

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

# Normativa bien planteada

La legislación existente en Cataluña en materia de puertos deportivos, que actualmente está en proceso de revisión, es una de las más completas y extensas de nuestro país.

Por Yamandú R. Caorsi

La Ley de Puertos de Cataluña, 1998, es una de las normas más completas de España. Cuenta con el importante apoyo normativo e interpretativo que representan el reglamento de policía portuaria y el propio reglamento que desarrolla la ley. Es preciso recordar que la ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (1992) autoriza al Gobierno a que

la reglamente y, además, le obliga a elaborar el correspondiente Reglamento de Explotación y Policía para los puertos que gestiona el Estado. Hasta el momento, pasados 19 años, ninguna de las dos cosas se ha sustanciado. Es decir, en los puertos del Estado no hay ni reglamento de desarrollo de la ley ni Reglamento de Explotación y Policía. Esto deja en manos de las

Autoridades Portuarias la interpretación de partes muy importantes de la ley, con el resultado que todos sabemos. La legislación catalana se mantiene dentro de los parámetros de las estudiadas, aunque presenta ciertas peculiaridades. Recuerda que puedes consultar la normativa portuaria de Baleares o Andalucía en la sección Papeles en Regla de nuestra página web. 



## 1 Promoción de nuevas instalaciones, ampliaciones y gestión

Todas las instalaciones portuarias de Cataluña están traspasadas a la Generalitat, con la excepción de los puertos de interés general, que son los de Barcelona y Tarragona, competencia de Puertos del Estado junto con sus Autoridades Portuarias.

Dentro de los que son competencia de la Generalitat hay algunos se gestionan de forma indirecta por el departamento de Política Territorial y Obras Públicas, y otros de forma directa o indirecta por el ente público *Ports de la Generalitat*. Este sistema es diferente al que se ha establecido en otras comunidades, en las cuales el órgano de gestión de puertos, sea, por ejemplo Ports de Baleares o la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, se encarga de todos los puertos de la comunidad.

Ports de la Generalitat gestiona los puertos e instalaciones que tiene adscritas de forma directa o mediante concesión administrativa. Estas últimas se conceden para la gestión de instalaciones sitas dentro de puertos de mayor dimensión (similar a lo que ocurre en

puertos deportivos situados dentro de puertos de interés general).

La iniciativa para la construcción de nuevos puertos o instalaciones puede ser pública o privada. El plazo máximo de las concesiones, ordena la ley, no puede ser superior al fijado por la legislación aplicable al dominio público portuario, por lo que hay que entender que es de 30 años. Como es común en todas las normativas, una vez transcurridos los 2/3 del plazo de la concesión, los concesionarios pueden solicitar la renovación de la concesión, siempre y cuando la administración no opte por la gestión directa. Dicha solicitud se debe presentar al menos dos años antes de que acabe la concesión. Tratándose de una renovación, ésta puede otorgarse por el plazo máximo.



www.metromar.com  
902.100.566

METROMAR Seguros en la mar



Cuando se solicita la continuación de la explotación por parte del anterior concesionario, se debe dar publicidad al proyecto y, por un plazo total de seis meses, otros interesados pueden solicitar la adjudicación, abriéndose un concurso restringido. Como es común en las normas, el anterior concesionario, para el caso que no sea el adjudicatario, tiene derecho a tanteo. Ahora bien, para tener ese derecho al tanteo el anterior concesionario debe haber cumplido una serie de requisitos, entre ellos:

- 1 Realización de obras y mejoras a la instalación
- 2 Adaptación de las instalaciones a las directrices y recomendaciones en materia medio ambiental.
- 3 Obtención de premios por la buena gestión de la instalación
- 4 Adopción de medidas de accesibilidad para minusválidos
- 5 Dinamización de la náutica de recreo mediante la organización de eventos culturales, recreativos y deportivos



Como se puede apreciar, estos criterios promueven la realización de una buena gestión y el apoyo a la actividad náutica. De alguna manera suponen una salvaguarda para los clubes náuticos con importante trayectoria y actividad, asunto muy debatido últimamente.

En cuanto a las modificaciones de la concesión, estas se pueden autorizar cuando no supongan una ampliación de la zona de servicios ni la realización de edificaciones no previstas en el proyecto de construcción. En otro caso, se trataría de una nueva concesión.

#### BLOQUE NORMATIVO DE PUERTOS DE CATALUÑA

Ley 5/ 1998, de 17 de abril, de Ports de Catalunya  
 Decreto 258/ 2003, de 21 de octubre, de aprobación del reglamento del desarrollo de la ley 5/ 1998 de 17 de abril de Ports de Catalunya  
 Decreto 17/ 2005, de 8 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de marinas secas.  
 Artículo 10 de la ley 17/1996, de 27 de diciembre, de precios públicos.

#### PLAZOS PARA LA APROBACIÓN DE PROYECTOS

El año pasado tuve la oportunidad de participar en el congreso sobre puertos organizado por el grupo de trabajo sobre puertos deportivos de la ICOMIA, asociación mundial de la industria náutica. En el panel en que participaba los expertos criticaban los arduos laberintos administrativos a que les sometía la regulación de la construcción de puertos, haciendo especial referencia al caso español. El reglamento de desarrollo de la ley catalana establece plazos concretos para resolver los expedientes relativos a la construcción de nuevos puertos o ampliación de los existentes:

El proceso comienza con la presentación de la solicitud y de la documentación preceptiva. La Dirección General de Puertos debe informar en un plazo de **tres meses**, y en el caso de que el proyecto sea conforme con el Plan de Puertos, se debe confrontar el proyecto en el terreno. Una vez confrontado, el demandante tiene un plazo de **20 días** para aportar 9 ejemplares de la documentación.

El proyecto se somete a informe de una serie de organismos por un plazo de **2 meses**. Una vez transcurrido, la Dirección General de Puertos tiene **4 meses** para aprobar técnicamente, si cabe, el proyecto. Luego se somete a información pública durante **30 días hábiles**.

Finalizado el plazo de alegaciones, éstas se trasladan al peticionante por **15 días**, tras los cuales, la Dirección General de

Puertos tiene **2 meses** para manifestarse sobre las alegaciones, comunicando el acuerdo a los interesados. El expediente completo se remite al departamento competente sobre medio ambiente para que informe, **no fija plazo** el reglamento para ello. Notificado el proyecto, el peticionante dispone de **5 meses** para aportar el proyecto constructivo. Recibido el mismo, en **2 meses** la dirección general competente someterá al peticionante las condiciones y prescripciones a partir de las cuales se puede otorgar la concesión. Éstas pueden ser aceptadas o rechazadas por el plazo de **1 mes**. Si no se aceptan las condiciones, las observaciones que se presenten serán tomadas a consideración por la administración durante otro mes, que serán nuevamente sometidas al peticionante para que las acepte o rechace en el plazo de **15 días**.

Aceptadas las condiciones, la administración dictará la correspondiente resolución sobre la aprobación del proyecto constructivo, que se publicará en el DOGC. En total estamos hablando de unos dos años si todo va bien. Podrá parecer corto o largo, pero es bueno que una norma regule de forma exhaustiva los pasos y plazos. Este procedimiento también se debe seguir cuando se modifiquen proyectos, si es una ampliación del dominio público marítimo adscrito, supone alteraciones del dominio público terrestre o bien afectan la costa y su regresión.

## 2 Tarifas aplicables a los usuarios

Las tarifas deben ser propuestas cuando se solicita la concesión, o bien en la oferta pública, en los propios pliegos que definen la misma. Es decir, podrán ser distintas en cada puerto, pero las tarifas siempre han de ser ajustadas a lo que se determine en el pliego de condiciones.

**P**ara los puertos que se gestionan por la entidad *Ports de la Generalitat* se han establecido por ley una serie de tarifas por servicio. La tarifa que se aplica a las embarcaciones de recreo es la G-5, tarifa de embarcaciones deportivas, en función del espacio de agua ocupada por la embarcación, definido como el producto eslora por manga.

En las instalaciones situadas dentro de puertos gestionados directamente por *Ports de la Generalitat*, pero en régimen de concesión, se aplica una tarifa más reducida siempre que el concesionario gestione el cobro de la misma frente al usuario y realice los pagos a Ports mensualmente.

Además del pago de la tarifa indicada, que afecta directamente al usuario, el concesionario también debe pagar un canon por la concesión, que total o parcialmente se repartirá entre los usuarios.

La base imponible del canon consiste en el valor de los terrenos, instalaciones y espejo de agua ocupada conforme al precio de mercado. El tipo aplicable es de un 6% anual, que se debe pagar desde la adjudicación de la concesión.

El canon, cuando el objeto de la concesión sea la actividad náutico-deportiva, se reducirá en unos determinados porcentajes:

- a) En superficies inferiores a 1.000 m<sup>2</sup>, el 15 %.
- b) En superficies entre 1.000 m<sup>2</sup> y 5.000 m<sup>2</sup>, el 20 %.
- c) En superficies superiores a 5.000 m<sup>2</sup>, el 30 %.

Estos criterios para fijar el canon se aplican también a las nuevas concesiones de las instalaciones adscritas al Departamento de Política Territorial y Transporte.

En lo que respecta a las tarifas que deben pagar los usuarios en los puertos que no dependen de *Ports de la Generalitat*, su cuantía máxima se define en el pliego de las condiciones de la concesión. Estas tarifas, que se propondrán por quien vaya a explotar la instalación, deberán detallar todos los conceptos que se aplicaran a los amarristas y el resto de los usuarios, incluidos los que tengan un derecho de uso preferente, con el correspondiente desglose de los conceptos y los criterios de actualización.

Cuando se trata de amarres de uso público tarifado, a cuyo destino se deben reservar al menos un 10% de los existentes en la instalación, la tarifa máxima se fijará anualmente por la administración competente para cada instalación o grupo de instalaciones.

### A/Cesiones y uso de amarres

La normativa catalana es una de las que más atención presta a la relación existente entre el concesionario y los amarristas. Expresamente se autoriza a los concesionarios a la cesión temporal del uso y disfrute de elementos individualizados de la concesión, como amarres, cosa que otras legislaciones ni mencionan. El contrato de cesión, dice, se regirá por el derecho privado en lo que respecta a la relación entre las partes, debiendo respetar las cláusulas de la concesión, el reglamento general de explotación y policía de puertos y el particular del puerto en cuestión. Dichos contratos deben estar aprobados por la administración portuaria, pudiendo ésta imponer cláusulas que garanticen los derechos de los cesionarios. Las cesiones deben formalizarse mediante

escritura pública y son inscribibles en el registro de la propiedad.

Uno de los aspectos más importantes que hay que destacar respecto de la cesión de uso de amarres es que la ley prevé que, cuando termine la concesión, los anteriores cesionarios puedan conservar el derecho a uso, sujetos al nuevo reglamento que se apruebe, y pagando la tarifa que se apruebe por la administración.

En cualquier caso, el concesionario debe reservar al menos un 10% de los amarres para uso público tarifado, es decir, no puede establecerse un derecho de uso preferente sobre ellos. Estos amarres deben estar debidamente identificados, y la zona en que se encuentran, señalizada.

El uso de los amarres de uso público tarifado está reservado a embarcaciones de la lista 7<sup>o</sup>, según el reglamento, no pudiendo ser ocupados por la misma embarcación por un periodo de más de 15 días en temporada alta y de tres meses en temporada baja. En cuanto a que no pueden ser usados por embarcaciones de la lista 6<sup>o</sup>, como parece decir el reglamento, en nuestra opinión no tiene mucho sentido, ya que los usuarios de embarcaciones de la lista 6<sup>o</sup> también realizan en sus barcos navegación de recreo.





### 3 El reglamento policía de puertos deportivos

Este Reglamento busca regular las relaciones entre la administración portuaria y los titulares de derechos de gestión o explotación de las instalaciones por un lado, y las de éstos con los usuarios de los servicios portuarios y titulares de derechos de uso preferente.

**E**l Reglamento de Policía de puertos deportivos en Cataluña también regula la potestad sancionadora de la administración, en su capítulo 4, aspectos de vital importancia para los usuarios, en el sentido de establecer de manera concreta algunos de sus derechos y obligaciones, así como los aspectos mínimos que deben regular los reglamentos particulares de cada puerto.

Este reglamento general, de aplicación supletoria, regula, u ordena regular, ciertos aspectos de la explotación de las instalaciones, de los cuales destacamos los que nos parecen más importantes desde el punto de vista del usuario:

**1** El titular de la explotación debe exponer permanentemente

en el tablero de anuncios las tarifas vigentes.

**2** El reglamento particular del puerto debe establecer las condiciones en que los titulares de derechos de uso pueden ceder o transferir esos derechos.

**3** Cuando se trate de transferencias no se pueden poner restricciones, así, el concesionario puede tener derecho al tanteo cuando esté previsto en el contrato de concesión, así como a recibir una cierta cuantía en concepto de derechos de transmisión.

**4** Cuando se trata de cesiones temporales, el concesionario no tiene derecho a recibir compensación alguna.

**5** La responsabilidad del puerto en caso de daños, hurtos o robos.

**6** Prescribe el derecho de los usuarios a asociarse.

También establece una serie de obligaciones para los titulares de derechos de uso preferente, entre las que destacamos las siguientes:

**1** Responden solidariamente con el armador o el patrón de los daños que se puedan ocasionar por la ocupación del amarre así como de las cuotas o tarifas que se deban pagar.

**2** Están obligados a contratar los seguros exigidos por la legislación vigente.

**3** La lógica obligación de pagar los gastos y servicios, atribuyendo al concesionario amplias potestades para reclamarlos.

### 4 Puertos naturales y marinas secas

La normativa catalana define como puerto natural al conjunto de aguas total o parcialmente abrigadas por la disposición natural del terreno, que no necesiten de infraestructura portuaria y se destinen al fondeo o amarre de embarcaciones, en este último caso, mediante la utilización de elementos flotantes de carácter desmontable.

**E**l uso de estos puertos se organiza mediante el régimen de concesión, otorgándose a los ayuntamientos la competencia en la materia. Estos deben presentar ante la dirección general competente el proyecto de delimitación de la zona, el proyecto técnico, un

estudio de la demanda estacional, de impacto ambiental, el reglamento de explotación y policía y la relación de tarifas propuestas.

Sometida la cuestión a estudio, de concederse, el ayuntamiento puede realizar la gestión de forma directa o indirecta. En cual-

quier caso, el plazo máximo por el que se puede otorgar la concesión es de 10 años. La explotación de estos puertos naturales tiene carácter estacional y se destina a satisfacer una demanda puntual de amarres, siendo los tope máximos de uso el periodo que va entre el 15 de marzo y 30 de septiembre de cada año.

En lo que respecta a las marinas secas, el reglamento de la ley regula con bastante detalle su construcción y explotación, que resulta evidentemente más sencillo que el establecido para la construcción de puertos.

## GLOSARIO

### Estudio de dinámica del litoral

■ La mayoría de las normas exigen como requisito previo a la construcción o ampliación de un puerto que se realicen estudios de dinámica del litoral. Se trata de estudiar cómo afectará el puerto a las playas colindantes.

### Tasas

■ Tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado.

### Precios públicos

■ Tendrán la consideración de precios públicos las contraprestaciones pecuniaras que se satisfagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas en régimen de Derecho público cuando, prestándose también tales servicios o actividades por el sector privado, sean de solicitud voluntaria por parte de los administrados. Los precios públicos se determinarán a un nivel que cubra, como mínimo, los costes económicos originados por la realización de las actividades o la prestación de los servicios o a un nivel equivalente a la utilidad derivada de los mismos.