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del Ente público, el plan de empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento. El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten del programa de actuación, inversiones y financiación, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.

i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.

j) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

k) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

l) Declarar la innecesaria de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

m) Ejercer las demás funciones del ente público Puertos del Estado establecidas en el artículo 26 no atribuidas al Presidente y no reseñadas en los apartados anteriores.

3. Las funciones que le correspondan y que impliquen el ejercicio de la autoridad de la Administración serán indelegables.

Artículo 29. Presidente: nombramiento y funciones

1. El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el ente público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente al ente público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo Rector.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector, dirigir sus deliberaciones y decidir sus empates con su voto de calidad.

c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al ente público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.

e) Presentar al Consejo Rector los anteproyectos de los presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación para su acuerdo previo y las cuentas anuales para su aprobación.

f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario y los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, así como los planes globales de inversión y financiación.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

3. El Presidente podrá delegar determinadas funciones relativas al Consejo Rector en los Consejeros, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

Artículo 30. Régimen económico

Los recursos de Puertos del Estado estarán integrados por:

a) Las aportaciones de las Autoridades Portuarias.

b) Los asignados en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones

Públicas, así como las subvenciones y auxilios, cualquiera que sea su procedencia.

- c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.
- d) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- e) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- f) Cualquier otro que le sea atribuido.

Artículo 31. Régimen patrimonial

1. El ente público Puertos del Estado, para el cumplimiento de los fines que le son propios, tendrá un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

2. Los bienes estatales que se adscriban al ente público y estén afectos a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

3. La afectación de nuevos bienes de dominio público al ente público Puertos del Estado, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, salvo cuando el propio ente ejecute nuevas obras e instalaciones o adquiera nuevos bienes en el desarrollo de sus actividades.

4. Los bienes de dominio público que resulten innecesarios para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes previa declaración de innecesidad por el Consejo Rector de Puertos del Estado y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a tres mil millones, su enajenación deberá, además, ser autorizada por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

5. El Consejo Rector del ente público, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de material inservible y de instalaciones no fijas, así como la de bienes muebles de cualquier naturaleza.

6. El producto obtenido de las enajenaciones se incorporará al patrimonio del ente público.

Artículo 32. Régimen presupuestario y de control

1. Puertos del Estado elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria y que integrará los de las Autoridades Portuarias. Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contenga con respecto al que se halle en vigor, será remitido al Ministro de Obras Públicas y Transportes a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

2. El ente público Puertos del Estado elaborará un plan de empresa, de vigencia cuatrienal, que fijará los objetivos que el Ente se proponga alcanzar en cumplimiento de las directrices que el Gobierno determine, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. En función de las previsiones y objetivos contenidos en el plan de empresa y en el programa de actuación, inversiones y financiación, anualmente se elaborará un plan de objetivos para el período que, una vez aprobado por el Consejo Rector, se elevará al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su definitiva aprobación.

4. Puertos del Estado ajustará su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere el artículo 123 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

5. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de Puertos del Estado, se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

6. Puertos del Estado elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo Rector, tramitará en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria. Al presupuesto de capital se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

Estos presupuestos integrarán los correspondientes de las Autoridades Portuarias.

7. Serán aprobadas por el Consejo Rector, o por el órgano en quien éste delegue, las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía total de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas duran-

te el ejercicio. Cuando dichas modificaciones afecten al plan de objetivos de Puertos del Estado, se informará de las mismas, tanto en lo relativo a los presupuestos como a los propios objetivos, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y de capital se ajustarán a lo previsto en el artículo 87.5 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos, requerirá la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

8. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

9. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico, serán presentados por el Presidente del ente al Consejo Rector para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 33. Régimen tributario

El ente público Puertos del Estado queda sometido al mismo régimen tributario que corresponde al Estado.

Artículo 34. Régimen de personal

1. El personal de Puertos del Estado quedará vinculado a éste por una relación sujeta a las normas del Derecho laboral o privado que les sean de aplicación.

2. La selección del personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública.

3. Su régimen de retribuciones e incompatibilidad se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las entidades de Derecho público a que se refiere el artículo 6 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

SECCION 2.^a

De las Autoridades Portuarias

Artículo 35. Denominación y naturaleza

1. Las Autoridades Portuarias son entidades de Derecho Público de las previstas en el artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

2. Se regirán por la presente Ley, la Ley General Presupuestaria y demás disposiciones que le sean de aplicación, estando excluidas de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, y actuarán con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento les atribuye.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas en la misma al Ente público Puertos del Estado y las de tutela y fiscalización que sobre ellas ostente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración del Estado para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.

5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

6. La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Obras Públicas y

Transportes, oído el Ministerio para las Administraciones Públicas.

7. Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 24.4.

Artículo 36. Objetivos generales

Las Autoridades Portuarias tendrán los siguientes objetivos generales:

a) La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.

b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, de acuerdo con la planificación general, especificaciones y coordinación que establezca Puertos del Estado.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.

f) El fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Artículo 37. Funciones

Para el cumplimiento de los objetivos generales a que se refiere el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

a) Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios, los de señalización marítima y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

b) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

c) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

d) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, o para la ejecución directa de obras de infraestructura y medidas de protección que sean precisas, con sujeción a lo establecido en la legislación urbanística y en la ordenación territorial.

e) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

f) Aprobar técnicamente, en su caso, los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

g) Proponer al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la aprobación del reglamento de policía de cada puerto, previo informe del ente público Puertos del Estado, y velar por su cumplimiento.

h) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad e higiene, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de la Administración y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

i) Aprobar las tarifas de los diferentes servicios que presten directamente, en su caso, dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como proceder a su aplicación y recaudación.

j) Otorgar las concesiones y autorizaciones, suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto de conformidad con los criterios generales que pueda determinar Puertos del Estado, así como elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario.

k) Recaudar los cánones o precios públicos por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

l) Impulsar la formación de su personal y de-

sarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

m) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas cuyo control se le asigne, notificando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

n) Cuantas estén previstas en la presente Ley o sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos asignados.

Artículo 38. Ambito territorial

El ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto, y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de servicio de dichos puertos y a los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Artículo 39. Organos

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

a) De gobierno:

- Consejo de Administración.
- Presidente.

b) De gestión:

- Director técnico.

c) De asistencia:

- Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 40. Consejo de Administración: incompatibilidades y funciones

1. El Consejo de Administración está integrado por el Presidente de la entidad, que lo será del Consejo, un Vicepresidente, el Director Técnico y un mínimo de 10 y un máximo de 20 vocales,

nombrados por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

En todo caso, se garantizará un representante de la Comunidad Autónoma y otro del conjunto de los Ayuntamientos en los que se sitúa la zona de servicio del puerto, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y de las centrales sindicales más representativas, a propuesta de las respectivas instituciones y organismos, debiendo quedar asegurada la mayoría absoluta de los representantes elegidos libremente por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

El Consejo designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

2. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

b) Todos aquéllos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal o autonómico.

d) Los que se hallen incurso en algunos de los supuestos de la Ley 25/1983, de 26 de diciembre, sobre incompatibilidades de altos cargos, o de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de incompatibilidades al personal al servicio de las Administraciones Públicas.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

3. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la propuesta de organización de la entidad y sus modificaciones para su elevación al Ente público Puertos del Estado.

c) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, tales como constitución, convocatorias, reuniones, adopción de acuerdos, régimen económico y funciones del Secretario.

d) Nombrar y separar al personal directivo de la Autoridad Portuaria y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del Presidente, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

e) Aprobar las necesidades de personal de la entidad y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de esta Ley, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

f) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Autoridad Portuaria y de programa de actuación, inversiones y financiación, así como su remisión al ente público Puertos del Estado.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad, el plan de empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para el adecuado funcionamiento de la entidad.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

i) Aprobar técnicamente, previo informe del Director Técnico, los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley.

j) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

k) Proponer los objetivos de gestión anuales, que deberán ajustarse a los globales que establezca Puertos del Estado y ser aprobados por este ente público.

l) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este ente público.

m) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

n) Fijar, en su caso, dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las tarifas por los servicios que preste directamente la Autoridad Portuaria.

ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones y recaudar los cánones por ocupación del dominio público o por el ejercicio de actividades industriales, comerciales o de servicios dentro de la zona de servicio del puerto, de acuerdo con los criterios establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, tal como se prevé en el artículo 69.3, con las directrices que establezca Puertos del Estado y, en su caso, con los pliegos de condiciones generales que apruebe dicho Ministerio.

o) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

p) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

r) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 37 no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

4. Las funciones que le correspondan y que impliquen el ejercicio de la autoridad de la Administración serán indelegables.

5. Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años, siendo renovables.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los miembros del Consejo de Administración podrán ser destituidos por el Consejo Rector de Puertos del Estado, a propuesta, en su caso, de la institución u organismo correspondiente.

Artículo 41. Presidente: nombramiento y funciones

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. El Presidente lo será también del Consejo de Administración de las sociedades estatales de estiba y desestiba que operen en los puertos incluidos en el ámbito competencial de la entidad correspondiente, pudiendo, asimismo, simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dilucidando sus empates con su voto de calidad.

c) Dirigir los servicios de la entidad y controlar el desarrollo de su actividad.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y la ejecución de los acuerdos tomados por su Consejo de Administración.

e) Presentar al Consejo de Administración los anteproyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales para su aprobación.

f) Proponer al Consejo de Administración los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad en todos los ámbitos de su competencia.

g) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director Técnico o el responsable financiero de la Autoridad Portuaria, los pagos o movimientos de fondos.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo de Administración u otro órgano de la entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

Artículo 42. Vicepresidente: designación y funciones

1. Será Vicepresidente del Consejo de Administración el Capitán Marítimo a que se refiere el artículo 88 de esta Ley.

Cuando la Autoridad Portuaria gestione varios puertos, el cargo recaerá en el Capitán Marítimo que determine la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

Artículo 43. Director Técnico

1. El Director Técnico será nombrado y separado por el Ente público Puertos del Estado a propuesta del Presidente de la Autoridad Portuaria.

2. Corresponden al Director Técnico las siguientes funciones:

a) La dirección técnica del puerto y la gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios con los contenidos que se deriven del organigrama funcional de cada Autoridad Portuaria, que deberá ser aprobado por el Ente público Puertos del Estado a propuesta del Presidente de aquélla, y con sujeción a los criterios y directrices del Consejo de Administración o de su Presidente.

b) La emisión preceptiva de informe acerca de informar las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria cuando aquélla sea preceptiva y no corresponda otorgarla al Consejo de Administración, de acuerdo con lo previsto en el apartado 3.h) del artículo 40 de la presente Ley, o no sea recabada esta función por Puertos del Estado por la cuantía o características técnicas del proyecto.

d) La dirección de los diferentes servicios para lograr un mejor funcionamiento y eficiencia de los mismos, con arreglo a las directrices generales que reciba del Consejo de Administración o del Presidente.

Artículo 44. Consejo de Navegación y Puerto

1. Como órgano de asistencia e información de

la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

- a) Las entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.
- b) Las Corporaciones de Derecho Público y entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.
- c) Los sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

Artículo 45. Régimen económico

Constituyen los recursos de las Autoridades Portuarias:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los procedentes de la enajenación de sus activos y los remanentes resultantes del ejercicio económico anterior.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades, que tendrán el carácter de recursos de Derecho privado.
- c) Los cánones procedentes de la utilización de bienes de dominio público portuario, de la prestación de servicios al público o del ejercicio de actividades industriales y comerciales en el ámbito portuario.
- d) Las aportaciones recibidas de Puertos del Estado.
- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas, así como las subvenciones y auxilios, cualquiera que sea su procedencia.

f) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

g) El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en esta Ley.

h) Cualquier otro que les sea atribuido.

Artículo 46. Fondo de contribución

1. Las Autoridades Portuarias contribuirán con sus aportaciones, en la forma y cuantía que se especifique en los Presupuestos anuales del ente público Puertos del Estado, a cubrir las cargas, gastos e inversiones de éste, de las Autoridades Portuarias a través de dicho Ente público y de los servicios centrales de Señales Marítimas del Estado.

2. Estas aportaciones, tendrán la consideración de gasto no reintegrable para las Autoridades Portuarias y se determinarán, inicialmente, y sin perjuicio de las facultades que corresponden al Gobierno y a las Cortes Generales, por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, a través de la aplicación de índices o fórmulas que incorporen como variables, indicadores o conceptos económicos vinculados a la gestión de las Autoridades Portuarias, y especialmente: el valor de los activos afectos a la explotación, los ingresos por tarifas o cánones de concesiones en las que la construcción de la obra de infraestructura y la explotación corren de cuenta del concesionario, los beneficios, o las diferentes partidas de ingresos, gastos o costes.

Artículo 47. Fondo de financiación

1. Las Autoridades Portuarias contribuirán a la creación y sostenimiento de un fondo de financiación de inversiones portuarias, que será gestionado por Puertos del Estado que no actuará como intermediario financiero y cuya finalidad será contribuir a la financiación de los planes de inversión de las distintas Autoridades Portuarias.

2. Las aportaciones al fondo de financiación interportuario de cada una de las Autoridades Portuarias, que tendrán carácter reintegrable, así como las tasas de interés activas y pasivas para su utilización, se determinarán y distribuirán por Puertos del Estado, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos de cada una de las Autoridades Portuarias y sus necesidades de inversión y financieras.

3. La distribución del fondo de financiación de inversiones podrá ser modificada por Puertos del Estado a lo largo del ejercicio económico de acuerdo con la evolución de los resultados económicos y las necesidades de inversión y financieras de cada una de las Autoridades Portuarias.

Artículo 48. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos

1. Las Autoridades Portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

2. El impago reiterado de los cánones y tarifas devengadas por la utilización, gestión y explotación de bienes o servicios portuarios, faculta a las Autoridades Portuarias para suspender temporalmente la prestación del servicio a las entidades deudoras, previo requerimiento a éstas y comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación marítima.

Artículo 49. Régimen patrimonial

1. Para el cumplimiento de los fines que les son propios, las Autoridades Portuarias tendrán un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuya como propios, los que adquieran en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

2. Los bienes estatales que se adscriban a las Autoridades Portuarias y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

Las Autoridades Portuarias podrán ejercer en cualquier momento respecto de estos bienes las facultades de administración, defensa, policía, investigación y recuperación posesoria que otorga a la Administración del Estado la Ley de Costas.

3. La afectación de nuevos bienes de dominio público a las Autoridades Portuarias, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas

y Transportes, salvo cuando las entidades ejecuten nuevas obras e instalaciones o adquieran nuevos bienes en el desarrollo de sus actividades.

4. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, con informe de la Dirección General de Costas a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, y se incorporarán al patrimonio de ésta, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a quinientos millones de pesetas y no excediera de tres mil millones, su enajenación deberá, además, ser autorizada por el ente público Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

En el caso de que los bienes desafectados conserven sus características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, tales como playas o zonas de depósito de materiales sueltos, conforme a lo previsto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se incorporarán automáticamente al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha Ley.

5. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de material inservible y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.

Artículo 50. Régimen presupuestario y de control

1. Las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los anteproyectos de programa de actuación, inversiones y financiación y de presupuesto de explotación y de capital, que serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, de forma consolidada, en sus propios programas y presupuestos.

En la elaboración de dicho programa las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los criterios y directrices de la política presupuestaria del Gobierno, y a los objetivos generales de gestión que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con la política de transportes definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, la del Plan General de Contabilidad y a las

demás que sean de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere el artículo 123 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

3. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de las Autoridades Portuarias se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

4. Serán aprobadas por el Consejo de Administración o por el órgano en quien éste delegue las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía total del mismo y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y de capital se ajustarán a lo previsto en el artículo 87.5 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

Cuando no concurran las previsiones a que se refiere dicho artículo, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos, requerirá la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

Estas variaciones requerirán previo informe favorable del ente público Puertos del Estado.

5. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico serán presentados por el Presidente de la Autoridad Portuaria al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 51. Régimen tributario

Las Autoridades Portuarias quedan sometidas al mismo régimen tributario que corresponde al Estado.

Artículo 52. Régimen de personal

1. El personal de las Autoridades Portuarias quedará vinculado a éstas por una relación sujeta a las normas del Derecho laboral o privado que les sean de aplicación.

2. La selección el personal se hará de acuerdo

con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción el personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública.

3. Su régimen de retribuciones e incompatibilidades se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las entidades de Derecho público a que se refiere el artículo 6 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

TITULO II

DE LA GESTION DEL DOMINIO PUBLICO PORTUARIO

CAPITULO 1.º

Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios

SECCION 1.ª

Disposiciones generales

Artículo 53. Contenido del dominio público portuario estatal

Pertencen al dominio público portuario estatal:

a) Los terrenos, obras e instalaciones fijas portuarias de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.

b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante compra-venta, expropiación o por cualquier otro título para el cumplimiento de sus fines, cuando sean debidamente afectados.

c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.

d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, una vez extinguida ésta.

e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de señalización marítima, afectados a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.

f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

Artículo 54. Utilización del dominio público portuario estatal

1. La ocupación y utilización del dominio público portuario estatal se ajustará a lo establecido en la legislación reguladora del dominio

público marítimo-terrestre estatal, con las salvedades y singularidades que se recogen en esta Ley.

La atribución de competencias en materia de gestión de la utilización del dominio público marítimo-terrestre efectuada en favor de diferentes órganos de la Administración del Estado se entenderá hecha a las Autoridades Portuarias correspondientes respecto del dominio público portuario estatal.

2. La utilización del dominio público portuario estatal para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad, o que requieran la ejecución de obras e instalaciones no ejecutadas por la correspondiente Autoridad Portuaria, exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta Ley.

3. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta Ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, y demás autorizaciones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta Ley, su eficacia quedará suspendida hasta que se otorgue el mismo.

4. El otorgamiento de concesiones de ocupación de dominio público portuario para actividades amparadas por otra concesión administrativa otorgada por la Administración del Estado, se realizará por el procedimiento que reglamentariamente se determine.

5. Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo máximo de duración previsto en el artículo 66.2 de la Ley de Costas, fuese el ejercicio de una actividad amparada por otra concesión, otorgada por la Administración del Estado por un plazo superior, para extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, su titular tendrá derecho a que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de treinta años. Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.

En todo caso, será condición necesaria para el otorgamiento de la concesión de utilización del dominio público, que se mantenga la misma actividad industrial, extractiva o energética para la que se otorgó la concesión inicial, y que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

Artículo 55. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas

1. En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán llevarse a cabo las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de las Autoridades Portuarias.

2. En concreto, quedan prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales.

A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y los rótulos indicadores de establecimientos o empresas autorizados por la Autoridad Portuaria.

3. El régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo-terrestre no resultará de aplicación a las instalaciones y actividades a realizar en el dominio público portuario.

Artículo 56. Solicitud de autorización o concesión

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación o utilización del dominio público portuario de su competencia, deberá formularse por el interesado una solicitud que irá acompañada del correspondiente proyecto básico y de un estudio económico-financiero.

2. El proyecto básico incluirá:

a) La descripción de las actividades a desarrollar.

b) Las características de las obras e instalaciones.

c) La extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar o utilizar.

d) El presupuesto estimado de las obras.

e) Las demás especificaciones que se determinen por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. El proyecto deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario aprobado o, en su defecto, al plan de utilización del mismo.

4. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe

por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.

5. Reglamentariamente se regularán los requisitos necesarios para formular las solicitudes de autorizaciones y concesiones en el dominio público portuario, y el contenido del estudio económico-financiero, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 54.4.

6. Los titulares de concesiones y autorizaciones de dominio público portuario deberán prestar fianza, de acuerdo con las normas de la Ley de Costas, ante la Autoridad Portuaria.

SECCION 2.^a

Autorizaciones

Artículo 57. Ambito de exigencia

1. 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.

2. Las autorizaciones 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.

3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible intervivos, salvo las autorizaciones de ocupación de dominio público para los supuestos de vertidos.

Artículo 58. Extinción

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la Autoridad Portuaria en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés. Corresponderá a la Autoridad Portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución que, en todo caso, será motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las autorizaciones caducarán por incumplimiento de cualquiera de las cláusulas o condiciones incluido en el título de las mismas, mediante

expediente instruido al efecto y previa audiencia de su titular. Este incumplimiento, sin perjuicio de la tramitación del oportuno expediente sancionador y de la posible caducidad de la autorización correspondiente, podrá dar lugar a la baja de la empresa en el Registro de usos del dominio portuario de cada Autoridad Portuaria, suspenderá su actividad temporalmente.

3. Las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario se otorgarán a título de precario y se extinguirán por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 78 de la Ley de Costas.

4. Revocada, caducada o extinguida la autorización, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones correspondientes, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la Autoridad Portuaria. En todo caso, estará obligado a restaurar la realidad física alterada, reponiendo el dominio público portuario a su estado anterior. La Autoridad Portuaria podrá efectuar la retirada de los materiales, equipos o instalaciones, con cargo al titular de la autorización revocada, caducada o extinguida, cuando él mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

Artículo 59. Actividades industriales, comerciales o de servicios al público

1. Para el desarrollo, en el ámbito portuario de actividades industriales, comerciales o de servicios al público, será necesaria la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria.

2. Las autorizaciones se sujetarán a los pliegos de condiciones generales y, en su caso, a las condiciones concretas que determine cada Autoridad Portuaria para el puerto o puertos de su competencia.

Dichos pliegos de condiciones serán aprobados por Puertos del Estado y determinarán las garantías y exigencias que condicionarán el libre acceso a la prestación de servicios al público en el ámbito portuario, que deberán, en su caso, ser concretadas o particularizadas por cada una de la Autoridades Portuarias.

El desarrollo en el ámbito de los puertos del Estado de las actividades de practicaje, de consignación de buques, de agencia o consignación de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado requerirán, en todo caso, la aprobación de pliegos de condiciones generales a los que se sujetarán las mismas.

Artículo 60. Régimen de vertidos

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo, sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3, 4 y 5 del artículo 21 de la presente Ley.

Los restos o desechos sólidos y líquidos procedentes de sentinas, lastres, lavado de tanques o bodegas, aceites usados, aguas sucias y demás líquidos contaminantes, deberán descargarse a tierra y depositarse en los recipientes, instalaciones o cisternas que determine la Autoridad Portuaria en cada caso, o que estén previstos en los reglamentos de policía del puerto.

Los recipientes, instalaciones o cisternas habrán de ajustarse, en su caso, a las recomendaciones técnicas promulgadas por la Administración competente.

2. Los vertidos contaminantes procedentes de buques o medios flotantes de cualquier tipo en las aguas no portuarias en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se regularán por las normas específicas aplicables y por los Convenios suscritos por España sobre estas materias.

3. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, que se otorgará con sujeción a la legislación aplicable, sin perjuicio de la autorización de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

4. El régimen jurídico de estas autorizaciones se ajustará a lo prevenido en la legislación de costas para las autorizaciones de vertidos.

Artículo 61. Recepción de residuos

1. Las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos o petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias y los astilleros e instalaciones de reparación naval deberán disponer, en las cercanías de los terminales o muelles, de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos petrolíferos y químicos y de aguas de sentinas y para la limpieza de aceites, de grasas y de otros productos contaminantes, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Corresponde a la Capitanía Marítima determinar

las instalaciones y medios que resulten precisos, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

2. La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

Artículo 62. Obras de dragado

1. Toda ejecución de obras de dragado en el dominio público portuario requerirá la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado afecten a la seguridad de la navegación en los canales de entrada y salida a la zona de servicio portuario o a la determinación de las zonas de fondeo o maniobra, se exigirá informe previo y vinculante del Capitán Marítimo.

2. Los proyectos de dragado portuarios, incluso los ejecutados por la Autoridad Portuaria, incluirán un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, así como, cuando proceda, sobre la posible localización de restos arqueológicos. Se solicitará informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y de arqueología.

En el caso de que se produzcan vertidos de productos de dragado fuera de la zona interior de las aguas del puerto, se estará a lo previsto en el artículo 21.4 de la presente Ley.

3. La Autoridad Portuaria remitirá a la Capitanía Marítima los datos de las cantidades vertidas de material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

SECCION 3.^a

Concesiones

Artículo 63. Ambito de exigencia

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años, estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los criterios técnicos que, con carácter general, determine Puertos del Estado.

2. Las solicitudes de concesión sólo podrán re-

ferirse a obras, instalaciones o usos compatibles con las normas y preceptos que establezca el plan especial de ordenación del espacio portuario o, en su defecto, el plan de utilización del mismo.

3. El procedimiento para otorgar de concesiones se sujetará a lo establecido en la legislación de costas. Se dará trámite de información pública, salvo en los supuestos en que la concesión se refiera a la utilización total o parcial de edificaciones existentes, sin modificación de su arquitectura exterior y para los usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en los planes de utilización del espacio portuario.

Artículo 64. Actos de disposición o gravamen

1. Las concesiones podrán transmitirse por actos intervivos previa autorización de la Autoridad Portuaria, que podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada por la Autoridad Portuaria concedente.

3. En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

Artículo 65. Rescate

La valoración del rescate de las concesiones se efectuará con arreglo a lo dispuesto en la legislación de costas, debiendo tenerse en cuenta entre las reglas allí establecidas, además, las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión efectuada y a su rentabilidad, que modularán el valor de las obras o instalaciones no amortizadas.

SECCION 4.^a

La prestación de los servicios portuarios

Artículo 66. Concepto de servicios portuarios

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que tiendan a la consecución de los fines que a las Autoridades Portuarias se asignan por la presente Ley y se desarrollan en su ámbito

territorial. En todo caso tendrán este carácter los siguientes:

- El practicaje.
- El remolque portuario.
- La disponibilidad de las zonas de fondeo y la asignación de puestos de fondeo.
- El amarre y desamarre de los buques, atraque y, en general, los que afecten al movimiento de las embarcaciones.
- El accionamiento de esclusas.
- La puesta a disposición de espacios, almacenes, edificios e instalaciones para la manipulación y almacenamiento de mercancías y vehículos y para el tránsito de éstos y de pasajeros en el puerto.
- La puesta a disposición de medios mecánicos, terrestres o flotantes para la manipulación de mercancías en el puerto.
- El suministro a los buques de agua y energía eléctrica y de hielo a los pesqueros.
- La recogida de basuras y la recepción de residuos sólidos y líquidos contaminantes procedentes de buques, plataformas u otras instalaciones fijas situadas en el mar.
- Los servicios contra incendios, de vigilancia, seguridad, policía y protección civil portuarios, sin perjuicio de los que correspondan al Ministerio del Interior o a otras Administraciones Públicas.

2. Las labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria, se regularán y ejercerán de acuerdo con su normativa específica.

3. Asimismo, corresponde a las Autoridades Portuarias prestar el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne.

4. Las actividades y servicios prestados por las Autoridades Portuarias se regirán por las normas del Derecho privado.

Artículo 67. Régimen de prestación

1. La prestación de los servicios portuarios podrá ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, siempre que no implique ejercicio de autoridad.

Los contratos que se celebren por la Autoridad Portuaria para la prestación por gestión indirecta de los servicios portuarios estarán sujetos al

ordenamiento privado, excepto en lo que se refiere a los aspectos que garanticen la publicidad y concurrencia en su preparación y adjudicación, que se ajustarán a los criterios que dicte Puertos del Estado y, en su defecto, a los contenidos en la legislación de contratos del Estado relativos al contrato de gestión de servicios públicos, para los actos preparatorios.

2. Cuando la gestión indirecta del servicio precise el otorgamiento de concesión o autorización de ocupación de dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de expediente único, y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

3. Con anterioridad a la celebración del contrato para la prestación por particulares de los servicios portuarios que se estimen convenientes, la Autoridad Portuaria deberá aprobar los respectivos pliegos de cláusulas de los servicios, previo informe de Puertos del Estado, en los que deberán figurar las condiciones, garantías, precios y, en su caso, la productividad mínima exigible para cada actividad o tipo de operación portuaria, así como las penalidades que se establezcan por su incumplimiento, debiendo asegurarse el libre acceso a la prestación del servicio, siempre que se cumpla los requisitos que se establezcan en dicho pliego.

CAPITULO 2.º

Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios

SECCION 1.ª

Normas generales

Artículo 68. Objetivos a cubrir

1. Los ingresos de las Autoridades Portuarias deberán responder al objetivo de lograr la rentabilidad global del conjunto del sistema portuario y de cada uno de los puertos. A tal fin, la suma de sus productos en el conjunto del sistema y en cada entidad portuaria deberá cubrir, al menos, los siguientes gastos:

a) Los de explotación, conservación y administración propios de las entidades públicas portuarias.

b) Las cargas fiscales y, en su caso, los intere-

ses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, para el conjunto del sistema portuario.

2. Corresponde a Puertos del Estado fijar para cada una de las Autoridades Portuarias tal objetivo, atendiendo a sus propias características y condicionamientos.

SECCION 2.ª

Cánones

Artículo 69. Ambito y determinación

1. La ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización, devengará el correspondiente canon en favor de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de los que sean exigibles por otras Administraciones competentes.

2. La prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades industriales o comerciales en el ámbito portuario, estarán sujetas a canon a favor de la Autoridad Portuaria correspondiente.

A los efectos del párrafo anterior, se exceptúan del pago del canon los servicios exentos del pago de tarifas portuarias a los que se refiere el artículo 71 de la presente Ley.

3. Dichos cánones tendrán la consideración de precios públicos, determinándose sus características, cuantía y condiciones por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda.

SECCION 3.ª

De las tarifas por servicios portuarios

Artículo 70. Ambito y determinación

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios portuarios que presten el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados.

2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes establecerá, a propuesta de Puertos del Estado y oídas las Asociaciones de Usuarios de ámbito

estatal directamente afectadas, los límites mínimos y máximos de las tarifas por los servicios portuarios prestados en puertos de competencia del Estado a que se refiere el apartado anterior.

3. Las tarifas por los servicios portuarios que presten las Autoridades Portuarias se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan.

4. El tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas o no por particulares, estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria correspondiente de las tarifas que se establezcan en las cláusulas concesionales, con las bonificaciones y exenciones que vengan determinadas en las mismas.

Artículo 71. Exenciones

1. Estarán exentos del pago de las tarifas los servicios prestados a:

— Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial, o de arribada forzosa.

— El material de las Autoridades Portuarias y las embarcaciones dedicadas por las Administraciones Públicas a labores de vigilancia, investigación, protección y regeneración costera, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas, y, en general, a misiones oficiales de su competencia.

— El material y embarcaciones de la Cruz Roja Española dedicados a las labores propias que tiene encomendadas esta institución.

2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes podrá establecer exenciones o bonificaciones para actividades de relevante interés humanitario o social.

Artículo 72. Tarifas de servicios en gestión indirecta

1. Las Autoridades Portuarias podrán establecer tarifas máximas, de obligado cumplimiento, para aquellos servicios portuarios que se presten en régimen de gestión indirecta.

2. Estas tarifas podrán recogerse en las cláusulas de los contratos que se celebren, o bien aprobarse por acuerdo de la Autoridad Portuaria correspondiente.

3. Las tarifas máximas a que hacen referencia los apartados anteriores se actualizarán periódicamente de acuerdo con los criterios de política portuaria que se establezcan.

Artículo 73. Consignatario de buques

1. A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque, haciéndose responsable del pago de las liquidaciones que por tarifas u otros conceptos originados por la estancia de buques en el puerto, sean practicadas por la Autoridad Portuaria o Marítima.

2. El sujeto obligado al pago de las citadas liquidaciones, efectuadas por la Autoridad Portuaria o Marítima, será, en el caso de que exista, el consignatario que ha solicitado de estas entidades los servicios portuarios correspondientes, o el capitán del buque si éste no está consignado.

En ambos casos estará obligado al pago el naviero o el propietario del buque, con carácter solidario.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.

4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

TITULO III

DE LA MARINA MERCANTE

CAPITULO 1.º

Objetivos

Artículo 74. Objetivos

La política de la marina mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Ad-

ministración del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos:

1. La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.
2. La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
3. La tutela de la seguridad marítima.
4. La protección del medio ambiente marino.
5. La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
6. El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

CAPITULO 2.º

Explotación naviera y régimen de las navegaciones

SECCION 1.ª

Buques y empresas navieras

Artículo 75. Registro de buques y empresas navieras

1. El Registro de buques y empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

- Los buques abanderados en España.
- Las empresas navieras españolas.

2. A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se hará constar todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que explote, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de buques y empresas navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la Disposición

Adicional Decimoquinta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Artículo 76. Abanderamiento de buques

1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.

2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España o países de la Comunidad Económica Europea siempre que, en este último caso, designen un representante en España.

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

4. Las condiciones de todo tipo que deben ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento en España se establecerán reglamentariamente.

Artículo 77. Dotaciones de los buques

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Asimismo, se determinarán reglamentariamente las condiciones de nacionalidad de las dotaciones de los buques, si bien los ciudadanos de Estados miembros de la Comunidad Económica Europea podrán acceder a partir del momento de entrada en vigor de esta Ley a los empleos en las dotaciones de los buques que no impliquen el ejercicio, aunque sólo sea de manera ocasional, de funciones públicas, que quedará reservado a ciudadanos españoles.

Artículo 78. Responsabilidad civil

Las empresas navieras españolas están obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Dicha reglamentación podrá, asimismo, establecer la obligatoriedad y el alcance del seguro de res-

ponsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deberán tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.

SECCION 2.^a

Comercio exterior de buques

Artículo 79. Importación y exportación de buques

1. Las empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.

2. Las empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Final Segunda de la Ley 19/89, de 25 de julio, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá exigir, previamente a la exportación, el consentimiento del acreedor afectado, o bien que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1176 a 1181 del Código Civil.

3. Las solicitudes de baja en el Registro de buques y empresas marítimas serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.

4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiem-

po que persistan las mencionadas circunstancias.

5. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior.

SECCION 3.^a

Navegación interior

Artículo 80. Régimen de la navegación interior

1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.

2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.

3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.

SECCION 4.^a

Navegación de cabotaje

Artículo 81. Navegación de cabotaje

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.

2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje queda

sujeta a autorización administrativa. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.

3. A los efectos de esta Ley tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se ofrecen de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.

4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

SECCION 5.^a

Navegación exterior y extranacional

Artículo 82. Navegación exterior y extranacional

1. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquéllos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de los intereses españoles en conflicto.

2. El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

SECCION 6.^a

Establecimiento de obligaciones de servicio público

Artículo 83. Establecimiento de obligaciones de servicio público

1. La Administración competente podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de navegación interior y

de cabotaje en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones.

2. Asimismo, la Administración competente podrá establecer obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

SECCION 7.^a

Conferencias marítimas y consejos de usuarios

Artículo 84. Conferencias marítimas y consejos de usuarios

1. Se entiende por conferencia marítima un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.

2. Las conferencias marítimas deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios.

Dichas conferencias estarán sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios, que puedan crear situaciones dominantes por parte de las empresas integradas en las mismas.

3. Los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior podrán constituir organizaciones denominadas consejos de usuarios, con objeto de defender sus intereses, especialmente en lo referente a las condiciones tarifarias y de calidad y regularidad en que se prestan dichos servicios, y ofrecer a sus miembros un servicio de asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

Artículo 85. Obligaciones de información y consulta

1. Las conferencias marítimas cuyos buques hagan escala en puertos españoles para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante, en el caso de serles requerido por ésta, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, y las tarifas y demás condiciones de transporte.

2. En el supuesto de que se encuentren constituidas conferencias marítimas y consejos de usuarios, ambas organizaciones deberán efectuar consultas mutuas cada vez que fueran solicitadas por alguna de las partes con vistas a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos.

CAPITULO 3.º

Administración marítima

SECCION 1.ª

Administración Central

Artículo 86. Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 74, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero, corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En especial, son competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes las siguientes:

1. Las relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

2. Las relativas al salvamento de la vida humana en el mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida desde buques, o plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87.

3. Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

4. El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

5. La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en el mar y de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o bien a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones

económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

6. Las de auxilio, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los hallazgos y extracciones de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa, y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

7. La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyen a otras Autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.

8. El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.

9. El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

10. La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

a) Contribuir a la determinación de las caracte-

terísticas técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.

b) La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.

11. El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.

12. Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente Ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 87. Del servicio público de salvamento

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, aprobará el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan nacional.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

— Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

— Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.

— Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las

operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Para la elaboración de los programas, la Administración del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

La Administración del Estado podrá desarrollar los programas con personal y medios propios o adscritos a la misma, o bien mediante contratos con empresas, públicas o privadas, o convenios con entidades de carácter no lucrativo.

4. Se crea la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo como órgano de coordinación para facilitar la participación de las Administraciones Públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

SECCION 2.^a

Administración periférica

Artículo 88. Capitanía Marítima. Funciones

1. En cada uno de los puertos en que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico o seguridad existirá una Capitanía Marítima. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

2. En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinarán reglamentariamente.

3. El Capitán Marítimo ejercerá, entre otras, las siguientes funciones:

a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.

d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.

e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

f) La supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

SECCION 3.^a

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 89. Naturaleza, denominación y objeto

1. Se crea, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con la denominación de Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, una

entidad de Derecho Público de las comprendidas en el apartado 1.b) del artículo 6 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar.

2. Dicha entidad ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que expresamente le sea de aplicación la Ley General Presupuestaria, y se regirá por lo dispuesto en dicha Ley y en las normas que la desarrollen, así como por lo previsto en la presente Sección.

3. La constitución efectiva de dicha entidad tendrá lugar en la forma prevista en las Disposiciones Transitorias de la presente Ley.

4. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes fijará las directrices de actuación de la Sociedad, aprobará el plan anual de objetivos, efectuará el seguimiento de su actividad y ejercerá, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

5. El titular del Departamento de adscripción ejercerá, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la entidad.

Artículo 90. Objeto de la Sociedad estatal

Corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Artículo 91. Organos de gobierno y gestión de la Sociedad

1. Los órganos de gobierno de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima serán:

- a) El Consejo de Administración.
- b) El Presidente.

2. El órgano de gestión será el Director de la Sociedad.

Artículo 92. El Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración estará formado por el Presidente de la Sociedad, que lo será del Consejo, por el Director de la Sociedad y por un mínimo de ocho y máximo de quince miembros

designados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponden al Consejo de Administración:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización de la Sociedad y sus modificaciones, así como las normas internas de funcionamiento de la misma.

c) Dictar las normas de funcionamiento del propio Consejo, en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, nombramiento, separación y funciones del Secretario del Consejo, y régimen económico del mismo, en el marco de las disposiciones vigentes en materia de indemnizaciones por razón del servicio para esta clase de sociedades estatales.

d) Aprobar la plantilla de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral y presupuestaria.

e) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Sociedad y del programa de actuación, inversiones y financiación, y elevarlos al titular del Departamento.

f) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, el plan anual de objetivos.

g) Aprobar el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas en la cantidad que resulte precisa para el adecuado funcionamiento de la misma. El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.

h) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, las tarifas que se puedan facturar por la prestación de servicios relacionados con el objeto de la Sociedad.

i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que reglamentariamente se atribuyan al Consejo en razón de su importancia o materia.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se

reputen precisos, y en concreto, autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que puedan convenir a la Sociedad, dentro de los límites fijados en las leyes anuales de presupuestos.

k) Acordar o proponer, en su caso, al Consejo de Ministros, de conformidad con el procedimiento establecido por la legislación aplicable al respecto, la constitución o participación en el capital de toda clase de entidades que adopten la forma de sociedades mercantiles y cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la Sociedad.

l) Aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de aprobación y firma de contratos del Presidente, y del personal directivo que así lo requiera.

m) Aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios de la Sociedad, así como aprobar los proyectos, o delegar su aprobación, en la cuantía que el Consejo determine.

Artículo 93. El Presidente: nombramiento y funciones

1. El Presidente de la Sociedad será el Director General de la Marina Mercante.

2. Al Presidente le corresponden las funciones siguientes:

a) Representar de modo permanente a la entidad y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio o fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates con su voto de calidad.

c) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la entidad y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la Sociedad.

d) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

3. El Presidente podrá delegar determinadas funciones en los Consejeros y en el Director de la Sociedad.

Artículo 94. El Director de la Sociedad: nombramiento y funciones

1. El Director de la Sociedad será nombrado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes a propuesta del Consejo de Administración.

2. Corresponde al Director de la Sociedad el desempeño de las siguientes funciones:

a) Dirigir los servicios de la Sociedad y controlar el desarrollo de su actividad.

b) Dirigir y controlar los servicios marítimos encomendados por la Administración marítima bajo la dirección e instrucciones de ésta y prestarle apoyo técnico en el ejercicio de sus específicas competencias.

c) Presentar al Consejo de Administración el anteproyecto de presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación, el plan anual de objetivos y las cuentas anuales para su examen y posterior tramitación.

d) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

Artículo 95. Régimen de personal

El personal de la Sociedad se regirá por las normas de Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

La selección de este personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo, mediante convocatoria pública.

Artículo 96. Régimen presupuestario

1. La Sociedad elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria. Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contiene con respecto al que se halle en vigor, será remitido al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

2. La entidad elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria. Al presupuesto de capi-

tal se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

3. Serán aprobadas por el Consejo de Administración las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía global del mismo y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

4. Las restantes variaciones de los presupuestos de explotación y de capital que no afecten a subvenciones de los Presupuestos Generales del Estado serán autorizadas:

a) Por el Ministro de Economía y Hacienda, cuando no excedan del 5 por 100 del respectivo presupuesto, y por el Gobierno en los demás casos siempre y cuando la entidad reciba subvenciones de explotación o capital con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

b) Cuando no recibiere tales subvenciones, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requerirá la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

5. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico, serán presentados por el Director de la Sociedad al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 97. Régimen patrimonial y financiero

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

2. A la entidad se le adscribirán, asimismo para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las

lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad actualmente adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad que se crea se financiará mediante:

a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.

b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.

c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Comunidad Económica Europea, de otras Administraciones Públicas, de entes públicos, así como de particulares.

e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

f) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Artículo 98. Régimen de contratación

La contratación de la Sociedad se ajustará a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización de comportamientos en el sector público, establecidos en la disposición transitoria segunda del Reglamento General de Contratación del Estado, desarrollándose en régimen de Derecho Privado, sin perjuicio de las funciones de coordinación que, en materia de suministros informáticos, puedan corresponder a órganos de la Administración del Estado.

Artículo 99. Contabilidad y régimen de control

1. La Sociedad queda sometida al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el Título VI del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

2. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de la entidad se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.1 y 20 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General

de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

Artículo 100. Transformación de la Sociedad «Remolques Marítimos, S. A.»

1. El Gobierno procederá, en un plazo de seis meses a partir de la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, a adoptar cuantas medidas sean necesarias para incorporar a su patrimonio propio la totalidad de las acciones representativas del capital social de «Remolques Marítimos, S. A.».

2. Durante el tiempo que transcurra desde la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima hasta la incorporación a su patrimonio de las acciones de la Sociedad «Remolques Marítimos, S. A.», ésta continuará funcionando con arreglo a las directrices e instrucciones que dicte la Dirección General de la Marina Mercante a través de los órganos de gobierno y gestión de la nueva Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

CAPITULO 4.º

De los Cuerpos de la Marina Civil

Artículo 101. Cuerpos de Marina Civil

Se crea, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el siguiente Cuerpo de la Administración Civil del Estado:

— Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil, del Grupo A, a que se refiere el artículo 25 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto.

CAPITULO 5.º

Del servicio de practica

Artículo 102. Definición y régimen de gestión

1. Se entiende por practica el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en esta Ley, en la reglamentación general que regule este servicio, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación.

2. Los prácticos de puerto que realicen las funciones de practica deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.

3. El servicio de practica se ejercerá, en los puertos que dependan de la Administración del Estado, por la Autoridad Portuaria correspondiente, a través de contratos con terceros o bien por gestión directa.

4. La sustitución de la actual gestión indirecta del servicio de practica por su gestión directa estará justificada por la existencia en la indirecta de problemas graves y reiterados de gestión o de calidad en el servicio, y deberá ser autorizada, a propuesta de la Autoridad Portuaria correspondiente, por Puertos del Estado, oídos el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que en el ámbito estatal, ostente la representación profesional de los prácticos.

5. La Autoridad Portuaria, como titular del servicio de practica, establecerá las condiciones de prestación de éste, las tarifas aplicables a los usuarios, el control de su prestación y la competencia sancionadora en los términos previstos en esta Ley, en la reglamentación específica aplicable, en los pliegos de condiciones generales para la prestación del servicio y en el contrato correspondiente.

Igualmente, la Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio de practica, oídas la Capitanía Marítima, el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

6. Se considerarán aplicables a dicho servicio por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.

7. Las funciones encomendadas a las Autoridades portuarias en los apartados anteriores de este artículo se ejercerán, en el caso de los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, por la Administración Portuaria de la que dependan. Será de aplicación, en todo caso, lo dispuesto en el apartado 8 de este artículo.

8. Son competencias de la Administración marítima las siguientes:

a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practica,

así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

b) La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practicaaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

c) La determinación de las condiciones de formación permanente y reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los prácticos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y actitud física, como requisitos para mantener su capacitación como prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado.

d) La decisión sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practicaaje o sobre las condiciones de su realización, en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la Autoridad Portuaria.

e) La suspensión cautelar de la habilitación del práctico, por exigencias de seguridad en el servicio de practicaaje, a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo.

Artículo 103. Régimen económico

1. Como contraprestación de los servicios de practicaajes prestados directamente por las Autoridades Portuarias, éstas percibirán las correspondientes tarifas, de conformidad con lo establecido en el artículo 70 de esta Ley.

2. Cuando los servicios de practicaaje se presenten de forma indirecta, sus tarifas máximas se ajustarán a lo establecido en el artículo 72 de la presente Ley y en el correspondiente contrato de prestación del servicio.

Artículo 104. Responsabilidad

La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en

la gestión del servicio de practicaaje no podrá superar, en casos de siniestro, la cuantía de dos mil pesetas por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de cien millones de pesetas.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.

CAPITULO 6.º

Tasa por servicios de inspección y control

Artículo 105. Ambito y régimen de exigencia

1. Las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación a que se refiere el apartado quinto del artículo 86 de la presente Ley y que sean precisos para la emisión, renovación o modificación de certificaciones de cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones previstas en la legislación vigente, darán derecho a la percepción por la Administración marítima de tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias con arreglo a lo que se dispone en los apartados siguientes.

2. Constituye el hecho imponible de dicha tasa la prestación por la Administración de los servicios o actuaciones mencionados en el apartado anterior.

3. Serán sujetos pasivos de la tasa, las personas naturales o jurídicas destinatarias de los correspondientes servicios o actuaciones administrativas.

4. La determinación de la cuantía de la tasa y sus correspondientes modificaciones se efectuará de acuerdo con las previsiones contenidas en la Ley 8/1989, de 13 de abril, sobre Tasas y Precios Públicos.

5. La tasa se devengará en el momento de la solicitud o en el de la prestación del servicio cuando éste no sea a petición de parte.

6. El rendimiento de la tasa se ingresará en el Tesoro, pudiendo generar crédito para actividades objeto de la tasa.

7. La tasa podrá ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo en la forma que reglamentariamente se determine.

TITULO IV

REGIMEN DE POLICIA

CAPITULO 1.º

Reglamento de policía de los puertos del Estado

Artículo 106. Reglamento de servicio y policía

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán, con informe de la Capitanía Marítima, y finalmente del ente público Puertos del Estado, un reglamento de servicio y policía del puerto que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones, y propondrán su aprobación al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. El reglamento a que se refiere el párrafo anterior, una vez aprobado, deberá publicarse en el «Boletín Oficial del Estado».

CAPITULO 2.º

Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

Artículo 107. Hundimiento de buques

1. En el caso de que un buque presente peligro de hundimiento en el puerto, la Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima y requerimiento al naviero, propietario o consignatario para que el buque abandone el puerto o sea reparado, podrá, de no atenderse tal requerimiento, trasladarlo o proceder a su hundimiento en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera, que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días. Sin perjuicio de ello, cuando existan razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento, el buque podrá ser situado en el lugar que fije la Autoridad Portuaria.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto, la Autoridad Portuaria señalará a sus propietarios, navieros, representantes o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para el res-

cate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo reglamentariamente establecido las cantidades devengadas por el rescate, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

3. Si el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque tuviere lugar fuera del puerto y en zona en la que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo.

Artículo 108. Operaciones de desguace

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del Capitán Marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 109. Protección de la navegación libre

En caso de que uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas de conformidad con el ordenamiento jurídico para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan, con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

Artículo 110. Situación de peligro a bordo

Los capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

Artículo 111. Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 112. Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino

En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

CAPITULO 3.º

Infracciones

Artículo 113. Concepto y clasificación

1. Son infracciones las acciones u omisiones contrarias a las prescripciones de esta Ley.
2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 114. Infracciones leves.

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción

grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

- 1). En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones
 - a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento de servicio y policía del puerto.
 - b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.
 - c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.
 - d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.
 - e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.
 - f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.
 - g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.
 - h) Causar directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.
 - i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.
 - j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.
- 2). En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato.

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, de las cláusulas de los contratos de prestación indirecta de los servicios portuarios o de los pliegos de condiciones generales que los regulan, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente Ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los reglamentos de servicio y policía del puerto, del Reglamento General de Practicaje y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3). Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4). Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) La falta de presentación por parte del capitán o de la persona que deba hacerlo de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) La navegación de cualquier clase de buques, embarcaciones o artefactos destinados a usos de transporte, pesca o de recreo en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

e) La navegación, salvo causa de fuerza mayor,

realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos deportivos, fuera de los canales balizados para acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas.

f) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5). Infracciones relativas a la contaminación del medio marino.

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los reglamentos de policía de puertos o de otras aguas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.

b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.

Artículo 115. Infracciones graves

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a las doscientas mil pesetas e inferiores a un millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción, teniendo la consideración de muy graves si la cuantía de las lesiones o daños que produzcan supera los límites indicados, y, en todo caso, las siguientes:

1). Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona II, exterior de las aguas portuarias.

c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba en su legislación específica.

d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y alma-

cenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.

e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o marítima o al personal de las sociedades estatales de estiba y desestiba, con objeto de captar su voluntad en beneficio del sobornador, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades o sociedades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.

f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.

g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2). Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas, cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.

c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.

d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento, por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas de baño, cuando cause lesiones a los usuarios de las mismas.

m) Las acciones u omisiones, no comprendidas en los apartados anteriores, que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3). Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, así como sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de bu-

ques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de buques y empresas navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

4). Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en el mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

Artículo 116. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los artículos 114 y 115 anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores al millón de pesetas, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1). Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta Ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así

como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2). Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad, haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico, en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) Contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones, salvo en el caso de las embarcaciones de recreo.

f) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

g) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la presente Ley.

h) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasionen accidentes con daños para las personas.

i) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce

soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

j) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

k) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

l) Las acciones u omisiones, no comprendidas en los apartados anteriores, que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3). Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.

b) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación, o con los certificados reglamentarios caducados.

c) Navegar sin que el buque se halle debidamente matriculado.

d) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente Ley.

e) El incumplimiento de las normas sobre Registro de buques y empresas navieras, exportación, importación, o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

f) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 108, 109, 110 y 111 de la presente Ley.

g) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente Ley.

h) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

i) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

j) La falta de cumplimiento de las obligacio-

nes derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente Ley, sobre coordinación de los puertos del Estado y de la marina mercante con las necesidades de la defensa nacional y seguridad pública.

4). Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a) La evacuación deliberada, desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

Artículo 117. Prescripción

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que el hecho o actividad constitutivos de infracción, fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando estuviera dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, se considerará como fecha de terminación la constatada por la Autoridad Portuaria y subsidiariamente y por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 118. Responsables

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o título administrativo, el titular de éste.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero, y solidariamente el consignatario del mismo o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular del contrato de prestación del servicio de practica y al Práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 114.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que

se refiere el artículo 114.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 115.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 115.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

2. Supuestos de infracciones en materia de marina civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patronos de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la marina mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que

se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad. Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de marina civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta Ley.

CAPITULO 4.º

Sanciones y otras medidas

SECCION 1.ª

Disposiciones Generales

Artículo 119. Principios generales

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente Ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. En los casos en que esta Ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador cuando éste hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.

SECCION 2.^a

Sanciones aplicables

Artículo 120. Multas y sanciones accesorias

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 10.000.000 de pesetas.

2. En el caso de infracción grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: en los supuestos del artículo 115,1), b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 20.000.000 de pesetas; en los supuestos del artículo 115,1), a) y d), multa de hasta 50.000.000 de pesetas.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 30.000.000 de pesetas.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 20.000.000 de pesetas.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 100.000.000 de pesetas.

3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: en los supuestos del artículo 116, 1), c), multa del 50% del valor de las obras e instalaciones.

En el resto de los supuestos, multa de hasta 100.000.000 de pesetas.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 150.000.000 de pesetas.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 50.000.000 de pesetas.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 500.000.000 de pesetas.

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.

7. En el supuesto del artículo 116, 2), b) la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.

8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, producidas en el ejercicio de las actividades a que se refiere el artículo 54 de la presente Ley, se podrá declarar por el Ministerio de Obras públicas y Transportes, a propuesta del Ente pú-

blico Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

9. En el caso de autorizaciones de actividades previstas en el artículo 59.1 de la presente Ley, a realizar en la zona de servicio del puerto, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.
- Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.
- Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad en el supuesto de que se trate.

10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director General de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a un año.
- b) Infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

Artículo 121. Medidas no sancionadoras

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.

d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.

Artículo 122. Criterios de graduación

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 123. Competencia

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley corresponderá:

a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas si-

tuadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y al Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, para los supuestos de infracciones graves tipificados en esta Ley.

d) Al Ministro de Obras Públicas y Transportes, a propuesta del Ente público Puertos del Estado, o del Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía inferior a doscientos millones.

e) Al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a la señalada en el apartado anterior del presente artículo.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

SECCION 3.^a

Indemnización por daños y perjuicios

Artículo 124. Indemnización por daños y perjuicios

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

- a) Coste teórico de la restitución y reposición.
- b) Valor de los bienes dañados.

c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

CAPITULO 5.º

Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

Artículo 125. Procedimiento

1. El personal y los responsables de las Autoridades Portuaria y marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los convenios internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoacción del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente Ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 126. Medidas para garantizar el cobro

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y ma-

rítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley de Procedimiento Administrativo y en la legislación de costas.

Artículo 127. Obligaciones de consignación de los hechos producidos

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta Ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 128. Retención de buques

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 118.2.d) de la presente Ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Zona de servicio

En tanto no se proceda a la delimitación prevista en el artículo 15.1, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

Segunda. Zona contigua

1. En la zona contigua definida en el artículo 7.1 de la presente Ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.
- b) Sancionar dichas infracciones.

Tercera. Capitanías y Capitanes de Puerto

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las referencias que la legislación anterior hace a las Capitanías de Puerto o a los Capitanes de Puerto, deberán entenderse hechas a las Capitanías Marítimas o Capitanes Marítimos a que se refiere el artículo 88.

Cuarta. Colaboración interministerial

Uno. Los Departamentos de la Administración del Estado y los demás Organismos de las Administraciones Públicas podrán recabar la colaboración de los servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes cuando necesidades de interés general así lo requieran.

Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá recabar la colaboración de los servicios adscritos a los referidos Departamentos u Organismos, que realicen funciones en el ámbito portuario o marítimo, siempre que concurren necesidades de interés general señaladas en el párrafo anterior.

Dos. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá solicitar del Ministerio del Interior la colaboración de sus servicios marítimos cuando así lo requieran necesidades de interés general en el ámbito de la marina civil, de la seguridad de personas o cosas, o del transporte marítimo.

Quinta. Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo

Uno. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es el órgano de la Administración del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos, en el dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal y en el sector de la marina mercante, bajo la coordinación del Ministro de Defensa.

Dos. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos u actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del Departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración del Estado y en el de la marina mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funcio-

nes en lo que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización. A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la marina mercante sean precisos.

Tres. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

— El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como de la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.

— Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

— Disponer que toda empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.

— La notificación por las empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con empresas extranjeras.

— La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquélla cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

Cuatro. Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante, se entenderá aplicable a otros buques civiles, cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.

Sexta. Transformación de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos

Uno. Los Organismos Autónomos Juntas de Puerto y las Entidades públicas Puertos Autónomos existentes a la entrada en vigor de la presen-

te Ley se transforman en Autoridades Portuarias de las previstas en el artículo 35 de esta Ley, de acuerdo con lo establecido en las Disposiciones Transitorias. Su denominación será «Autoridad Portuaria de» seguida del nombre del puerto correspondiente.

Dos. Las nuevas entidades públicas sucederán a las actuales Juntas de Puerto y Puertos Autónomos en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogadas en su misma posición en las relaciones jurídicas de las que aquéllos fueran parte.

Los bienes de dominio público afectos a los Organismos y entidades que se transforman, así como los incluidos en las zonas I y II a que hace referencia la Disposición Adicional Primera, se adscriben a las correspondientes Autoridades Portuarias, conservando su calificación jurídica originaria.

Tres. La participación en el capital de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques que en la actualidad corresponde a la Administración del Estado se transfiere al patrimonio de cada una de las Autoridades Portuarias que tengan encomendada la gestión del puerto en cuya localidad tengan las sociedades su domicilio social.

Cuatro. 1) Los funcionarios destinados en las Juntas de Puerto, en los servicios periféricos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y en los Puertos Autónomos podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Incorporarse como personal laboral a las entidades que se crean, que respectivamente asuman las competencias que vienen desarrollando, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicio acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adqui-

sición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley Articulada de los Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o Escala.

2) El personal laboral de los Organismos y entidades antes mencionados se incorporará con dicha condición a las Autoridades Portuarias correspondientes.

3) La incorporación como personal laboral de las Autoridades Portuarias resultante de la aplicación de lo dispuesto en los números anteriores, se efectuará con respeto de sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

Cinco. Se declara a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

Seis. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, y los terrenos afectados al servicio de las mismas, se adscribirán a las Autoridades Portuarias que se determine por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Séptima. Transformación de la Dirección General de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos

Uno. La Dirección General de Puertos quedará suprimida en el momento de la entrada en funcionamiento, prevista en las Disposiciones Transitorias, del Ente público Puertos del Estado, en el que se integrarán, asimismo, los servicios centrales del Organismo Autónomo de carácter comercial Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, que se extinguirá en la misma fecha.

Dos. El nuevo Ente Público sucederá al organismo autónomo que se extingue en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogado en la mis-

ma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte.

Tres. 1) Los funcionarios destinados en la Dirección General de Puertos y en los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Integrarse como personal laboral del Ente público Puertos del Estado que se crea, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicio acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario, en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o Escala.

2) El personal con contrato laboral con la Dirección General de Puertos, incluso el del Programa de Clima Marítimo y Banco de Datos Oceanográfico, y el personal laboral de los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, se integrará como personal del Ente público Puertos del Estado.

3) La integración como personal laboral del Ente público Puertos del Estado resultante de la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores, se efectuará con respeto de sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad

profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

Octava. Mantenimiento de la titularidad de las Comunidades Autónomas en materia portuaria

Sin perjuicio de la posibilidad de aplicación en el futuro de lo establecido en sus artículos 4, 5.2 y 5.3, la entrada en vigor de la presente Ley no afectará a la titularidad de las Comunidades Autónomas sobre todos aquellos puertos o instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Decretos de transferencia o en las Actas de adscripción del dominio público marítimo-terrestre suscritas por la Administración del Estado y la correspondiente Comunidad Autónoma.

Novena. Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos

Lo dispuesto en la presente Ley no excluye la aplicación de la legislación sobre investigación, exploración y explotación de hidrocarburos, en lo que se refiere a las actividades que se desarrollen desde plataformas o instalaciones que ocupen dominio público portuario.

Décima. Obligaciones de información

Uno. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes facilitará al Ministerio para las Administraciones Públicas, dentro del primer trimestre de cada año y referida a 31 de diciembre del año anterior, la siguiente información relativa al sistema portuario:

a) Las auditorías y controles de gestión realizados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a Puertos del Estado, a las distintas Autoridades Portuarias y a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, durante el año que acaba en la fecha de referencia.

b) Las estructuras orgánicas básicas, con expresión de los distintos niveles directivos, de cada entidad portuaria.

c) Las plantillas de personal laboral de todas las entidades anteriores, incluyendo categorías profesionales y niveles de retribución anuales.

Dos. Hasta que finalice el proceso de incorporación del personal funcionario que pueda optar

por su vinculación laboral con las Autoridades Portuarias, con Puertos del Estado o con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas, existirá un Comité de Seguimiento de esta operación constituido por representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Comisión Interministerial de Retribuciones, al que se suministrará con carácter previo y de modo regular información puntual sobre los criterios que, en materia retributiva, deban presidir el citado proceso, y sobre su desarrollo y consecuencias.

Decimoprimera

En la determinación de las tarifas por servicios portuarios a que se refiere el artículo 70 de la presente Ley se tendrá en cuenta, en lo que afecta a los puertos de Baleares, Ceuta y Melilla, sus especiales condiciones de alejamiento o insularidad.

Decimosegunda

Las condiciones de alejamiento e insularidad de los puertos canarios deberán ser tenidas en cuenta en la determinación de las tarifas por servicios portuarios a que se refiere el artículo 70 de la presente Ley, de los cánones aplicables a las concesiones otorgadas en la zona de servicio de los puertos, y de las aportaciones y percepciones del fondo de financiación a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, teniendo en cuenta, en este último caso, el saldo neto a largo plazo de la financiación procedente de dicho fondo para el conjunto de los puertos canarios.

Lo previsto en el párrafo anterior será sin perjuicio de los objetivos de rentabilidad general de los activos portuarios y de autofinanciación de los gastos que, con carácter general, establezca el Gobierno para el conjunto del sistema portuario.

Decimotercera. Régimen de estiba y desestiba de buques

1. Se añade un párrafo nuevo, como párrafo final, al artículo 9.º del Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, del servicio público de estiba y desestiba de buques, con la siguiente redacción:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo primero, los trabajadores de las Sociedades Estatales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir las vacantes que se convoquen, tendrán preferencia por or-

den de antigüedad, para cubrir las ofertas de empleo que se produzcan en cualquiera de las Sociedades Estatales, sobre los trabajadores que figuren inscritos en el Registro Especial de trabajadores portuarios del Instituto Nacional de Empleo correspondiente al puerto donde se haya producido la oferta de empleo».

2. Se añade un nuevo párrafo, como párrafo 3.º, al artículo 12 del citado Real Decreto-Ley, con la siguiente redacción:

«Se exceptúa el supuesto de los puertos que determine Puertos del Estado, en los que la Sociedad Estatal correspondiente deberá trasladar la oferta de trabajo no cubierta a la Sociedad Estatal de otro puerto próximo. En este caso, los trabajadores deberán aceptar las ofertas de trabajo en las condiciones laborales establecidas en el puerto donde la oferta se produce. La compensación por gastos de desplazamiento se producirá en los términos que se fijen mediante negociación colectiva.

Sólo cuando la segunda Sociedad Estatal no pudiese proporcionar los trabajadores solicitados, podrá contratarse a los inscritos en el citado registro especial».

3. El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio público de estiba, en cada puerto, y su repercusión negativa sobre cada uno de los sectores económicos afectados por dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en el Real Decreto-Ley 2/1986, mientras se mantengan las circunstancias y condiciones que justificaron dicha suspensión, con objeto de garantizar una adecuada ordenación de la actividad económica en el sector afectado.

Decimocuarta

Los funcionarios que resulten afectados por la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima podrán ejercer su facultad de opción en los plazos y condiciones previstos en la Disposición Adicional Sexta, apartado Cuatro, párrafo 1, letras a) y b).

El personal laboral afectado se incorporará a la citada Sociedad en los términos previstos en el apartado Cuatro, párrafos 2 y 3 de la mencionada Disposición Adicional Sexta.

Decimoquinta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras

Uno. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

1. Se crea un Registro especial de buques y empresas navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta Disposición Adicional.

2. El Registro especial de buques y empresas navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. El Registro especial de buques y empresas navieras es un registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta Disposición Adicional y en sus normas de desarrollo.

Dos. Gestión y administración del Registro.

1. La gestión y administración del Registro especial de buques y empresas navieras se realizará a través de dos Oficinas de Gestión, adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una con sede en Las Palmas de Gran Canaria y otra con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

2. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

Tres. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

1. La inscripción en el Registro especial de buques que realicen exclusivamente navegación exterior, extranacional, de cabotaje entre puertos o puntos del territorio español peninsular, así como de cabotaje con las Islas o con Ceuta o Melilla siempre que, en este último caso, siga o preceda a una navegación exterior, supondrá la baja simultánea del Registro a que se refiere el artículo 75 de la presente Ley.

Cuando los buques inscritos en el Registro especial realicen también navegación de cabotaje con puertos o puntos insulares o con Ceuta o Me-

lilla, en tanto no se lleve a cabo lo dispuesto en el apartado Cinco.2 de esta Disposición Adicional, podrá existir una situación de duplicidad registral con inscripción de dichos buques en el Registro ordinario y en Registro especial.

El régimen jurídico aplicable será el del Registro ordinario para la navegación de cabotaje con las Islas, así como con Ceuta o Melilla, y del Registro especial se aplicará para la navegación exterior, extranacional, de cabotaje peninsular y de cabotaje con las Islas o con Ceuta o Melilla siempre que, en este último caso, siga o preceda a una navegación exterior.

2. La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro especial será otorgada por el Ministro de Obras Públicas y Transportes y expedida por el Director General de la Marina Mercante.

3. Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los Capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. A las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

Cuatro. Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques.

1. Podrán solicitar su inscripción en el Registro especial las empresas navieras siempre que tengan en Canarias el centro efectivo de control de la explotación de los buques o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas por la legislación vigente y las que deriven de esta Disposición Adicional y de sus normas de desarrollo.

2. Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

a) Tipo de buques: Todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción.

b) Tamaño mínimo: 100 GT.

c) Título de posesión: Las empresas navieras habrán de ser propietarias de los buques cuya ins-

cripción solicitan o tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento o casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de las gestiones náuticas y comercial del buque.

d) Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los Convenios Internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de Aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

Cinco. Requisitos de las navegaciones.

1. Se podrán inscribir en el Registro especial los buques de las empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior cuando se destinen a navegación exterior, extranacional, cabotaje peninsular o cabotaje con las Islas o con Ceuta o Melilla siempre que, en este último supuesto, siga o preceda a una navegación exterior.

2. A la vista del proceso de liberalización de la navegación de cabotaje determinado en el marco comunitario europeo, el Gobierno podrá permitir, mediante Real Decreto, la inscripción en el Registro especial de los buques que se destinen exclusivamente a navegación de cabotaje con las islas o con Ceuta o Melilla, con la modulación del régimen aplicable que, en su caso, se determine.

Seis. De las dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El Capitán y el Primer Oficial de los buques deberán tener en todo caso la nacionalidad española.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Comunidad Europea, al menos en su 50 por ciento.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la

Comunidad Europea, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá autorizar a las empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que realicen navegación exterior, internacional, de cabotaje peninsular o de cabotaje con las Islas o Ceuta o Melilla siempre que, en este último supuesto, siga o preceda a una navegación exterior, y en todo caso quede garantizada la seguridad del buque y la navegación.

b) Composición mínima: A instancia de la empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo de buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España. A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivada de una adecuada cualificación de las mismas.

Siete. Normativa laboral y de seguridad social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de seguridad social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de seguridad social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

Decimosexta. Tasas

1. Las actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras regulados en el artículo 75

y en la Disposición Adicional decimoquinta de la presente Ley darán lugar a la percepción de las siguientes tasas:

- a) Tasa de inscripción.
- b) Tasa de baja.
- c) Tasa anual de permanencia en los Registros.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas a que se refiere el apartado anterior, respectivamente, la inscripción, la baja y el mantenimiento de cada buque matriculado en los Registros.

3. El devengo de las tasas se producirá:

- a) En el caso de las tasas de inscripción y de baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los Registros.
- b) En el caso de la tasa anual de permanencia, al finalizar cada período anual a partir de la fecha de la inscripción en los Registros.

4. Serán sujetos pasivos de las tasas establecidas en esta Disposición, a título de contribuyente, las empresas navieras, esto es, las personas naturales o jurídicas que inscriban buques en los Registros y responsables subsidiarios de las mismas los administradores de dichas empresas.

5. Las tasas se fijan inicialmente en 25 pesetas por unidad de arqueo de cada buque que se inscriba y serán revisadas anualmente de acuerdo con la variación que experimente el índice de precios al consumo.

6. La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Régimen económico de prestación de servicios y ocupación de bienes

Uno. Las Autoridades Portuarias percibirán por los servicios portuarios que presten las contraprestaciones que los Organismos o entidades cuyas funciones asumen vinieran percibiendo a la entrada en vigor de esta Ley. Estas contraprestaciones mantendrán su estructura, cuantía y elementos sustanciales hasta su sustitución por el régimen previsto en la misma. Sin perjuicio de ello, las citadas contraprestaciones tendrán la condición de precios privados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Dos. Los cánones por ocupación del dominio público se considerarán ingresos propios de la respectiva Autoridad Portuaria.

Segunda. Prácticos de puerto

Uno.1. Los prácticos de puerto que hayan accedido al puesto de trabajo por concurso o concurso-oposición y estén prestando sus servicios como prácticos en puertos de competencia estatal a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán prestándolos como prácticos del puerto correspondiente, integrados en las actuales Corporaciones de prácticos o, en su caso, en las entidades que sustituyan a éstas en sus actuales funciones, conservando todos los derechos adquiridos que les confiere la regulación del servicio vigente con anterioridad a la aprobación de la presente Ley.

Se suprime el carácter de corporación de derecho público de las Corporaciones de prácticos.

2. Por la Administración Portuaria se podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar una adecuada prestación del servicio en los puertos donde el volumen del servicio de practica se sea insuficiente, bien a través de la agrupación de estos servicios con los de otros puertos, manteniendo el régimen de gestión indirecta existente, o bien, excepcionalmente, mediante la aplicación del sistema de gestión directa, previo informe de la organización que en el ámbito estatal ostente la representación de los prácticos.

En este último caso y una vez notificada la decisión de la Autoridad Portuaria de prestar directamente el servicio de practica, dichos prácticos se integrarán como personal laboral en la Autoridad Portuaria del puerto en el que presten sus servicios, sin perjuicio de que puedan acceder, con carácter precedente, a una plaza de práctico en otro puerto, previa superación de las pruebas oportunas y sin perder la condición a que se refiere el apartado Uno número 1 de esta Disposición Transitoria. Este régimen de acceso preferente tendrá un límite temporal de cinco años.

La integración como personal laboral se realizará con reconocimiento de su antigüedad, de acuerdo con la clasificación profesional de titulado que le correspondiera, y con su capacidad, y con independencia de las funciones que anteriormente viniera desempeñando.

El personal laboral de las Corporaciones de Prácticos, en el supuesto considerado en los párrafos anteriores, se integrará en la plantilla labo-

ral de la correspondiente Autoridad Portuaria, subrogándose ésta en los derechos y obligaciones laborales de la citada Corporación, y en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte, sucediéndola en la titularidad de los bienes, derechos y obligaciones afectados directamente al servicio del practica.

El valor neto del patrimonio integrado, determinado con arreglo a los criterios de valoración de la Ley de Expropiación Forzosa, será abonado a los miembros de la Corporación que formasen parte de la misma en el momento de su extinción, en la forma dispuesta en sus normas constitutivas o, en su defecto, por partes iguales.

La citada integración producirá extinción de la Corporación correspondiente.

El personal anteriormente referido se integrará conservando todos los derechos adquiridos con anterioridad, reconociéndoseles la antigüedad que tuvieran en su relación laboral con la Corporación de Prácticos respectiva.

3. El servicio de practica se prestará, mientras no se modifique o sustituya, con sujeción al régimen y obligaciones establecido en el Reglamento General de Practicajes, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958, en cuanto no se oponga a lo previsto en la presente Ley.

Dos.1. Las Autoridades Portuarias, mientras existan prácticos con las condiciones a las que se refiere el apartado 1 del número anterior, deberán contratar los servicios de practica con las respectivas Corporaciones de Prácticos o, en su caso, con las entidades que las sustituyan.

2. Dichas Corporaciones incorporarán a los nuevos prácticos que sean necesarios para que el servicio se preste en las condiciones exigidas por la Autoridad Portuaria, por el pliego de condiciones generales correspondiente y por el Reglamento General de Practicajes.

Los nuevos prácticos que se incorporen a las Corporaciones de Prácticos o entidades que las sustituyan, deberán estar debidamente habilitados por la Administración marítima, de acuerdo con lo previsto en el artículo 102 de la presente Ley, y se integrarán en las mismas con idénticos derechos y obligaciones excepto los que deriven del régimen de ejercicio de la profesión vigente hasta el momento de entrada en vigor de esta Ley.

3. Mientras dure el período transitorio, definido por la existencia en un puerto de prácticos que tengan la condición a la que se refiere el apartado Uno número 1 de esta Disposición Transitoria,

el nombramiento de nuevos prácticos para ocupar las vacantes existentes en cada puerto corresponderá a la Autoridad Portuaria, con la participación de la Administración marítima y de la Corporación de Prácticos o entidad que la sustituya, en la que han de integrarse éstos.

4. Sin perjuicio de la posibilidad de repercusión sobre los prácticos miembros de la Corporación o, en su caso, de la entidad que la sustituya, ésta resultará directamente responsable del ejercicio y prestación del servicio de practicaaje ante la Autoridad Portuaria.

5. No obstante lo señalado en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria, a propuesta de la Corporación de Prácticos o de la Autoridad marítima en el ámbito de sus competencias, podrá sancionar a los prácticos integrados en dicha Corporación por incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio establecidas por la Autoridad Portuaria y recogidas en los pliegos o reglamentos correspondientes, de acuerdo con lo previsto en el Título IV de la presente Ley.

6. En el caso de incumplimiento muy grave en el servicio de practicaaje de las obligaciones establecidas en la reglamentación general a la que deba ajustarse, de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales para la prestación del servicio o en el contrato correspondiente, así como en los supuestos de sanciones firmes como consecuencia de la comisión de infracciones definidas en el artículo 116 de la Ley, la Autoridad Portuaria podrá declarar la rescisión del contrato, sin derecho a indemnización, previa autorización del ente público Puertos del Estado, oídos el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que, en su caso, ostente, en el ámbito estatal, la representación profesional de los prácticos.

7. Rescindido el contrato de prestación del servicio de practicaaje con la Corporación, los prácticos integrados en ella que a la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando sus servicios en el puerto correspondiente y hubiesen seguido prestándolos sin discontinuidad hasta el momento de la rescisión, se integrarán en la nueva entidad que resultase adjudicataria del contrato de prestación de servicios.

Los prácticos no incluidos en el caso anterior mantendrán su habilitación para ejercer las funciones de practicaaje, pudiendo integrarse, en su caso, en la nueva entidad que resulte adjudicataria del contrato de prestación de este servicio.

8. En el supuesto que prevé el artículo 102

apartado 4 de la presente Ley, los prácticos que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando servicio en el puerto y lo hubiesen seguido prestando ininterrumpidamente hasta el momento del pase a la gestión directa, se integrarán como personal laboral en la Autoridad Portuaria, en las condiciones que para los prácticos se establecen en el apartado Uno número 2.

9. Será asimismo de aplicación a los prácticos que presten sus servicios en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas a la entrada en vigor de esta Ley lo establecido en el apartado Dos, número 2, párrafo segundo, en relación con la necesaria habilitación de la Administración marítima, y en los apartados Tres y Cuatro de la presente Disposición.

Tres. Desde la entrada en vigor de esta Ley, la jubilación forzosa de los Prácticos de Puerto se producirá al cumplir la edad de jubilación que corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

En el caso de producirse la integración de los prácticos en la Autoridad Portuaria como personal laboral, la jubilación forzosa será para estos trabajadores aquella en que cumplan la edad de jubilación que les corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

Esta jubilación forzosa sólo podrá tener lugar si el trabajador hubiese completado los períodos de carencia necesarios para percibir la correspondiente pensión de jubilación.

Lo previsto en este apartado será de aplicación a todo el personal que preste servicios de practicaaje por tiempo indefinido en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.

Cuatro. El personal que se incorpore al servicio de practicaaje a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, en el caso de que desarrolle su actividad como trabajador por cuenta ajena, se integrará en el régimen general de la Seguridad Social.

El personal que trabaje por cuenta propia se integrará en el régimen especial de trabajadores autónomos.

Cinco. Se declara a extinguir la actual condición y régimen de ejercicio de la función de prácticos vigente hasta la entrada en vigor de la presente Ley.

Seis. A partir del momento de la aplicación del sistema tarifario a que se refiere el artículo 103 de esta Ley, queda sin vigor la tasa parafiscal denominada «Sexto de Practicaaje».

Tercera. Sociedades estatales de estiba y desestiba

Uno. En tanto no finalice el proceso de adopción de los correspondientes planes de empleo de las sociedades estatales de estiba y desestiba, previstas en el Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, el seguimiento y la coordinación de la política en esta materia se llevará a cabo de acuerdo con el procedimiento y regulación vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley.

Dos.1. La primera designación de los representantes del capital del Estado en las sociedades estatales de estiba y desestiba que no se hubieren constituido a la entrada en vigor de la presente Ley, se realizará de acuerdo con el procedimiento establecido en la Disposición Adicional Primera del citado Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo.

2. En todo caso, el plazo para la constitución de las mencionadas sociedades estatales y la designación de los representantes de capital del Estado de acuerdo con lo establecido en el número anterior será de dos años a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Tres. El plazo para la aplicación de las medidas previstas en la Disposición Transitoria Tercera del citado Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, tendentes a la adecuación de las plantillas operativas en las sociedades estatales, se extenderá a un período de diez años y se computará, para cada una de ellas, a partir del momento de su constitución.

Cuarta. Autorizaciones y concesiones.

Uno. Sin perjuicio de su posible modificación cuando se den los supuestos legalmente previstos, las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario y las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente Ley seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron hasta que transcurra el plazo por el que fueron otorgadas, con excepción de los cánones aplicables, que se adaptarán a lo prevenido en esta Ley y disposiciones que la desarrollen.

Dos.1. Se considerará, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta Ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetui-

dad, por tiempo indefinido o por plazo superior a treinta años a contar desde la entrada en vigor de esta Ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de treinta años a contar desde la entrada en vigor de esta Ley.

2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se establezcan.

Tres. La Autoridad Portuaria que corresponda resolverá sobre el mantenimiento o la revocación de las concesiones otorgadas en precario. En caso de que se opte por el mantenimiento, deberá otorgar una concesión firme con arreglo a los criterios y al procedimiento establecido en esta Ley.

Cuatro. Extinguidas las concesiones otorgadas con anterioridad a esta Ley, la Autoridad Portuaria competente resolverá sobre el mantenimiento o levantamiento de las instalaciones u obras que se hubieran ejecutado a su amparo.

Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta Ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta Ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de treinta años.

Seis. Las personas que estén desarrollando actividades industriales, comerciales o de servicios al público en el ámbito de un puerto con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, podrán seguir desarrollando su actividad en las mismas condiciones anteriores, si bien deberán adaptarse a las disposiciones que se establezcan en los Pliegos de Condiciones Generales que regulen su actividad en un plazo de tres meses a partir de la publicación de dichos Pliegos y a las condiciones específicas que en su caso se puedan establecer por la Autoridad Portuaria.

Si, la adecuada no se hubiese producido en el plazo señalado, la Autoridad Portuaria podrá declarar extinguida dicha autorización para el desarrollo de sus actividades en el ámbito portuario.

Quinta. Puertos en régimen concesional.

En los supuestos de puertos de competencia del Estado que se gestionen mediante concesión, su zona de servicio formará parte de la del puerto de

gestión directa estatal que, por las características de sus tráficos o por su proximidad geográfica, determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Sexta. Procedimientos aplicables

En tanto no se produzca el desarrollo reglamentario de la presente Ley en el ámbito portuario y siempre que no se oponga a lo previsto en ella, la tramitación de los expedientes de otorgamiento de concesiones y autorizaciones y de imposición de sanciones se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación de costas.

Séptima. Regulación vigente en materia de marina mercante

El régimen existente a la entrada en vigor de esta Ley en materia de autorización de servicios de navegación, reservas o repartos de carga en favor de buques españoles o comunitarios, registro y abandonmento de buques y demás disposiciones reguladoras de la marina mercante, continuarán vigentes en tanto no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de la presente Ley y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma.

Octava. Comandancias y Ayudantías de Marina

Las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina seguirán actuando en sus funciones de órganos periféricos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de marina mercante, hasta que por el Gobierno se regule la Administración marítima periférica y las Capitanías Marítimas, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley, cesando en ese momento en el ejercicio de funciones hasta entonces existente. Asimismo, se procederá de forma gradual a la transferencia de los medios del Ministerio de Defensa dedicados, hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley, a las actividades de marina mercante, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, teniendo en cuenta las posibilidades presupuestarias.

Asimismo, las Comandancias y Ayudantías de Marina seguirán desempeñando las funciones de órganos periféricos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de pesca marítima hasta que por el Gobierno se regule la estructura periférica del citado Departamento, procediéndose a la transferencia gradual al mismo de los medios del Ministerio de Defensa dedi-

cados hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley a las actividades de pesca marítima.

Novena. Personal laboral

El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, se encuentre desempeñando funciones relacionadas con la marina civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en el Cuerpo creado en el artículo 101 de la presente Ley, cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la Disposición Transitoria Decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.

Décima. Auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas

Hasta que, a propuesta de los Ministerios de Defensa y de Obras Públicas y Transportes en el ámbito de sus respectivas competencias, se proceda a reglamentar las competencias sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas con el objeto de adaptarlas a lo previsto en el punto seis del artículo 86 de la presente Ley, dichas competencias seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

Undécima. Creación y entrada en funcionamiento del ente público Puertos del Estado

Uno. A la entrada en vigor de la presente Ley, se crea, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 apartado 1 del ente público Puertos del Estado.

Su entrada en funcionamiento se producirá el día uno de enero de 1993.

Dos. La Dirección General de Puertos y la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos se extinguirán a la entrada en funcionamiento de Puertos del Estado, el día uno de enero de 1993.

Tres. El Presidente de Puertos del Estado asumirá las competencias del Consejo Rector de dicho ente hasta que este órgano se constituya.

El Presidente de Puertos del Estado podrá compatibilizar este cargo con el de Director General de Puertos y Presidente de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos hasta la extinción de la Dirección General y del Organismo Autónomo prevista en el número anterior.

Duodécima. Creación y entrada en funcionamiento de las Autoridades Portuarias

Uno. A la entrada en vigor de la presente Ley se crean tantas Autoridades Portuarias, de las previstas en el artículo 35 de la presente Ley, como Juntas de Puerto y Puertos Autónomos existan.

La entrada en funcionamiento de las Autoridades Portuarias se producirá el día uno de enero de 1993.

Dos. Las Juntas de Puerto y Puertos Autónomos se extinguirán a la entrada en funcionamiento de las Autoridades Portuarias respectivas el día uno de enero de 1993.

Tres. Los miembros de los Consejos de Administración de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias hasta que se produzca la designación de los nuevos vocales de acuerdo con las previsiones de la presente Ley, con carácter transitorio.

Asimismo los Presidentes de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Presidentes de las Autoridades Portuarias.

Decimotercera. Creación y entrada en funcionamiento de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Uno. A la entrada en vigor de la presente Ley, se crea, de acuerdo con lo establecido en el artículo 89 apartado 1, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Su entrada en funcionamiento se producirá el día uno de enero de 1993, fecha en la que comenzará a desarrollar las competencias que la presente Ley le atribuyen.

Decimocuarta. Régimen de estiba y desestiba portuaria

Los trabajadores que con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley estuvieran incluidos con el carácter de eventuales, en los censos gestionados por la Organización de Trabajos Portuarios, reconocida dicha condición por sentencia judicial firme, y se encuentren en la actualidad inscritos en algún registro especial de trabajadores portuarios, podrán ser contratados por las Sociedades Estatales para cubrir las vacantes

que se convoquen por éstas, con preferencia sobre los demás trabajadores que figuren inscritos en dichos Registros especiales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir dichas vacantes, y sin perjuicio del régimen de preferencia a que se refiere la Disposición Adicional Decimotercera, apartado 1.

DISPOSICION DEROGATORIA

1. Quedan derogados, en lo que se opongan a la presente Ley y, en todo caso, no serán de aplicación en el ámbito de los puertos que dependen del Estado los puntos siguientes de la Ley General de Obras Públicas, de 13 de abril de 1877: la referencia «los puertos» del párrafo 2.º del artículo 1.º; los puntos 3.º y 4.º del artículo 4.º; el punto 2.º del artículo 5.º; el punto 4.º del artículo 6.º; el punto 2.º del artículo 7.º; los puntos 6.º y 7.º del artículo 8.º y el punto 4.º del artículo 11 y las referencias a puertos del artículo 125. El resto de las disposiciones de la mencionada Ley se entenderá que no es de aplicación en las zonas de servicio de los puertos que dependen del Estado.

2. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.
- Real Decreto-Ley de 19 de enero de 1928, sobre Puertos.
- Ley de 14 de octubre de 1931, aprobando y ratificando con fuerza de tal varios Decretos del Departamento de Marina, en lo que se refiere al de 22 de agosto, prohibiendo la venta a extranjeros de buques mercantes nacionales.
- Ley de 13 de marzo de 1932, sobre fletes en el tráfico de cabotaje.
- Ley de 27 de febrero de 1939, relativa a la constitución de hipotecas sobre buques nacionales.
- Ley de 2 de junio de 1939, instituyendo un sistema de crédito naval.
- Ley de 5 de abril de 1940, sobre autorización para la adquisición de buques en el extranjero.
- Ley de 19 de febrero de 1942 de creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a excepción de los preceptos previstos para caso de guerra y movilización o relacionados con la defensa nacional, que conservarán su vigencia hasta que se desarrolle la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los Criterios Básicos de la

Defensa Nacional y la Organización Militar, modificada por Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero.

— Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955.

— Ley de 12 de mayo de 1956, de protección y renovación de la flota mercante española.

— Ley de 26 de diciembre de 1958, sobre creación de un nuevo organismo administrativo «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos».

— Ley 68/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante, salvo lo establecido en la Disposición Final Primera de la Ley 53/1982, sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques españoles, cualesquiera que sean el ámbito de su comisión y sus sanciones.

— Ley 87/1964, de 16 de diciembre, que reglamenta las convocatorias para cubrir plazas de Práctico de número de los puertos.

— Ley 1/66, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.

— Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

— Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos.

— Ley 6/1970, de 4 de abril, de Protección del Tráfico Marítimo Internacional.

— Ley 21/1977, de 1 de abril, en lo que se refiere a la aplicación de sanciones en los casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques.

— Real Decreto-Ley 13/1980, de 3 de octubre, sobre supresión y reordenación de Organismos Autónomos en los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Sanidad y Seguridad Social.

— Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.

Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Constitución de los entes públicos

Uno. La constitución de Puertos del Estado tendrá lugar en el momento de entrada en vigor de

la presente Ley, en la forma prevista en la Disposición Transitoria Undécima.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes adoptará las medidas de desarrollo de la reorganización de dicho Departamento, teniendo en cuenta las competencias atribuidas al Ente público.

Dos. La constitución de las Autoridades Portuarias tendrá lugar en el momento de entrada en vigor de la presente Ley, en la forma prevista en la Disposición Transitoria Decimosegunda.

Tres. La constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tendrá lugar en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley, en la forma prevista en la Disposición Transitoria Decimotercera.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes adoptará las medidas necesarias de reorganización de la Dirección General de la Marina Mercante, a la vista de las competencias atribuidas a la Sociedad.

Segunda. Administración marítima periférica

Uno. En el plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, y a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Gobierno deberá reglamentar:

a) El número, ámbito geográfico y nombre de cada una de las provincias y distritos marítimos en que deba quedar dividido el litoral, así como la constitución, estructura orgánica, competencias y demás aspectos de la estructura periférica del Departamento, Capitanías Marítimas, Consejos de Navegación y Puerto y Consejos de Navegación.

b) La organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en la presente Ley. Asimismo, podrá proceder al cambio de su denominación.

Dos. Las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, hallazgos y extracciones marítimas continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Obras Públicas y Transportes.

Tercera. Desarrollo reglamentario

El Consejo de Ministros y el Ministro de Obras Públicas y Transportes podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta Ley.

ANEXO

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado los siguientes:

- Pasajes y Bilbao en el País Vasco.
- Santander en Cantabria.
- Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
- San Ciprián, Ferrol y su ría, La Coruña, Villagarcía de Arosa y su ría, Marín-Pontevedra y su ría y Vigo y su ría.

— Ayamonte, Huelva (que incluye el de Punta Umbría), Sevilla y su ría (que incluye el de Bonanza), Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la Zona Franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela, Puerto Sherry y el de Rota), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras, en Andalucía.

— Ceuta y Melilla.

— Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.

— Torrevieja, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón y Vinaroz en la Comunidad Valenciana.

— Tarragona y Barcelona en Cataluña.

— Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina en Baleares.

— Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961