

26146 LLEI 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant. («BOE» 283, de 25-11-1992, i «BOE» 298, de 12-12-1992.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapiguen: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

Preàmbul

1

La dispersió de la legislació vigent en els àmbits de la gestió portuària i el tràfic marítim, l'antiguitat de la qual en alguns casos es remunta al segle XIX, unit, quant al règim portuari, a la promulgació d'una nova legislació de caràcter tributari i, sobretot, de la nova Llei de costes i el seu Reglament, modificadores de la regulació i el règim jurídic dels béns que, classificats com a domini públic maritimoterrestre estatal, constitueixen el suport sobre el qual s'ha establert el servei portuari, planteja la necessitat d'abordar la regulació dels ports per aconseguir un text normatiu que harmonitzi el seu contingut amb la resta de l'ordenament jurídic i delimiti el camp competencial de l'Estat en aquesta matèria.

La Constitució, als articles 148.1.6a i 149.1.20a, atribueix a les comunitats autònomes determinades competències en matèria de ports, les quals han estat assumides en els seus respectius estatuts; unides a les transferències en el procés de traspàs de competències de l'Estat, obliguen a concretar els béns i instal·lacions portuàries sobre els quals l'Estat assumeix la titularitat o exerceix les seves competències, i al mateix temps aclareix el règim jurídic de l'ocupació dels béns de domini públic maritimoterrestre estatal que requereixi la construcció o ampliació dels ports de competència autonòmica.

Cada port individual, així com el conjunt de tots, considerat com un sistema portuari, són, sens dubte, unitats econòmiques i de prestació de serveis d'una importància notable, que exigeixen una àmplia autonomia de gestió, agilitat i procediments desburocratitzats, i l'aplicació de sistemes empresarials actualitzats de comptabilitat, estadística i control de gestió. Tot això és molt difícil d'aconseguir amb la rígida estructura de l'Administració pública, i per tant és necessari crear entitats públiques de gestió, que duguin a terme la seva activitat d'acord amb regles i procediments empresarials.

En aquest sentit, el 86 per 100 del total de les importacions i el 68 per 100 de les exportacions espanyoles, en tones (1990), passen pels ports, la qual cosa dona una idea de la seva importància estratègica econòmica. És fonamental per tant dotar-los d'una organització capaç de garantir una gestió eficaç en un sector com és el del transport, intensiu en capital, i en què el temps és un factor econòmic i de competència destacat.

Si la Resolució sobre política portuària, adoptada pel Parlament Europeu el novembre de 1988, conté recomanacions d'autonomia de gestió portuària, de competència entre ports marítims i de cobertura de costos per transferència als usuaris, l'entrada en vigor del Mercat Unic Europeu l'1 de gener de 1993 planteja un repte als ports espanyols i als seus sistemes de transports terrestre: arribar a ser considerats pel transport internacional com una porta d'entrada d'Europa adequada.

Tots aquests objectius i plantejaments es resumeixen en una exigència creixent que s'aconsegueixi una gestió desburocratitzada i eficaç en els ports, a la qual cosa es pretén donar resposta des d'aquesta Llei, dotant el con-

junt del sistema portuari espanyol que depèn de l'Administració de l'Estat d'un marc institucional adequat que permeti aconseguir els nivells desitjats d'eficàcia en la gestió i en la prestació dels serveis portuaris demanats.

Quant a la marina mercant, Espanya, per la seva història, la seva realitat socioeconòmica, la seva situació i configuració geogràfica –té 7.880 quilòmetres de costa entre el territori peninsular, els dos arxipèlags i les ciutats de Ceuta i Melilla, amb un equipament nombros i important de ports comercials, pesquers i esportius–, considera que la marina mercant i el transport marítim són vitals per al seu desenvolupament econòmic, i, a més, necessita que els poders públics prestin una atenció constant a la salvaguarda del nostre ambient marí i realitzin una actuació precisa en matèria de navegació de cabotatge.

El sector del transport marítim aporta anualment al PIB específic de transports, aproximadament, un 19 per 100, equivalent a uns 230.000 milions de pessetes, que representen un 1,1 per 100 de PIB nacional, i generen una ocupació directa de 35.000 persones (25.000 d'embarcades i 10.000 a terra), i indirecta que s'estima en 110.000 llocs de treball, incloent-hi construcció naval, indústria auxiliar, serveis al sector, etc.

A més, en el comerç exterior, la flota civil espanyola va realitzar, el 1990, un 27,6 per 100 de les importacions i un 12,8 per 100 de les exportacions, i va produir una balança deficitària de nolis marítims que, el 1988, va suposar uns ingressos de 74.931 milions de pessetes i uns pagaments de 138.672 milions.

En aquest ordre d'idees, es pot afirmar que Espanya és un país en què no és possible viure d'esquena al mar. La marina mercant i el transport marítim nacional exerceixen un paper de primeríssima rellevància per a l'atenció adequada de les necessitats socioeconòmiques dels ciutadans, per la qual cosa no es pot sinó apreciar l'existència d'un interès públic en la dimensió, qualitat i estructura adequades d'aquella i en l'eficàcia i eficiència d'aquest.

Aquest interès públic exigeix una normativa reguladora de l'activitat de la marina mercant i que permeti que el transport marítim sigui eficaç, és a dir, que actuï sobre situacions reals i vigents en cada moment, per la qual cosa el seu ordenament legal s'ha d'adaptar als canvis constants de tot ordre que el transcurs del temps va produint en una activitat econòmica tan singular com és el transport marítim.

La fins ara vigent legislació reguladora de la marina mercant i del transport marítim data en les seves normes bàsiques de 1956, any en què es promulga la Llei d'ordenació i renovació de la flota mercant, i a la qual van succeir nombroses disposicions, la majoria de caràcter reglamentari, que han tractat, de manera asistemàtica i dispersa, de fer front a les noves necessitats i situacions que s'han anat produint des de la data esmentada fins als nostres dies, període en què s'han produït canvis profundíssims que han afectat els aspectes tècnic, econòmic, social i polític del transport marítim. Així mateix, l'adaptació d'aquestes normes, algunes de promulgades fa més de mig segle, a les noves exigències derivades de l'ordenament constitucional i del patrimoni normatiu comunitari feien que la seva revisió general fos una tasca autènticament inajornable.

Per això, la Llei que ara es promulga suposa una modernització profunda de la legislació marítima nacional, i possibilita el trànsit d'un model autoritari i intervencionista a un altre de liberal quant a l'ordenació dels tràfics, però social quant als mecanismes necessaris per garantir els interessos generals. En efecte, la Llei estableix les bases que permeten la implantació gradual, amb les correccions que siguin necessàries, de les regles del mercat en una activitat empresarial que tradicionalment havia estat objecte d'una forta protecció i intervenció administrativa. Les empreses marítimes, tant públiques com privades, poden operar en un marc més modern i

flexible, però també han d'afrontar el repte de la competitivitat en l'entorn comunitari, per a la qual cosa es necessita una exigent adequació gradual a la demanda del transport marítim, cada vegada més exigent i selectiva.

2

En els desapareguts ministeris d'Obres Públiques i Urbanisme i de Transports, Turisme i Comunicacions, s'ha treballat des de fa uns quants anys en l'elaboració d'esborranys de textos legals que tenien per objecte, respectivament, la regulació de la gestió dels ports de l'Estat i de la marina mercant.

Una vegada creat el Ministeri d'Obres Públiques i Transports i integrades, per tant, en un mateix departament, les competències de l'Estat en matèria de ports i de marina mercant, va semblar raonable tant per un criteri d'economia legislativa, com perquè es tracta de competències i activitats relacionades, integrar els dos esborranys en una llei única, denominada de ports de l'Estat i de la marina mercant.

La funció dels ports com a intercanviadors de mitjans de transport marítims i terrestres no és sens dubte aliena al funcionament de la marina mercant si es té en compte que l'existència de l'activitat marítima és la raó de ser dels ports i que l'Administració marítima ha d'actuar des d'aquests establint els controls necessaris que garanteixin l'exercici correcte de la seva activitat.

El fet que es produeixi alguna modificació respecte de la situació precedent en el repartiment de competències que s'assignen a les autoritats portuàries i marítimes, i la conveniència que la distribució de funcions quedi degudament matisada i aclarida, tenen una resposta adequada en la utilització d'un text legal únic.

La política de la marina mercant i del transport marítim no es limita, lògicament, a l'espai físic portuari, sinó que s'estén al que el legislador ha denominat «zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció», i fins i tot fora d'aquestes quan regula un sector d'activitat econòmica que actua o pot actuar en totes les aigües navegables.

El tractament unificat de les polítiques portuàries i marítimes, que comporta la Llei, suposa una ruptura amb models precedents i sens dubte garanteix la coordinació necessària entre els dos àmbits i l'actuació harmònica d'autoritats portuàries i marítimes. Amb tot, hi ha diferències notables entre les funcions marítimes i les responsabilitats portuàries, i per tant s'estableix una estructura administrativa diferent per a cada àmbit.

3

A) En l'àmbit de la gestió portuària, constitueix l'objecte primordial de la Llei l'establiment del model d'organització i explotació del sistema portuari de titularitat estatal.

Davant l'experiència acumulada des de la promulgació de la Llei 27/1968, de 20 de juny, sobre juntes de ports i estatuts d'autonomia, s'ha preferit eliminar les rigideses pròpies de la funció i estructura administrativa, per fer compatible la prestació del servei encomanat a l'Estat amb els principis d'eficiència, agilitat i flexibilitat propis de la gestió empresarial que s'ha de dur a terme en els ports.

A Espanya, la llarga tradició històrica de dependència estatal del demani portuari s'ha vist consolidada i reafirmada en el text constitucional, que atribueix la competència sobre els ports d'interès general, que en general coincideixen amb els que duen a terme activitats comercials, a l'Administració de l'Estat, i els de refugi, esportius i en general els no comercials a les comunitats autònomes; es clou així un debat teòric que no troba una resposta definitiva en el dret comparat.

Les característiques dels serveis portuaris, l'objectiu fonamental dels quals és assegurar la transferència de mercaderies entre mitjans de transport terrestre i marítimes, en condicions d'eficàcia, economia, rapidesa i seguretat, i les experiències de gestió que hi ha hagut en tot el món, i també a Espanya, han conduït que els textos i organitzacions especialitzats es pronuncin, en general, d'entre els diversos models possibles de gestió, per la descentralització pel que fa a la gestió global dels serveis portuaris.

La fórmula més habitualment recomanada en l'actualitat per a la gestió de ports públics és la creació d'una entitat pública amb autonomia de gestió, dotada de personalitat jurídica i pressupost propis, i gestionada amb criteris d'eficàcia i empresarials. Aquesta autoritat portuària pot atorgar en concessió o per mitjà de contractes l'explotació de certs serveis especialitzats, per als quals pugui no tenir la rapidesa, l'especialització i l'estímul necessaris.

La Llei preveu un únic model de gestió portuària basat en unes entitats públiques denominades autoritats portuàries (denominació encunyada internacionalment per als òrgans de gestió dels ports), amb una autonomia de gestió superior a la dels actuals ports autònoms, i objectius i procediments de gestió empresarials en substitució dels organismes autònoms de l'Estat, excessivament rígids o burocratitzats per a les necessitats portuàries.

Es tracta d'entitats públiques amb característiques, estructura i competències semblants als actuals ports autònoms, els avantatges de règim dels quals s'han pogut experimentar durant més de vint anys de funcionament simultani amb el de les juntes de ports, i la gestió de les quals l'ha de coordinar i controlar l'ens públic Ports de l'Estat, que assumeix el paper d'un «holding», situat sota la dependència i les directrius del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

S'assignen com a competències de l'autoritat portuària les que tenen actualment els ports autònoms i juntes de port, completades amb les de gestió de les operacions marítimes portuàries i de les funcions de pràctics, amarradors i remolcadors, que es defineixen com a serveis portuaris i que tenen una incidència tècnica i econòmica notable en l'explotació portuària. Aquestes competències les exerceixen actualment les comandàncies militars de marina i les passen a exercir les autoritats portuàries, com a òrgans de gestió de les activitats marítimes portuàries.

Actualment l'escaló o vora del moll és la línia divisòria de competències entre els organismes portuaris i les comandàncies de marina, que assumeixen respectivament les atribuïdes al Ministeri d'Obres Públiques i Transports en matèria de ports i de marina mercant.

S'ha estimat més adequat per al sistema de ports de l'Estat l'adopció del principi de gestió unitària per a totes les activitats portuàries marítimes i terrestres, de manera que es concentren en l'autoritat portuària totes les competències i responsabilitats relatives a la gestió dels serveis dels ports, tant si es presten a la zona terrestre com a la zona marítima del port i sense perjudici d'altres competències administratives que, tot i que les exerceixen en el port els diferents òrgans competents, no tenen una relació directa amb la gestió i l'explotació de l'entitat portuària. Aquesta és una aportació important de la Llei des del punt de vista de l'usuari i de l'eficàcia en la gestió de les operacions.

Es crea un ens públic denominat Ports de l'Estat amb responsabilitats globals sobre el conjunt del sistema portuari i funcions de «holding» sobre les autoritats portuàries, que es poden resumir en la fixació de directrius i objectius de gestió, en l'assignació de recursos i suports financers, el control de gestió i la determinació de sistemes unificats d'informació i comptabilitat, la planificació global d'inversions i la proposta de designació dels alts

responsables de les autoritats portuàries esmentades. Es tracta de donar una resposta àgil i eficaç en l'exercici d'una tasca de supervisió, coordinació i control d'unes autoritats portuàries que es conceben com a ens públics de gestió empresarial.

Tot això sense perjudici, òbviament, de les competències que corresponen al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, al d'Economia i Hisenda i al Govern en la gestió dels ports.

La coexistència actual d'una estructura laboral en alguns ports, amb una estructura funcional en els òrgans centrals de control de gestió, estableix una compartimentació indesitjable, i impedeix el transvasament de personal i d'experiències dels òrgans de gestió perifèrics als centrals i viceversa. Per això l'ens públic s'estructura amb característiques empresarials i laborals semblants a les autoritats portuàries.

D'altra banda, la necessitat de disposar, per a la gestió d'un «holding» que factura anualment prop de 75.000 milions de pessetes, de personal amb experiència en la gestió empresarial i professionals de diferent formació, fa recomanable obrir-se al mercat laboral sense les limitacions que, per a aquest tipus d'especialitzacions, pot significar haver de cenyir-se a les normes reguladores de la funció pública.

Des del punt de vista economicofinancer, s'hi introdueixen variacions importants, com ara:

- Finançament de l'ens públic Ports de l'Estat a partir dels recursos generats pel conjunt del sistema portuari. Aquest plantejament respon a un principi general d'atribució sectorial de la totalitat dels costos de la seva gestió, i d'establiment d'una comptabilitat que permeti conèixer la totalitat dels costos generats per l'exercici de l'activitat.

- La consolidació d'un fons de compensació, amb destinació a inversions del conjunt del sistema portuari, ja creat a la Llei de pressupostos generals de l'Estat de 1985, i que ha demostrat la seva utilitat per aprofitar al màxim la capacitat d'autofinançament del conjunt del sistema portuari, ja que redueix la necessitat d'acudir a subvencions i transferències a càrrec dels pressupostos generals de l'Estat, i com a instrument d'una política globalitzadora i racionalitzadora del sistema portuari, considerat en el seu conjunt com una unitat econòmica.

- La definició de les tarifes per serveis portuaris presats directament per les autoritats portuàries com a recursos de dret privat, en substitució de l'anterior caràcter de preus públics que plantejava problemes de rigidesa i d'adaptabilitat per a la seva utilització necessària com a instruments de gestió portuària.

- Els cànon per concessions i autoritzacions es defineixen com a preus públics, d'acord amb el contingut de la Llei de taxes i preus públics.

B) Pel que fa al règim de la marina mercant, les línies directrius que informen el text són les següents:

a) Delimitació de les competències marítimes de l'Estat, concretant la definició de conceptes que estableixen la Constitució, els estatuts d'autonomia i la legislació vigent:

- Marina mercant.
- Transport marítim.
- Flota civil espanyola.
- Empresa naviliera.
- Règim de les navegacions (interior, de cabotatge, exterior i extranacional).
- Aigües situades a les zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

b) La consolidació del procés d'unificació i, en tot cas, l'harmonització o aproximació dels sistemes i legislacions marítimes europees -impulsat per l'Acta única- obliga a un nou redimensionament de les estructures socioeconòmiques, també en el sector marítim, per abordar la realització efectiva del Mercat Únic Interior el 1993.

c) Supressió de certes traves administratives existents en el sector marítim, dins el principi de la llibertat d'empresa en el marc de l'economia de mercat, matisat per les exigències de l'economia general, el de la defensa dels usuaris i el de la subordinació de la riquesa als interessos generals del país, que recullen els articles 38, 51 i 128 de la Constitució espanyola.

La Llei estableix els requisits perquè els vaixells es puguin registrar i abanderar a Espanya i, amb això, obtenir la nacionalitat espanyola, i sobre això s'inspira en el principi liberal de la residència o domicili dels subjectes titulars, sense exigències relatives a la nacionalitat.

Quant a la nacionalitat dels membres de la dotació dels nostres vaixells mercants, també s'ha previst la incidència de la lliure circulació dels treballadors al si del mercat comú.

La Llei deroga expressament el conjunt de lleis prohibitives o restrictives de la importació o exportació de vaixells, i estableix la llibertat del seu comerç exterior de conformitat amb la liberalització que s'ha imposat en l'àmbit intracomunitari i en el dels països EFTA com a conseqüència de la nostra integració a les Comunitats Europees.

d) Reorganització i modernització de l'Administració marítima, tant en l'àmbit central (Direcció General de la Marina Mercant) com perifèric (capitanies marítimes), en concordança amb l'especialització necessària que demana la complexitat tècnica del tràfic marítim civil. La creació de les capitanies marítimes com a nous òrgans perifèrics, de caràcter exclusivament civil, suposa la cessació de la delegació de funcions marítimes civils que exercien les comandàncies i ajudanties militars de marina i la separació definitiva de la gestió administrativa de la marina civil i de la marina de guerra.

e) Creació d'una societat estatal denominada «Societat de Salvament i Seguretat Marítima», que assumeix la prestació de determinats serveis que demanen més llibertat de gestió, com ara la seguretat i el salvament marítim o la lluita contra la contaminació.

f) Creació d'un registre especial de vaixells i empreses navilieres adscrit al Ministeri d'Obres Públiques i Transports i amb seu a les illes Canàries, que possibilita la competitivitat de les nostres empreses navilieres a través d'una sèrie de mesures homologables a les existents en registres similars de països membres de la CEE.

g) Finalment, es regula tenint en compte els principis constitucionals i la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestat sancionadora de l'Administració en l'àmbit de la marina civil, amb derogació de la Llei penal i disciplinària de la marina mercant, i l'establiment d'un règim d'infraaccions i sancions d'aplicació en l'àmbit marítim, en tres ordres que atenen el bé jurídic afectat: la seguretat marítima; el tràfic marítim, i la contaminació del medi marí produïda des de vaixells, plataformes fixes o altres instal·lacions situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

L'estructura de la Llei és la següent:

- En un títol preliminar de disposicions generals es recullen les definicions dels conceptes bàsics que serveixen per delimitar les competències de l'Estat en matèria de ports i de marina mercant.

- Els títols I i II es refereixen a les competències en matèria de ports; el primer se centra en l'organització que es crea per al seu desenvolupament, i el segon en la regulació de la gestió del domini públic portuari.

- El títol III es refereix a la marina mercant i a l'organització de l'Administració que la regula.

- El títol IV estableix les bases legals d'un règim de policia que inclou la gestió portuària i la de la marina mercant.

- Un conjunt de disposicions addicionals, transitòries, una disposició derogatòria, disposicions finals i un annex completen el text de la Llei.

Títol preliminar

Disposicions generals

Capítol I

Objecte de la Llei

Article 1. *Objecte de la Llei.*

És objecte d'aquesta Llei:

- Determinar i classificar els ports i instal·lacions marítimes que siguin competència de l'Administració de l'Estat.
- Regular la seva planificació, construcció, organització, gestió, règim economicofinancer i policia.
- Regular la prestació de serveis en els ports esmentats, així com la seva utilització.
- Establir el marc normatiu de la marina mercant.
- Regular l'Administració pròpia de la marina mercant i l'organització portuària estatal.
- Establir el règim d'infraccions i sancions aplicables en l'àmbit de la marina mercant i en el portuari de competència estatal.

Capítol II

Dels ports i instal·lacions marítimes

Article 2. *Ports marítimes: Concepte.*

1. Als efectes d'aquesta Llei, es denomina port marítim el conjunt d'espais terrestres, aigües marítimes i instal·lacions que, situat a la ribera de la mar o de les rieres, reuneixi les condicions físiques, naturals o artificials i d'organització que permetin la realització d'operacions de tràfic portuari, i sigui autoritzat per a l'exercici d'aquestes activitats per l'Administració competent.

2. Per a la seva consideració com a ports han de disposar de les condicions físiques i d'organització següents:

- a) Superfície d'aigua, d'una extensió no inferior a mitja hectàrea, amb condicions d'abric i de profunditat adequades, naturals o obtingudes artificialment, per al tipus de vaixells que hagin d'utilitzar el port i per a les operacions de tràfic marítim que s'hi pretenguin fer.
- b) Zones de fondeig, molls o instal·lacions d'atràcada, que permetin l'aproximació i l'amarratge dels vaixells per realitzar les seves operacions o romandre fondejats, amarrats o atracats en condicions de seguretat adequades.
- c) Espais per al dipòsit i l'emmagatzematge de mercaderies o béns.
- d) Infraestructures terrestres i accessos adequats al seu tràfic que n'assegurin l'enllaç amb les principals xarxes de transport.
- e) Mitjans i organització que permetin efectuar les operacions de tràfic portuari en condicions adequades d'eficàcia, rapidesa, economia i seguretat.

3. S'entén per tràfic portuari les operacions d'entrada, sortida, atràcada, desatràcada, estada i reparació de vaixells al port i les de transferència entre aquests i terra o altres mitjans de transport, de mercaderies de qualsevol tipus, de pesca, d'avituellaments i de passatgers o tripulants, així com l'emmagatzematge temporal d'aquestes mercaderies en l'espai portuari.

4. Els ports marítimes poden ser comercials o no comercials.

5. Així mateix, els ports marítimes es poden considerar d'interès general en consideració a la rellevància de la seva funció en el conjunt del sistema portuari espanyol.

6. Són instal·lacions portuàries les obres civils d'infraestructura i les d'edificació o superestructura, així com les instal·lacions mecàniques i xarxes tècniques de servei

construïdes o ubicades en l'àmbit territorial d'un port i destinades a realitzar o facilitar el tràfic portuari.

Article 3. *Ports comercials.*

1. Són ports comercials els que, pel que fa a les característiques del seu tràfic, reuneixen condicions tècniques, de seguretat i de control administratiu perquè s'hi duguin a terme activitats comercials portuàries, entenent per tals les operacions d'estiba, desestiba, càrrega, descàrrega, transbord i emmagatzematge de mercaderies de qualsevol tipus, en volum o forma de presentació que justifiquin la utilització de mitjans mecànics o instal·lacions especialitzades.

2. Així mateix, tenen la consideració d'activitats comercials portuàries el tràfic de passatgers, sempre que no sigui local o de ria, i l'avituellament i reparació de vaixells.

3. Als efectes exclusius d'aquesta Llei, no tenen la consideració d'activitats comercials portuàries:

- a) Les operacions de descàrrega i manipulació de la pesca fresca excloses de l'àmbit del servei públic d'estiba i desestiba.
- b) L'atràcada, fondeig, estada, avituellament, reparació i manteniment de vaixells pesquers, esportius i militars.
- c) Les operacions de càrrega i descàrrega que s'efectuïn manualment, perquè no està justificada econòmicament la utilització de mitjans mecànics.
- d) La utilització d'instal·lacions i les operacions i serveis necessaris per a l'exercici de les activitats assenyalades en aquest apartat.

4. No són ports comercials, als efectes d'aquesta Llei:

- a) Els ports pesquers, que són els destinats exclusivament o fonamentalment a la descàrrega de pesca fresca dels vaixells utilitzats per a la seva captura, o a servir de base d'aquests vaixells, proporcionant-los alguns o tots dels serveis necessaris d'atràcada, fondeig, estada, avituellament, reparació i manteniment.
- b) Els destinats a proporcionar abric suficient a les embarcacions en cas de temporal, sempre que no s'hi duguin a terme operacions comercials portuàries o aquestes tinguin caràcter esporàdic i una importància escassa.
- c) Els que estiguin destinats a ser utilitzats exclusivament o principalment per embarcacions esportives o d'esbarjo.
- d) Aquells en què s'estableixi una combinació dels usos a què es refereixen els apartats anteriors.

5. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports, amb l'informe favorable previ dels ministeris d'Economia i Hisenda, d'Agricultura, Pesca i Alimentació, de Sanitat i Consum i de Treball i Seguretat Social ha d'autoritzar en els ports estatals la realització d'operacions comercials.

En els ports de competència autonòmica la realització d'operacions comercials ha de tenir l'informe favorable dels ministeris assenyalats al paràgraf anterior, pel que fa al tràfic marítim i a la seguretat de la navegació i, si s'escau, a l'existència d'adequats controls duaners, de sanitat i de comerç exterior.

6. Els ports comercials que depenguin de l'Administració de l'Estat han d'integrar en la unitat de la seva gestió els espais i dàrsenes pesqueres, així com els espais destinats a usos nauticoesportius situats dins la seva zona de servei. Així mateix poden incloure en el seu àmbit espais destinats a altres activitats no comercials quan aquestes tinguin caràcter complementari de l'activitat essencial, o a equipaments culturals o recreatius, certàmens firals i exposicions, sempre que no es perjudiqui globalment el desenvolupament de les operacions de tràfic portuari.

Article 4. *Instal·lacions marítimes.*

Són instal·lacions marítimes els embarcadors marítimes, les instal·lacions de varada i de reparació naval, i altres obres o instal·lacions similars que, tot i ocupar espais de domini públic maritimoterrestre, no inclosos a les zones de servei dels ports, es destinin al transbord de mercaderies, passatgers o pesca, sempre que no compleixin els requisits que estableixen els articles anteriors per ser considerats com a ports marítimes, i que en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei no siguin de competència de les comunitats autònomes.

2. La seva construcció, autorització, gestió i policia s'han de subjectar al règim d'utilització del domini públic maritimoterrestre que estableixi la normativa de costes.

Article 5. *Ports d'interès general.*

1. Són ports d'interès general els que figuren a l'annex d'aquesta Llei classificats com a tals pel fet que els són aplicables alguna de les circumstàncies següents:

- a) Que s'hi efectuïn activitats comercials marítimes internacionals.
- b) Que la seva zona d'influència comercial afecti de manera rellevant més d'una comunitat autònoma.
- c) Que serveixin indústries o establiments d'importància estratègica per a l'economia nacional.
- d) Que el volum anual i les característiques de les seves activitats comercials marítimes assoleixin nivells prou rellevants o responguin a necessitats essencials de l'activitat econòmica general de l'Estat.
- e) Que per les seves condicions tècniques o geogràfiques especials constitueixin elements essencials per a la seguretat del trànsit marítim, especialment en territoris insulars.

2. El canvi de classificació d'un port per alteració de les circumstàncies a què es refereix l'apartat anterior l'ha de fer el Govern, mitjançant un reial decret, a proposta del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, i amb la tramitació prèvia de l'expedient corresponent, amb audiència de la comunitat autònoma respectiva i, si s'escau, de la resta de comunitats autònomes que resultin afectades de manera rellevant per la zona d'influència comercial del port, així com dels ajuntaments en què se situï la zona de servei d'aquest.

3. La pèrdua de la condició d'interès general comporta el canvi de la seva titularitat a favor de la comunitat autònoma en el territori de la qual s'ubiqui, sempre que aquesta hagi assumit les competències necessàries per assumir aquesta titularitat.

Capítol III

De la marina mercant

Article 6. *Marina mercant.*

1. Als efectes d'aquesta Llei es considera marina mercant:

- a) L'activitat de transport marítim, exceptuant-ne el que es porta a terme exclusivament entre ports o punts d'una mateixa comunitat autònoma, que tingui competències en aquesta matèria, sense connexió amb ports o punts d'altres àmbits territorials.
- b) L'ordenació i el control de la flota civil espanyola.
- c) La seguretat de la navegació i de la vida humana a la mar.
- d) La seguretat marítima, incloent-hi l'habilitació per a l'exercici del servei de practicatge i la determinació dels serveis necessaris de remolc portuari, així com la disponibilitat de tots dos en cas d'emergència.
- e) El salvament marítim, en els termes que preveu l'article 87.

f) La prevenció de la contaminació produïda des de vaixells, plataformes fixes i altres instal·lacions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció i la protecció del medi ambient marí.

g) La inspecció tècnica i operativa de vaixells, tripulacions i mercaderies.

h) L'ordenació del trànsit i les comunicacions marítimes.

i) El control de situació, abanderament i registre de vaixells civils, així com el seu despatx, sense perjudici de les autoritzacions prèvies preceptives que corresponguin a altres autoritats.

j) La garantia del compliment de les obligacions en matèria de defensa nacional i protecció civil a la mar.

k) Qualsevol altre servei marítim atribuït per llei a l'Administració que regula el capítol III del títol III d'aquesta Llei.

2. No es considera marina mercant l'ordenació de la flota pesquera, en els àmbits propis de la pesca i de l'ordenació del sector pesquer, ni l'activitat inspectora en aquests mateixos àmbits.

Article 7. *Zones i tipus de navegació.*

1. Són zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, a més de les aigües interiors, el mar territorial, la zona contigua i la zona econòmica exclusiva.

– Són aigües interiors espanyoles, als efectes d'aquesta Llei, les situades a l'interior de les línies de base del mar territorial, incloent-hi els rius, llacs i les aigües continentals.

– És mar territorial el que s'estén fins a una distància de dotze milles nàutiques comptades a partir de les línies de base des de les quals se'n mesura l'amplada.

– És zona contigua la que s'estén des del límit exterior del mar territorial fins a les vint-i-quatre milles nàutiques comptades des de les línies de base a partir de les quals es mesura l'amplada del mar territorial.

– És zona econòmica exclusiva la que s'estén des del límit exterior del mar territorial fins a una distància de dues-centes milles nàutiques comptades a partir de les línies de base des de les quals es mesura l'amplada d'aquell.

2. La navegació, en funció del seu àmbit, pot ser interior, de cabotatge, exterior i extranacional.

– Navegació interior és la que transcorre íntegrament dins l'àmbit d'un determinat port o d'altres aigües interiors espanyoles.

– Navegació de cabotatge és la que, tot i no ser navegació interior, s'efectua entre ports o punts situats en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

– Navegació exterior és la que s'efectua entre ports o punts situats en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció i ports o punts situats fora d'aquestes zones.

– Navegació extranacional és la que s'efectua entre ports o punts situats fora de les zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans i jurisdicció.

3. La navegació, en funció de les seves condicions de prestació, es pot classificar en regular i no regular.

– Navegació de línia regular és la subjecta a itineraris, freqüències d'escales, tarifes i condicions de transport prèviament establertes.

– Navegació no regular és la que no està inclosa en els termes de l'apartat anterior.

4. Tenen el caràcter de navegacions d'interès públic les que es considerin necessàries per assegurar les comunicacions marítimes essencials de la península, d'aquesta amb els territoris espanyols no peninsulars i d'aquests entre si.

Correspon al Govern la determinació de les navegacions esmentades.

Article 8. *Flota civil i plataformes fixes.*

1. Als efectes d'aquesta Llei es considera flota civil espanyola:

- a) La flota mercant nacional.
- b) La flota pesquera nacional.
- c) Els vaixells d'esbarjo i esportius nacionals.
- d) Els altres vaixells civils espanyols no inclosos a les lletres anteriors.

2. S'entén per vaixell civil qualsevol embarcació, plataforma o artefacte flotant, amb desplaçament o sense, apte per a la navegació i no afecte al servei de la defensa nacional.

3. S'entén per vaixell mercant tot vaixell civil utilitzat per a la navegació amb un propòsit mercantil, exclosos els dedicats a la pesca.

4. S'entén per plataforma fixa tot artefacte o instal·lació susceptible de realitzar operacions d'exploració o d'explotació de recursos naturals marítims o de destinar-lo a qualssevol altres activitats, emplaçat sobre el llit de la mar, ancorat o recolzat en aquest.

5. Aquesta Llei és aplicable a la flota civil espanyola, així com a les plataformes fixes situades en aigües en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

Les disposicions d'aquesta Llei també són aplicables als vaixells civils estrangers que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, amb les limitacions que estableixi el dret internacional, en particular pel que fa als supòsits d'immunitat.

6. S'han d'establir per reglament les especialitats en l'aplicació d'aquesta Llei respecte dels vaixells afectes al servei de la seguretat pública o de la vigilància i repressió del contraban.

Article 9. *Empreses navilieres.*

S'entén per empresari o empresa naviliera la persona física o jurídica que, utilitzant vaixells mercants propis o aliens, es dediqui a la seva explotació, encara que això no constitueixi la seva activitat principal, sota qualsevol modalitat admesa pels usos internacionals.

Títol I

De l'organització portuària de l'Estat

Capítol I

Organització, planificació i gestió dels ports de l'Estat

Secció 1a

Competències

Article 10. *Competències estatals.*

Correspon a l'Administració de l'Estat, en virtut del que disposa l'article 149.1.20a) de la Constitució, la competència exclusiva sobre els ports d'interès general, classificats d'acord amb el que preveu aquesta Llei.

Article 11. *Ports i instal·lacions gestionades pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports.*

Les competències que corresponen a l'Administració de l'Estat en virtut del que assenyala l'article anterior les exerceix en els ports i instal·lacions de caràcter civil el Ministeri d'Obres Públiques i Transports a través de Ports de l'Estat i de les autoritats portuàries, d'acord amb el que preveu aquesta Llei i sense perjudici de les competències que corresponguin a altres administracions o departaments de l'Administració de l'Estat.

Article 12. *Altres ports i instal·lacions dependents de l'Administració de l'Estat.*

1. Els ports, bases, estacions, arsenals i instal·lacions navals de caràcter militar i zones militars portuàries queden fora de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei.

Els espais de domini públic afectats queden reservats a l'Administració de l'Estat, i el Ministeri de Defensa exerceix les competències pròpies d'aquesta.

2. El Ministeri de Defensa exerceix, així mateix, les competències que li corresponen en virtut del que preveu la legislació de zones i instal·lacions d'interès per a la defensa nacional.

Article 13. *Reserva de zones.*

L'Administració de l'Estat es pot reservar espais de domini públic marítimoterrestre, amb destinació a les instal·lacions navals i zones portuàries que siguin necessàries per al compliment dels fins que la legislació vigent atribueix a la Guàrdia Civil, que queden excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei.

Secció 2a

Naturalesa i delimitació del domini públic portuari

Article 14. *Naturalesa dels béns portuaris.*

1. Les aigües marítimes, terrenys, obres i instal·lacions fixes dels ports de competència de l'Administració de l'Estat són béns de domini públic portuari estatal.

2. Es considera domini públic portuari estatal el domini públic marítimoterrestre afecte als ports i instal·lacions portuàries de titularitat estatal.

3. El domini públic marítimoterrestre ocupat per un port de competència d'una comunitat autònoma manté la seva titularitat estatal, si bé té la condició d'adscribit a la comunitat esmentada.

4. L'adscripció de béns de domini públic marítimoterrestre a les comunitats autònomes no merita cap cànon a favor de l'Administració de l'Estat. Les concessions o autoritzacions que les comunitats autònomes atorguin en el domini públic marítimoterrestre adscrit meriten el cànon d'ocupació corresponent a favor de l'Administració de l'Estat.

Les concessions o autoritzacions que les comunitats autònomes atorguin en els ports i instal·lacions portuàries estatals que els siguin transferits i figurin expressament esmentats en els reials decrets corresponents de traspasos en matèria de ports no meriten el cànon d'ocupació a favor de l'Administració de l'Estat a què es refereix el paràgraf anterior.

Article 15. *Zona de servei en ports de competència estatal.*

1. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha de delimitar en els ports de competència estatal una zona de servei que ha d'incloure les superfícies de terra i d'aigua necessàries per a l'execució de les seves activitats, les destinades a tasques complementàries d'aquelles i els espais de reserva que garanteixin la possibilitat de desenvolupament de l'activitat portuària.

2. La delimitació de la zona de servei s'ha de fer, a proposta de l'autoritat portuària, a través d'un pla d'utilització dels espais portuaris que ha d'incloure els usos previstos per a les diferents zones del port, així com la justificació de la necessitat o conveniència dels usos esmentats.

L'aprovació del pla d'utilització dels espais portuaris correspon al ministre d'Obres Públiques i Transports, amb l'informe previ de Ports de l'Estat, de la Direcció General de Costes i de les administracions urbanístiques sobre els aspectes de la seva competència, que s'han d'emetre en el termini d'un mes, des de la recepció de la proposta, i s'entén en sentit favorable si el termini esmentat trans-

corre sense que l'informe s'hagi emès de manera expressa. Aquesta aprovació porta implícita la declaració d'utilitat pública a efectes expropiatoris dels béns de propietat privada, així com l'afectació a l'ús portuari dels béns de domini públic inclosos a la zona de servei que siguin d'interès per al port.

3. Quan la delimitació inclogui terrenys i béns patrimonials de l'Administració de l'Estat destinats a usos i finalitats diferents, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports ho ha de sotmetre a informe del Ministeri d'Economia i Hisenda, que s'entén favorable si transcorren tres mesos des de la recepció de la documentació sense que l'informe s'hagi emès de manera expressa, i els béns esmentats queden afectes a l'entitat portuària corresponent.

4. Amb caràcter previ a l'aprovació dels plans d'utilització dels espais portuaris o a la seva modificació substancial han d'emetre informes el Ministeri de Defensa, des de la perspectiva de la seva possible incidència sobre els interessos de la defensa nacional, i el Ministeri de l'Interior, pel que fa als aspectes de seguretat pública i de control d'entrades i sortides de persones del territori nacional.

També n'han d'informar, amb caràcter previ, pel que fa als aspectes de les seves respectives competències, les administracions públiques amb competències en matèria de pesca en aigües interiors i ordenació del sector pesquer i, si s'escau, d'indústria, construcció naval i esports. Qualsevol d'aquests informes s'entén favorable si transcorre un mes des de la recepció de la documentació sense que l'informe s'hagi emès de manera expressa.

5. Aprovada la delimitació de la zona de servei, el text íntegre de l'acord d'aprovació s'ha de publicar en el «Butlletí Oficial» de la comunitat autònoma corresponent.

6. Dins la zona de servei dels ports comercials es poden realitzar, a més de les activitats comercials portuàries, les que corresponguin a empreses industrials o comercials la localització en el port de les quals estigui justificada per la seva relació amb el tràfic portuari, pel volum dels tràfics marítims que generen, o pels serveis que presten als usuaris del port, de conformitat amb les determinacions de l'ordenació de l'espai portuari i del planejament urbanístic aplicable.

7. La superfície d'aigua inclosa a la zona de servei se subdivideix en dues zones:

– Zona I, o interior de les aigües portuàries, que comprèn els espais inclosos dins els dics d'abric i les zones necessàries per a les maniobres d'atracada i de revirament, on aquests no existeixin.

– Zona II, o exterior de les aigües portuàries, que comprèn les zones d'entrada, maniobra i possible fondeig, subsidiàries del port corresponent i subjectes a control tarifari de l'autoritat portuària.

Article 16. *Espais portuaris de competència autonòmica.*

1. Els espais de domini públic maritimoterrestre que siguin necessaris per a l'exercici per part de les comunitats autònomes de les competències que els corresponguin estatutàriament en matèria de ports han de ser objecte d'adscripció per l'Administració de l'Estat.

2. L'ampliació de la zona de servei dels ports de competència autonòmica o la construcció de nous ports de la seva competència ha de tenir l'informe favorable del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

L'informe ha de versar sobre la delimitació del nou domini públic estatal susceptible d'adscripció, sobre la possible afecció dels usos previstos en aquests espais a la protecció del domini públic maritimoterrestre, i les mesures necessàries per garantir aquesta protecció. L'incompliment d'aquest requisit essencial implica la nul·litat de l'aprovació del projecte corresponent.

3. L'aprovació definitiva dels projectes porta implícita l'adscripció del domini públic en què estiguin emplaçades les obres i, si s'escau, la delimitació d'una nova zona de servei portuària, que s'ha de formalitzar mitjançant una acta subscripta per representants de les dues administracions.

4. En la regulació de les adscripcions és aplicable la legislació de costes.

Article 17. *Zona de servei en ports gestionats en règim concessional.*

La zona de servei d'un port atorgat en concessió està composta pel domini públic l'ocupació del qual ha estat autoritzada i els espais de titularitat particular que hi estiguin incorporats en virtut del que disposa el títol concessional.

Secció 3a

Planificació, projectes i construcció

Article 18. *Consideració urbanística dels ports.*

1. Per articular la coordinació necessària entre les administracions amb competència concurrent sobre l'espai portuari, els plans generals i altres instruments generals d'ordenació urbanística han de qualificar la zona de servei dels ports estatals com a sistema general portuari i no poden incloure determinacions que suposin una interferència o pertorbació en l'exercici de les competències d'explotació portuària.

2. Aquest sistema general portuari s'ha de desenvolupar a través d'un pla especial o instrument equivalent, que s'ha d'instrumentar de la manera següent:

a) L'autoritat portuària ha de formular el pla especial esmentat.

b) La seva tramitació i aprovació l'ha de fer, d'acord amb el que prevegi la legislació urbanística i d'ordenació del territori, l'Administració competent en matèria d'urbanisme.

c) Conclou la tramitació, i amb caràcter previ a l'aprovació definitiva del pla especial esmentat, l'Administració competent en matèria d'urbanisme, en un termini de quinze dies, a comptar de l'aprovació provisional, ha de traslladar el contingut d'aquell a l'autoritat portuària perquè aquesta, en el termini d'un mes, es pronuncii sobre els aspectes de la seva competència.

En cas que no es dugui a terme el trasllat o que l'autoritat portuària es pronuncii negativament sobre la proposta de l'Administració competent en matèria urbanística, aquesta no pot procedir a l'aprovació definitiva del pla especial, i s'han d'efectuar les consultes necessàries amb l'autoritat portuària, a fi d'arribar a un acord exprés sobre el contingut d'aquest.

Si persisteix el desacord, durant un període de sis mesos, comptats a partir del pronunciament negatiu de l'autoritat portuària, correspon al Consell de Ministres emetre informe amb caràcter vinculant.

L'aprovació definitiva dels plans especials a què fa referència aquest apartat s'ha de notificar a l'autoritat portuària amb els requisits que estableix la Llei de procediment administratiu.

3. El pla especial ha d'incloure entre les seves determinacions les mesures i previsions necessàries per garantir una explotació eficient de l'espai portuari, el seu desenvolupament i la seva connexió amb els sistemes generals de transport terrestre.

Article 19. *Obres a realitzar en el domini públic portuari.*

1. Les obres que realitzin les autoritats portuàries en el domini públic portuari s'han d'adaptar al pla especial d'or-

denació de l'espai portuari. Per a la constatació d'aquest requisit s'han de sotmetre a informe de l'Administració urbanística competent, que s'entén emès en sentit favorable si transcorre un mes des de la recepció de la documentació sense que s'hagi evacuat de manera expressa.

2. En cas que no s'hagi aprovat el pla especial a què es refereix el número anterior, les obres de superestructura i instal·lacions que realitzin les autoritats portuàries en el domini públic de la seva competència han de ser compatibles amb els plans d'utilització dels espais portuaris.

3. Les obres de nova construcció, reparació i conservació que realitzin en domini públic portuari les autoritats portuàries no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1, b), de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, perquè constitueixen obres públiques d'interès general.

Article 20. *Construcció de ports nous.*

1. La construcció d'un port nou de titularitat estatal exigeix l'aprovació prèvia del projecte corresponent i dels estudis complementaris per part del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

2. Els projectes de construcció s'han de subjectar al procediment de declaració d'impacte ambiental d'acord amb la legislació aplicable.

Igualment, s'han de sotmetre a informe dels ministres de Defensa, d'Economia i Hisenda, d'Indústria, Comerç i Turisme sobre els aspectes de les seves respectives competències, i del Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació en cas que es prevegin activitats pesqueres.

La comunitat autònoma i els ajuntaments en què se situï la zona de servei del port han d'emetre informes en relació amb les seves competències d'ordenació del territori i urbanisme. Així mateix, la comunitat autònoma ha d'emetre informe en relació amb les seves competències sobre pesca en aigües interiors i ordenació del sector pesquer.

Qualsevol d'aquests informes s'entén favorable si transcorre un mes des de la recepció de la documentació sense que l'informe s'hagi emès de manera expressa.

Article 21. *Ampliació o modificació de ports.*

1. La realització de obres d'infraestructura noves i l'ampliació dels ports estatals existents exigeixen la redacció i aprovació del projecte corresponent i d'estudis complementaris per part de l'autoritat portuària competent o, si s'escau, de Ports de l'Estat.

2. Els projectes d'ampliació que modifiquin substancialment la configuració i els límits exteriors dels ports estatals han d'incloure un estudi d'impacte ambiental i s'han de subjectar al procediment de declaració d'impacte ambiental quan per la importància de l'actuació siguin susceptibles de modificar o alterar, de manera notable, el medi ambient.

3. Per a la modificació o ampliació de ports, es poden fer obres de dragatge o de rebliment amb materials d'origen terrestre o marítim que per la seva naturalesa, disposició final o aïllament protector no donin origen a processos de contaminació que superin els nivells exigibles per la normativa aplicable de qualitat de les aigües marines.

4. Els dragatges per a l'obtenció de materials que es realitzin fora de la zona interior de les aigües del port, amb destinació a rebliments portuaris, els ha d'autoritzar l'autoritat portuària, amb l'informe previ de la Capitania Marítima i de la Direcció General de Costes.

Els abocaments de productes procedents d'obres portuàries de dragatge els ha d'autoritzar l'autoritat marítima, amb l'informe previ de la Direcció General de Costes.

Les dues sol·licituds han d'anar acompanyades dels informes, anàlisi o estudis necessaris que permetin valorar els efectes de l'actuació sobre la sedimentologia litoral

i la biosfera submarina, així com, si s'escau, la capacitat contaminant dels abocaments.

5. L'Administració competent en matèria de pesca ha d'emetre un informe previ a l'atorgament de les autoritzacions a què es refereix l'apartat anterior, i a l'aprovació d'obres noves o de modificació de les existents, quan aquestes suposin la construcció de nous dics o esculleres fora de la zona interior de les aigües del port.

Article 22. *Declaració d'utilitat pública i necessitat d'ocupació.*

1. L'aprovació tècnica dels projectes porta implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i adquisició de drets, amb la finalitat d'expropiació forçosa i ocupació temporal. A aquest efecte, en cada projecte ha de figurar la relació concreta i individualitzada dels béns i drets afectats no inclosos en el domini públic portuari, amb la seva descripció material.

2. Així mateix, la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació també es refereix als béns i drets compresos en el replantejament del projecte i en les modificacions d'obres que pugui aprovar posteriorment l'autoritat competent per a l'aprovació del projecte original, amb els mateixos requisits assenyalats al número anterior.

3. En els ports de competència estatal correspon al ministre d'Obres Públiques i Transports la declaració d'urgència per a l'ocupació dels béns i drets afectats per obres de les autoritats portuàries.

Secció 4a

Gestió del sistema portuari

Article 23. *Gestió global i individual.*

L'Administració de l'Estat assumeix la gestió dels ports de la seva competència, i aquesta la duu a terme en l'àmbit de cada port l'autoritat portuària respectiva, i la coordinació i el control d'eficiència del sistema portuari corresponen a Ports de l'Estat.

Capítol II

De l'ens públic Ports de l'Estat i de les autoritats portuàries

Secció 1a

De l'ens públic Ports de l'Estat

Article 24. *Denominació i naturalesa.*

1. Es crea, adscrit al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, amb la denominació «Ports de l'Estat», un ens de dret públic, dels que preveu l'apartat 5 de l'article 6 del text refós de la Llei general pressupostària.

Correspon al Ministeri d'Obres Públiques i Transports l'aprovació del pla anual d'objectius de Ports de l'Estat, establir el sistema per al seu seguiment i, sense perjudici d'altres competències, exercir el control d'eficàcia de l'entitat d'acord amb la normativa vigent. S'han d'establir per reglament els instruments i procediments oportuns per a l'exercici de les competències esmentades.

2. L'ens públic Ports de l'Estat, que té personalitat jurídica i patrimoni propis, així com plena capacitat d'obrar, ha d'ajustar les seves activitats a l'ordenament jurídic privat, excepte en l'exercici de les funcions de poder públic que l'ordenament li atribueixi, i es regeix pel que disposen aquesta Llei, les normes que la despleguin i totes les altres que hi siguin aplicables.

En matèria de contractació, Ports de l'Estat s'ha de sotmetre, en tot cas, als principis de publicitat, concurrèn-

cia, salvaguarda de l'interès de l'ens i homogeneïtzació del sistema de contractació en el sector públic.

3. Els actes dictats per Ports de l'Estat en l'exercici de les seves funcions públiques, i en concret, en relació amb la gestió i utilització del domini públic, l'exacció i recaptació dels ingressos públics, i la imposició de sancions, exhaureixen la via administrativa, excepte en matèria tributària, en què són susceptibles de recurs en via economicoadministrativa.

4. L'assessorament jurídic, la defensa i la representació en judici de l'ens públic es pot encomanar als advocats de l'Estat integrats en els serveis jurídics de l'Estat, mitjançant un conveni en què s'ha de determinar la compensació econòmica a abonar, la qual genera crèdit en els serveis corresponents del Ministeri de Justícia.

Article 25. *Objectius generals.*

A Ports de l'Estat se li encomanen els objectius generals següents, sota la dependència i supervisió del Ministeri d'Obres Públiques i Transports:

a) L'execució de la política portuària del Govern i la coordinació i el control d'eficiència del sistema portuari de titularitat estatal.

b) La millora permanent de l'eficiència de l'activitat portuària, així com l'obtenció de la màxima rendibilitat global dels actius assignats al conjunt del sistema portuari estatal, sense perjudici del principi d'autonomia de gestió de les autoritats portuàries.

c) La coordinació general amb els diferents òrgans de l'Administració de l'Estat que estableixen controls en l'àmbit portuari i amb les mitjans de transport que operen en els ports de competència estatal, des del punt de vista de l'activitat portuària.

d) El foment d'activitats relacionades amb el tràfic portuari, dins de la seva competència.

e) La formació, la promoció de la recerca i el desenvolupament tecnològic en matèries vinculades amb l'economia, gestió, logística i enginyeria portuàries i altres de relacionades amb l'activitat que es realitza als ports.

f) La planificació, coordinació i control del sistema de senyalització marítima espanyol, i el foment de la formació, la recerca i el desenvolupament tecnològic en aquestes matèries.

La coordinació en matèria de senyalització marítima s'ha de portar a terme a través de la Comissió de Fars, l'estructura i funcionament de la qual els ha de determinar el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

Article 26. *Funcions.*

Per al compliment dels objectius generals a què es refereix l'article anterior, corresponen a Ports de l'Estat les funcions següents:

a) Definir els objectius del conjunt del sistema portuari estatal i els generals de gestió de les autoritats portuàries, en el marc fixat pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

b) Assegurar l'eficiència del funcionament del sistema portuari, fonamentalment a través de l'establiment, per a aquest, de directrius econòmiques i financeres, de la coordinació de l'actuació de les autoritats portuàries, de l'aprovació dels seus plans directors i de la consolidació de les seves comptabilitats i pressupostos.

c) Aprovar, amb caràcter previ, la programació financera i d'inversions de les autoritats portuàries, i determinar, si s'escau, la distribució dels mitjans financers complementaris necessaris per a l'execució i desenvolupament de les inversions. Així mateix, l'ens públic Ports de l'Estat pot demanar l'aprovació tècnica dels projectes que presentin unes característiques singulars des del punt de vista tècnic o econòmic.

d) Fixar els criteris reguladors de les relacions econòmiques i comercials de les autoritats portuàries entre si, i

amb Ports de l'Estat, mitjançant la determinació de les aportacions a l'ens públic i al fons de finançament interportuari.

e) Definir els criteris tècnics i econòmics per a l'aplicació de les disposicions generals en matèria de seguretat, tarifes, obres i adquisicions, explotació dels serveis portuaris, concessions i autoritzacions sobre l'espai portuari, i de relacions econòmiques i comercials amb els usuaris.

Les actuacions en matèria de seguretat s'han de fer en col·laboració amb el Ministeri de l'Interior.

f) El control d'eficiència de la gestió i del compliment dels objectius estratègics fixats per a cada una de les autoritats portuàries, dins de les directrius que, en el marc de la seva política de transports, estableixi el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

g) Autoritzar la participació de les autoritats portuàries en societats mercantils, i l'adquisició o alienació de les seves accions, sempre que aquestes operacions no impliquin l'adquisició o pèrdua de la posició majoritària, cas en què l'autorització correspon al Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

h) Definir la política general de recursos humans i costos de personal i vetllar per la seva execució.

i) Establir els criteris generals a aplicar en la contractació del personal directiu de les autoritats portuàries.

j) Establir estratègies i definir criteris d'actuació sobre recursos humans per al conjunt de les societats estatals d'estiba i desestiba, en col·laboració amb el Ministeri de Treball i Seguretat Social.

k) La planificació, normalització, inspecció i control del funcionament dels serveis de senyalització marítima i la prestació dels que no s'atribueixin a les autoritats portuàries.

l) Assumir la representació de l'Administració de l'Estat en matèria portuària i de senyalització marítima, en organismes i comissions internacionals quan no l'assumeixi el Ministeri d'Obres Públiques i Transports, sense perjudici de les competències pròpies del Ministeri d'Afers Exteriors.

m) Coordinar la política comercial de les autoritats portuàries, en especial en el vessant internacional, dins el principi d'autonomia de gestió dels ports.

n) Emetre informe sobre el Reglament de policia de cada port i sotmetre'l a l'aprovació del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, a proposta de l'autoritat portuària corresponent, i amb l'informe previ vinculant de la respectiva capitania marítima pel que fa a la seguretat dels vaixells i de la navegació, el salvament marítim i la contaminació produïda des de vaixells, plataformes fixes o altres instal·lacions ubicades en les aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

ñ) Coordinar els criteris d'imposició de sancions per les infraccions que defineix aquesta Llei que es puguin cometre i que correspongui sancionar a les autoritats portuàries.

o) Qualsevol altres que siguin necessàries per al compliment dels objectius que té assignats.

Article 27. *Òrgans rectors.*

Els òrgans de govern i administració de Ports de l'Estat són el Consell Rector i el president.

Article 28. *Consell Rector: composició i funcions.*

1. El Consell Rector està integrat pel president de l'ens, que ho és del Consell, i per un mínim de cinc i un màxim de quinze membres designats pel ministre d'Obres Públiques i Transports.

El Consell Rector, a proposta del president, ha de designar un secretari que, si no és membre del Consell, hi ha d'assistir amb veu però sense vot.

Els nomenaments dels membres del Consell Rector tenen una durada de quatre anys renovables, llevat que es produeixi el seu cessament.

2. Corresponen al Consell Rector les competències següents:

a) Conferir i revocar poders generals o especials a persones determinades, tant físiques com jurídiques, per als assumptes en què sigui necessari aquest atorgament.

b) Aprovar l'organització de l'ens i les seves modificacions, així com les normes internes i les disposicions necessàries per a la seva gestió.

c) Establir les regles de funcionament del mateix Consell Rector pel que fa a convocatòries, reunions, constitució, adopció d'acords, funcions del secretari del Consell i règim econòmic d'aquest.

d) Nomenar i separar els vocals dels consells d'administració de les autoritats portuàries i el personal directiu de l'ens públic, i aprovar el règim retributiu d'aquest personal, a proposta del president, sense perjudici del que estableix la normativa laboral o pressupostària.

e) Aprovar les necessitats de personal i les seves modificacions, així com els criteris generals per a la seva selecció, admissió i retribució, sense perjudici del que estableix la normativa laboral o pressupostària.

f) Acordar els pressupostos anuals de l'ens i el seu programa d'actuació, inversions i finançament.

g) Aprovar el balanç, el compte de pèrdues i guanys, la memòria explicativa de la gestió anual de l'ens públic, el pla d'empresa i la proposta, si s'escau, d'aplicació de resultats, i acordar el percentatge d'aquests que es destini a la constitució de reserves, en la quantitat que sigui necessària per a la realització d'inversions i per al seu funcionament adequat. La resta dels resultats, un cop deduït aquest percentatge, s'ha d'ingressar en el Tresor.

h) Autoritzar les inversions i operacions financeres de Ports de l'Estat que resultin del programa d'actuació, inversions i finançament, incloent-hi la constitució i participació en societats mercantils.

i) Aprovar els acords, pactes, convenis i contractes que el mateix Consell determini que han de ser de la seva competència per raó de la seva importància o matèria.

j) Acordar el que sigui convenient sobre l'exercici de les accions i recursos que corresponguin a Ports de l'Estat en defensa dels seus interessos davant les administracions públiques i tribunals de justícia de qualsevol ordre, grau o jurisdicció.

k) Realitzar tots els actes de gestió, disposició i administració del seu patrimoni propi que es reputin necessaris.

l) Declarar la innecessarietat dels béns de domini públic que no siguin necessaris per al compliment dels fins de Ports de l'Estat, que han de ser desafectats del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

m) Exercir les altres funcions de Ports de l'Estat que estableix l'article 26 no atribuïdes al president i no ressenyades als apartats anteriors.

3. Les funcions que li corresponguin i que impliquin l'exercici de l'autoritat de l'Administració són indelegables.

Article 29. *President: nomenament i funcions.*

1. El president de Ports de l'Estat el nomena el Govern mitjançant un reial decret, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Transports.

El president pot simultaniejar el seu càrrec amb el de president o vocal del Consell d'Administració de les societats participades per l'ens públic, amb els requisits i les limitacions retributives que es deriven de l'aplicació de la legislació d'incompatibilitats.

2. Al president de Ports de l'Estat li corresponen les funcions següents:

a) Representar d'una manera permanent l'ens públic i el seu Consell Rector en qualssevol actes i contractes i

davant tota persona física o jurídica, ja sigui pública o privada, en judici i fora de judici, sense perjudici de les facultats d'apoderament pròpies del Consell Rector.

b) Convocar, fixar l'ordre del dia, presidir i aixecar les reunions del Consell Rector, dirigir-ne les deliberacions i decidir-ne els empats amb el seu vot de qualitat.

c) Organitzar, dirigir, controlar i administrar Ports de l'Estat i els seus serveis, i vigilar el desenvolupament de les activitats encomanades.

d) Vetllar pel compliment de les normes aplicables a l'ens públic i per l'execució dels acords que hagi pres el Consell Rector.

e) Presentar al Consell Rector per a la seva aprovació els avantprojectes dels pressupostos i programa d'actuació, inversions i finançament per al seu acord previ i els comptes anuals.

f) Disposar les despeses i ordenar els pagaments corresponents.

g) Proposar al Consell els objectius del conjunt del sistema portuari i els generals de gestió de les autoritats portuàries, així com els plans globals d'inversió i finançament.

h) Decidir totes les qüestions no reservades expressament al Consell o a un altre òrgan de l'entitat.

i) Exercir les facultats especials que el Consell delegui expressament en ell.

j) Les altres facultats que li atribueixi aquesta Llei.

3. El president pot delegar en els consellers determinades funcions relatives al Consell Rector, i les corresponents al funcionament de Ports de l'Estat en els altres òrgans d'aquest, llevat de les que exerceix per delegació del Consell.

Article 30. *Règim econòmic.*

Els recursos de Ports de l'Estat estan integrats per:

a) Les aportacions de les autoritats portuàries.

b) Els assignats en els pressupostos generals de l'Estat o en els d'altres administracions públiques, així com les subvencions i auxilis, sigui quina sigui la seva procedència.

c) Els ingressos generats per l'exercici de les seves activitats.

d) Els productes i rendes del seu patrimoni, així com els ingressos procedents de l'alienació dels seus actius.

e) Els procedents dels crèdits, préstecs i altres operacions financeres que pugui concertar.

f) Qualsevol altre que li sigui atribuït.

Article 31. *Règim patrimonial.*

1. Ports de l'Estat, per al compliment dels fins que li són propis, té un patrimoni propi, format pel conjunt dels béns i drets que l'Estat li atribueixi com a propis, els que adquireixi en el futur per qualsevol títol o els que li cedeixi o doni qualsevol persona o entitat.

2. Els béns estatals que s'adscriuïn a l'ens públic i estiguin afectes al seu servei conserven la seva qualificació jurídica originària, i s'han d'utilitzar exclusivament per al compliment dels fins determinants de la seva afectació o adscripció.

3. L'afectació de nous béns de domini públic a l'ens públic Ports de l'Estat, així com l'adscripció de nous béns patrimonials, l'ha d'efectuar el Ministeri d'Economia i Hisenda, a proposta del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, llevat quan el mateix ens executi noves obres i instal·lacions o adquireixi nous béns en l'exercici de les seves activitats.

4. Els béns de domini públic que no siguin necessaris per al compliment dels seus fins els ha de desafectar el ministre d'Obres Públiques i Transports, amb la declaració d'innecessarietat prèvia per part del Consell Rector de

Ports de l'Estat, i s'han d'incorporar al patrimoni d'aquest, el qual pot procedir a la seva alienació o permuta. Si el valor és superior a tres mil milions, la seva alienació, a més, l'ha d'autoritzar el Govern, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Transports.

5. El Consell Rector de l'ens públic, sense necessitat d'expressa declaració de desafectació del servei, pot acordar el desballestament i, si s'escau, l'alienació de material inservible i d'instal·lacions no fixes, així com la de béns mobles de qualsevol naturalesa.

6. El producte obtingut de les alienacions s'ha d'incorporar al patrimoni de l'ens públic.

Article 32. Règim pressupostari i de control.

1. Ports de l'Estat ha d'elaborar anualment un programa d'actuació, inversions i finançament, d'acord amb el que disposa l'article 87 del text refós de la Llei general pressupostària, i que ha d'integrar els de les autoritats portuàries. Aquest programa, acompanyat d'una memòria explicativa del seu contingut i de les principals modificacions que contingui respecte al que es trobi en vigor, s'ha de remetre al ministre d'Obres Públiques i Transports als efectes que estableix l'article 89.2 del dit text legal.

2. L'ens públic Ports de l'Estat ha d'elaborar un pla d'empresa, de vigència quadriennal, que ha de fixar els objectius que l'ens es proposi assolir en compliment de les directrius que determini el Govern, a través del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

3. En funció de les previsions i els objectius que continguin el pla d'empresa i el programa d'actuació, inversions i finançament, anualment s'ha d'elaborar un pla d'objectius per al període, el qual, una vegada aprovat pel Consell Rector, s'ha d'elevat al Ministeri d'Obres Públiques i Transports per a la seva aprovació definitiva.

4. Ports de l'Estat ha d'ajustar la seva comptabilitat a les disposicions del Codi de comerç, a les del Pla general de comptabilitat i a les altres que hi siguin aplicables, sense perjudici de les obligacions a què es refereix l'article 123 del text refós de la Llei general pressupostària.

5. El règim de control de les activitats econòmiques i financeres de Ports de l'Estat l'han d'exercir, de conformitat amb el que estableixen els articles 17.3 i 20 del text refós de la Llei general pressupostària, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat i el Tribunal de Comptes, respectivament.

6. Ports de l'Estat ha d'elaborar anualment els pressupostos d'explotació i de capital que, una vegada acordats pel Consell Rector, ha de tramitar en la forma que estableixen els articles 87.4 i 90 del text refós de la Llei general pressupostària. Al pressupost de capital s'ha d'adjuntar el detall plurianual dels projectes d'inversió finançats per aquest.

Aquests pressupostos han d'integrar els corresponents de les autoritats portuàries.

7. El Consell Rector, o l'òrgan en qui aquest delegui, ha d'aprovar les modificacions internes dels pressupostos que no n'incrementin la quantia total i siguin conseqüència de les necessitats sorgides durant l'exercici. Quan aquestes modificacions afectin el pla d'objectius de Ports de l'Estat se n'ha d'informar, tant pel que fa als pressupostos com als mateixos objectius, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

Les variacions dels pressupostos d'explotació i de capital s'han d'ajustar al que preveu l'article 87.5 del text refós de la Llei general pressupostària.

Quan no hi concorrin les previsions a què es refereix l'article esmentat, les modificacions de les xifres d'inversions reals o financeres que reflecteixin els dits pressupostos requereixen l'autorització del ministre d'Obres Públiques i Transports quan el seu import no excedeixi el 5 per 100 de la suma d'aquestes, i del Govern en els altres casos.

8. L'exercici social es computa per períodes anuals, i comença el dia 1 del mes de gener de cada any.

9. El compte de pèrdues i guanys, la proposta, si s'escau, d'aplicació de resultats, el balanç i la memòria justificativa de cada exercici econòmic els ha de presentar el president de l'ens al Consell Rector per a la seva aprovació, que s'ha de produir abans de finalitzar el primer semestre de l'any següent.

Article 33. Règim tributari.

L'ens públic Ports de l'Estat queda sotmès al mateix règim tributari que correspon a l'Estat.

Article 34. Règim de personal.

1. El personal de Ports de l'Estat queda vinculat a aquest per una relació subjecta a les normes del dret laboral o privat que hi siguin aplicables.

2. La selecció del personal s'ha de fer d'acord amb sistemes basats en els principis de mèrit i capacitat, i, a excepció del personal directiu o de confiança, mitjançant una convocatòria pública.

3. El seu règim de retribucions i incompatibilitat s'ha d'ajustar a l'establert amb caràcter general per al personal de les entitats de dret públic a què es refereix l'article 6 del text refós de la Llei general pressupostària.

Secció 2a

De les autoritats portuàries

Article 35. Denominació i naturalesa.

1. Les autoritats portuàries són entitats de dret públic de les que preveu l'article 6.5 de la Llei general pressupostària, amb personalitat jurídica i patrimoni propis independents dels de l'Estat, i plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins.

2. Es regeixen per aquesta Llei, la Llei general pressupostària i altres disposicions que hi siguin aplicables; estan excloses de la Llei d'entitats estatals autònomes, i actuen d'acord amb l'ordenament jurídic privat, fins i tot en les adquisicions patrimonials i contractació, excepte en l'exercici de les funcions de poder públic que els atribueix l'ordenament.

En la contractació, les autoritats portuàries s'han de sotmetre, en tot cas, als principis de publicitat, concurrència, salvaguarda de l'interès de l'entitat i homogeneïtzació del sistema de contractació en el sector públic.

3. Les autoritats portuàries han d'exercir les funcions que els assigna aquesta Llei sota el principi general d'autonomia de gestió, sense perjudici de les facultats que aquesta atribueix a Ports de l'Estat i les de tutela i fiscalització que tingui sobre aquestes el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

4. El Govern, mitjançant un reial decret, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Transports, pot agrupar en una mateixa autoritat portuària l'administració, gestió i explotació de diversos ports de competència de l'Administració de l'Estat per aconseguir una gestió més eficient i un màxim rendiment del conjunt de mitjans utilitzats. En aquest cas el nom del port es pot substituir per una referència que caracteritzi el conjunt de ports gestionats.

5. Els ports de nova construcció s'han d'incloure, mitjançant una ordre del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, en l'àmbit competencial d'una autoritat portuària ja existent, o els ha de gestionar una autoritat portuària creada a aquest efecte.

6. La creació d'una autoritat portuària com a conseqüència de la construcció d'un nou port de titularitat estatal s'ha de fer mitjançant un reial decret aprovat en el Consell de Ministres a proposta del ministre d'Obres Públiques

i Transports, un cop escoltat el Ministeri per a les Administracions Públiques.

7. És aplicable a les autoritats portuàries el que preveu l'article 24.4.

Article 36. *Objectius generals.*

Les autoritats portuàries tenen els objectius generals següents:

- a) La realització, autorització i control, si s'escau, de les operacions marítimes i terrestres relacionades amb el tràfic portuari, i dels serveis portuaris per aconseguir que es duguin a terme en condicions òptimes d'eficàcia, economia, productivitat i seguretat, sense perjudici de la competència d'altres autoritats.
- b) L'ordenació de la zona de servei del port i dels usos portuaris, en coordinació amb les administracions competents en matèria d'ordenació del territori i urbanisme.
- c) La planificació, projecte, construcció, conservació i explotació de les obres i serveis del port, i el dels senyals marítimes que tinguin encomanats, d'acord amb la planificació general, especificacions i coordinació que estableixi Ports de l'Estat.
- d) La gestió del domini públic portuari i de senyals marítimes que li sigui adscrit.
- e) L'optimització de la gestió econòmica i la rendibilització del patrimoni i dels recursos que tinguin assignats.
- f) El foment d'activitats industrials i comercials relacionades amb el tràfic marítim o portuari.
- g) La coordinació de les operacions dels diferents mitjans de transport en l'espai portuari.

Article 37. *Funcions.*

Per al compliment dels objectius generals a què es refereix l'article anterior, les autoritats portuàries tenen les funcions següents:

- a) Gestionar, administrar i controlar els serveis portuaris, els de senyalització marítima i les operacions i activitats que requereixin la seva autorització o concessió.
- b) Coordinar l'actuació dels diferents òrgans de l'Administració i entitats participades per aquesta, que exerceixen les seves activitats en l'àmbit del port, excepte quan aquesta funció estigui atribuïda expressament a altres autoritats.
- c) Ordenar els usos de la zona de servei del port, i planificar-ne i programar-ne el desenvolupament, d'acord amb els instruments d'ordenació del territori i de planificació urbanística aprovats.
- d) Redactar i formular els plans especials d'ordenació de la zona de servei del port, en desenvolupament del planejament general urbanístic, o per a l'execució directa d'obres d'infraestructura i mesures de protecció que siguin necessàries, segons el que estableixin la legislació urbanística i l'ordenació territorial.
- e) Projectar i construir les obres necessàries en el marc dels plans i programes aprovats.
- f) Aprovar tècnicament, si s'escau, els projectes d'inversió que estiguin inclosos en la programació aprovada, així com la despesa corresponent a aquestes inversions, i contractar-ne l'execució.
- g) Elaborar el reglament de policia de cada port, amb l'informe previ de la Capitania Marítima respectiva, i enviar-lo a Ports de l'Estat per a la seva tramitació, així com vetllar pel seu compliment.
- h) Controlar, en l'àmbit portuari, el compliment dels reglaments de mercaderies perilloses i de seguretat i higiene, així com dels sistemes de seguretat i contra incendis, sense perjudici de les competències que corresponguin a

altres òrgans de l'Administració i específicament de les sancionadores per infracció de la normativa laboral.

- i) Aprovar les tarifes dels diferents serveis que prestin directament, si s'escau, dins els límits establerts pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports, així com procedir a la seva aplicació i recaptació.
- j) Atorgar les concessions i autoritzacions, subscriure els contractes de prestació de serveis portuaris a la zona de servei del port de conformitat amb els criteris generals que pugui determinar Ports de l'Estat, així com elaborar i mantenir actualitzats els censos i registres d'usos del domini públic portuari.
- k) Recaptar els cànon o preus públics per les concessions i autoritzacions atorgades, vigilar el compliment de les clàusules i condicions imposades a l'acte d'atorgament, aplicar el règim sancionador i adoptar totes les mesures que siguin necessàries per a la protecció i gestió adequada del domini públic portuari.
- l) Impulsar la formació del seu personal i desenvolupar estudis i recerques en matèries relacionades amb l'activitat portuària i la protecció del medi ambient, així com col·laborar en això amb altres ports, organitzacions o empreses, ja siguin nacionals o estrangeres.
- m) Inspeccionar el funcionament dels senyals marítimes, el control dels quals se li assigni, en els ports de competència de les comunitats autònomes, i denunciar a aquestes, com a responsables del seu funcionament i manteniment, els problemes detectats per a la seva correcció.
- n) Contractar el seu personal, formular els seus pressupostos i tots els altres que siguin necessaris per al compliment dels seus fins.

Article 38. *Àmbit territorial.*

L'àmbit territorial de competència de les autoritats portuàries és el comprès dins els límits de la zona de servei del port i els espais afectes al servei de senyalització marítima la gestió del qual se'ls assigni.

Si una autoritat portuària gestiona diversos ports de competència de l'Administració de l'Estat, el seu àmbit territorial s'estén a les zones de servei dels ports esmentats i els espais afectes al servei de senyalització marítima la gestió del qual se li assigni.

Article 39. *Òrgans.*

Els òrgans de les autoritats portuàries són els següents:

- a) De govern:
 - Consell d'Administració.
 - President.
- b) De gestió:
 - Director tècnic.
- c) D'assistència:
 - Consell de Navegació i Port.

Article 40. *Consell d'Administració: incompatibilitats i funcions.*

1. El Consell d'Administració està integrat pel president de l'entitat, que ho és del Consell, un vicepresident, el director tècnic i un mínim de deu i un màxim de vint vocals, nomenats pel Consell Rector de Ports de l'Estat.

En tot cas, s'ha de garantir almenys la presència d'un representant de la comunitat autònoma i d'un altre del conjunt dels ajuntaments en què se situa la zona de servei del port, de les cambres de Comerç, Indústria i Navegació, de les organitzacions empresarials i de les centrals sindicals més representatives, a proposta de les respectives institucions i organismes, i ha de quedar assegurada la

majoria absoluta dels representants elegits lliurement pel Consell Rector de Ports de l'Estat.

El Consell ha de designar, a proposta del president, un secretari que, si no és membre del Consell, hi assisteix amb veu però sense vot.

2. No poden formar part del Consell d'Administració de les autoritats portuàries:

a) Els propietaris, socis, consellers, directores, gerents, càrrecs de confiança, o directius en general de societats o empreses que prestin serveis o duguin a terme activitats en el port, la concessió, autorització o contractació dels quals sigui competència de l'autoritat portuària, o correspongui subscriure a aquesta, llevat que ocupin un càrrec de representació empresarial electiu d'àmbit estatal o autonòmic.

b) Tots els que tinguin participació o interès directe en empreses o entitats que realitzin o hagin presentat ofertes per a la realització al port d'obres i subministraments o de qualsevol activitat que generi a l'autoritat portuària despeses rellevants, llevat que es tracti d'entitats o corporacions de dret públic o que ocupin un càrrec de representació empresarial electiu d'àmbit estatal o autonòmic.

c) El personal laboral de l'autoritat portuària o d'empreses, entitats o corporacions que prestin els seus serveis en el port, pel que fa als llocs de representació sindical, llevat que ocupin un càrrec sindical electiu d'àmbit estatal o autonòmic.

d) Els que estiguin incursos en alguns dels supòsits de la Llei 25/1983, de 26 de desembre, sobre incompatibilitats d'alts càrrecs, o de la Llei 53/1984, de 26 de desembre, d'incompatibilitats al personal al servei de les administracions públiques.

e) Les persones que no tinguin la condició de ciutadà de la Unió Europea.

3. Corresponen al Consell d'Administració les funcions següents:

a) Conferir i revocar poders generals o especials a persones determinades, tant físiques com jurídiques, per als assumptes en què sigui necessari aquest atorgament.

b) Aprovar, a iniciativa del president, la proposta d'organització de l'entitat i les seves modificacions per a la seva elevació a Ports de l'Estat.

c) Establir les seves normes de gestió i les seves regles de funcionament intern, com ara constitució, convocatòries, reunions, adopció d'acords, règim econòmic i funcions del secretari.

d) Nomenar i separar el personal directiu de l'autoritat portuària i aprovar el seu règim retributiu, a proposta del president, sense perjudici del que estableix la normativa laboral o pressupostària.

e) Aprovar les necessitats de personal de l'entitat i les seves modificacions, així com els criteris generals per a la selecció, admissió i retribució d'aquest de conformitat amb el que disposa l'article 52 d'aquesta Llei, sense perjudici del que estableix la normativa laboral o pressupostària.

f) Aprovar els avantprojectes de pressupostos anuals de l'autoritat portuària i el seu programa d'actuació, inversions i finançament, així com la seva remissió a Ports de l'Estat.

g) Aprovar el balanç, compte de pèrdues i guanys, la memòria explicativa de la gestió anual de l'entitat, el pla d'empresa i la proposta, si s'escau, d'aplicació de resultats, i acordar el percentatge d'aquests que es destini a la constitució de reserves, en la quantitat que sigui necessària per a la realització d'inversions i per al funcionament adequat de l'entitat.

h) Autoritzar les inversions i operacions financeres de l'entitat, incloses la constitució i participació en socie-

tats mercantils, amb el compliment previ dels requisits legals necessaris.

i) Aprovar tècnicament, amb l'informe previ del director tècnic, els projectes que impliquin l'ocupació de béns i l'adquisició de drets a què es refereix l'article 22 d'aquesta Llei.

j) Exercir les facultats de policia que li atribueix aquesta Llei, i que siguin necessàries per al compliment dels seus fins.

k) Proposar els objectius de gestió anuals, que s'han d'ajustar als globals que estableix Ports de l'Estat i han de ser aprovats per aquest ens públic.

l) Proposar les operacions financeres d'actiu o passiu l'aprovació de les quals correspon a Ports de l'Estat, dins el marc dels plans d'inversió, de finançament i d'endeutament que el Govern i les Corts Generals aprovin per a aquest ens públic.

m) Autoritzar crèdits per a finançament del circulant.

n) Fixar, si s'escau, dins els límits que estableix el Ministeri d'Obres Públiques i Transports, les tarifes pels serveis que presti directament l'autoritat portuària.

ñ) Atorgar les concessions i autoritzacions i recaptar els cànon per ocupació del domini públic o per l'exercici d'activitats industrials, comercials o de serveis dins la zona de servei del port, d'acord amb els criteris que estableix el Ministeri d'Obres Públiques i Transports, tal com es preveu a l'article 69.3, amb les directrius que estableix Ports de l'Estat i, si s'escau, amb els plecs de condicions generals que aprovi el dit Ministeri.

o) Aprovar els acords, pactes, convenis i contractes que el mateix Consell determini que han de ser de la seva competència, pel que fa a la seva importància o matèria.

p) Acordar el que sigui convenient sobre l'exercici de les accions i recursos que corresponguin a les autoritats portuàries en defensa dels seus interessos davant les administracions públiques i tribunals de justícia de qualsevol ordre, grau o jurisdicció.

q) Realitzar tots els actes de gestió, disposició i administració del seu patrimoni propi que es reputin necessaris.

r) Exercir les altres funcions de l'autoritat portuària que estableix l'article 37 no atribuïdes a altres òrgans de govern o de gestió i no ressenyades als apartats anteriors.

4. Les funcions que li corresponguin i que impliquin l'exercici de l'autoritat de l'Administració són indelegables.

5. Els nomenaments dels membres del Consell d'Administració tenen una durada de quatre anys, i són renovables.

6. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, els membres del Consell d'Administració poden ser destituïts pel Consell Rector de Ports de l'Estat, a proposta, si s'escau, de la institució o organisme corresponent.

Article 41. *President: nomenament i funcions.*

1. El president de l'autoritat portuària el designa el ministre d'Obres Públiques i Transports. El president també ho és del Consell d'Administració de les societats estatals d'estiba i desestiba que operin en els ports inclosos en l'àmbit competencial de l'entitat corresponent, i, així mateix, pot simultaniejar el seu càrrec amb el de president o vocal del Consell d'Administració de les societats participades per l'autoritat portuària que presideix, amb els requisits i les limitacions retributives que es deriven de l'aplicació de la legislació d'incompatibilitats.

2. Corresponen al president les funcions següents:

a) Representar de manera permanent l'autoritat portuària i el seu Consell d'Administració en qualsevol acte i contractes i davant tota persona física o jurídica, ja sigui

pública o privada, en judici i fora de judici, sense perjudici de les facultats d'apoderament pròpies del Consell d'Administració.

b) Convocar, fixar l'ordre del dia, presidir i aixecar les reunions del Consell d'Administració, i dirigir-ne les deliberacions i dilucidar-ne els empats amb el seu vot de qualitat.

c) Dirigir els serveis de l'entitat i controlar l'exercici de la seva activitat.

d) Vetllar pel compliment de les normes aplicables a l'autoritat portuària i l'execució dels acords que hagi pres el seu Consell d'Administració.

e) Presentar al Consell d'Administració els avantprojectes de pressupostos, de programa d'actuació, inversions i finançament i de comptes anuals per a la seva aprovació.

f) Proposar al Consell d'Administració els objectius de gestió i criteris d'actuació de l'entitat en tots els àmbits de la seva competència.

g) Disposar les despeses i ordenar, mancomunadament amb el director tècnic o el responsable financer de l'autoritat portuària, els pagaments o moviments de fons.

h) Decidir totes les qüestions no reservades expressament al Consell d'Administració o un altre òrgan de l'entitat.

i) Exercir les facultats especials que el Consell delegui expressament en ell.

j) Les altres facultats que li atribueixi aquesta Llei.

Article 42. *Vicepresident: designació i funcions.*

1. És vicepresident del Consell d'Administració el capità marítim a què es refereix l'article 88 d'aquesta Llei.

Quan l'autoritat portuària gestioni diversos ports, el càrrec recau en el capità marítim que determini la Direcció General de la Marina Mercant.

2. El vicepresident substitueix el president en casos de vacant, absència o malaltia, i, així mateix, pot exercir les funcions que delegui en ell el president o el Consell d'Administració.

Article 43. *Director tècnic.*

1. El director tècnic el nomena i separa Ports de l'Estat a proposta del president de l'autoritat portuària.

2. Corresponen al director tècnic les funcions següents:

a) La direcció tècnica del port i la gestió ordinària de l'entitat i dels seus serveis amb els continguts que es deriven de l'organigrama funcional de cada autoritat portuària, que ha d'aprovar Ports de l'Estat a proposta del president d'aquella, i d'acord amb els criteris i les directrius del Consell d'Administració o del seu president.

b) L'emissió preceptiva d'un informe sobre les autoritzacions i concessions, i l'elaboració dels estudis i informes tècnics sobre els projectes i propostes d'activitats que serveixin de base a aquestes.

c) L'aprovació tècnica dels projectes d'obres que ha d'executar l'autoritat portuària quan aquella sigui preceptiva i no correspongui atorgar-la al Consell d'Administració, d'acord amb el que preveu l'apartat 3, i), de l'article 40, d'aquesta Llei, o aquesta funció no la demani Ports de l'Estat per la quantia o característiques tècniques del projecte.

d) La direcció dels diferents serveis per aconseguir un millor funcionament i eficiència d'aquests, d'acord amb les directrius generals que rebí del Consell d'Administració o del president.

Article 44. *Consell de Navegació i Port.*

1. Com a òrgan d'assistència i informació de la Capitania Marítima i del president de cada autoritat portuària, es crea, en cadascun dels ports de titularitat estatal, un consell de navegació i port, en què poden estar representades les persones físiques o jurídiques que ho sol·licitin en les quals, a més, s'aprecii un interès directe i rellevant en el bon funcionament del port, del comerç marítim o que hi puguin contribuir de manera eficaça.

Entre altres, hi poden estar representades les següents:

a) Les entitats públiques que exerceixin competències i duguin a terme activitats relacionades amb el port.

b) Les corporacions de dret públic i entitats o organitzacions privades l'activitat de les quals estigui relacionada amb les activitats portuàries o marítimes.

c) Els sindicats més representatius en els sectors marítim i portuari en l'àmbit territorial de l'autoritat portuària.

2. La forma de designació i cessament dels seus membres i el règim de les seves sessions els determinen els consells d'administració de les autoritats portuàries corresponents.

Article 45. *Règim econòmic.*

Constitueixen els recursos de les autoritats portuàries:

a) Els productes i rendes del seu patrimoni, així com els procedents de l'alienació dels seus actius i els romanents resultants de l'exercici econòmic anterior.

b) Els ingressos ordinaris i extraordinaris obtinguts en l'exercici de les seves activitats, que tenen el caràcter de recursos de dret privat.

c) Els cànon procedents de la utilització de béns de domini públic portuari, de la prestació de serveis al públic o de l'exercici d'activitats industrials i comercials en l'àmbit portuari.

d) Les aportacions rebudes de Ports de l'Estat.

e) Els que es puguin assignar en els pressupostos generals de l'Estat o en els d'altres administracions públiques, així com les subvencions i auxilis, sigui quina sigui la seva procedència.

f) Els procedents dels crèdits, préstecs i altres operacions financeres que puguin concertar.

g) El producte de l'aplicació del règim sancionador que preveu aquesta Llei.

h) Qualsevol altre que els sigui atribuït.

Article 46. *Fons de contribució.*

1. Les autoritats portuàries han de contribuir amb les seves aportacions, en la forma i quantia que s'especifiqui en els pressupostos anuals de Ports de l'Estat, a cobrir les càrregues, despeses i inversions d'aquest, de les autoritats portuàries a través de l'ens públic esmentat i dels serveis centrals de Senyals Marítimes de l'Estat.

2. Aquestes aportacions tenen la consideració de despesa no reintegrable per a les autoritats portuàries i les determina, inicialment, i sense perjudici de les facultats que corresponen al Govern i a les Corts Generals, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports, a proposta de Ports de l'Estat, a través de l'aplicació d'índexs o fórmules que incorporin com a variables indicadors o conceptes econòmics vinculats a la gestió de les autoritats portuàries, i especialment: el valor dels actius afectes a l'exploració, els ingressos per tarifes o cànon de concessions en què la construcció de l'obra d'infraestructura i l'exploració són a càrrec del concessionari, els beneficis, o les diferents partides d'ingressos, despeses o costos.

Article 47. Fons de finançament.

1. Les autoritats portuàries han de contribuir a la creació i el sosteniment d'un fons de finançament d'inversions portuàries, que ha de gestionar Ports de l'Estat, que no actua com a intermediari financer, i la finalitat del qual és contribuir al finançament dels plans d'inversió de les diferents autoritats portuàries.

2. Les aportacions al fons de finançament interportuari de cadascuna de les autoritats portuàries, que tenen caràcter reintegrable, així com les taxes d'interès actives i passives per a la seva utilització, les ha de determinar i distribuir Ports de l'Estat, tenint en compte la disponibilitat de recursos de cadascuna de les autoritats portuàries i les seves necessitats d'inversió i financeres.

3. Al llarg de l'exercici econòmic Ports de l'Estat pot modificar la distribució del fons de finançament d'inversions d'acord amb l'evolució dels resultats econòmics i les necessitats d'inversió i financeres de cadascuna de les autoritats portuàries.

Article 48. Mesures per garantir el cobrament dels seus recursos.

1. Les autoritats portuàries poden utilitzar per a l'efectivitat dels seus debits amb naturalesa d'ingressos de dret públic, i a través dels seus propis serveis, el procediment administratiu de constrenyiment.

Així mateix, poden convenir amb els òrgans de recaptació del Ministeri d'Economia i Hisenda la gestió recaptadora dels ingressos esmentats en la forma prevista en el Reglament general de recaptació.

2. L'impagament reiterat dels cànon i tarifes meritats per la utilització, gestió i explotació de béns o serveis portuaris faculta les autoritats portuàries per suspendre temporalment la prestació del servei a les entitats deutes, amb el requeriment previ a aquestes i comunicació al capità marítim si afecta la navegació marítima.

Article 49. Règim patrimonial.

1. Per al compliment dels fins que els són propis, les autoritats portuàries tenen un patrimoni propi, format pel conjunt dels béns i drets que l'Estat els atribueixi com a propis, els que adquireixin en el futur mitjançant qualsevol títol o els que els cedeixi o doni qualsevol persona o entitat.

2. Els béns estatals que s'adscriuïn a les autoritats portuàries i estiguin afectes al seu servei conserven la seva qualificació jurídica originària, i s'han d'utilitzar exclusivament per al compliment dels fins determinants de la seva afectació o adscripció.

Les autoritats portuàries poden exercir en qualsevol moment respecte d'aquests béns les facultats d'administració, defensa, policia, investigació i recuperació possessòria que la Llei de costes atorga a l'Administració de l'Estat.

3. L'afectació de nous béns de domini públic a les autoritats portuàries, així com l'adscripció de nous béns patrimonials, l'ha d'efectuar el Ministeri d'Economia i Hisenda, a proposta del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, excepte quan les entitats executin noves obres i instal·lacions o adquireixin nous béns en l'exercici de les seves activitats.

4. Els béns de domini públic portuari que siguin innecessaris per al compliment de fins d'aquest caràcter poden ser desafectats pel ministre d'Obres Públiques i Transports, amb l'informe de la Direcció General de Costes als efectes de la protecció i defensa del domini públic maritimoterrestre, amb la declaració prèvia d'innecessarietat per part del Consell d'Administració de l'autoritat portuària, i s'han d'incorporar al patrimoni d'aquesta, que pot procedir a la seva alienació o permuta. Si el valor és

superior a cinc-cents milions de pessetes i no excedeix els tres mil milions, la seva alienació, a més, l'ha d'autoritzar Ports de l'Estat, i el Govern quan sobrepassi aquesta última quantitat.

En cas que els béns desafectats conservin les seves característiques naturals de béns de domini públic maritimoterrestre, com ara platges o zones de dipòsit de materials solts, de conformitat amb el que preveu la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes, s'han d'incorporar automàticament a l'ús propi del domini públic maritimoterrestre que regula la dita Llei.

5. El Consell d'Administració de l'autoritat portuària, sense necessitat d'una declaració expressa de desafectació del servei, pot acordar el desballestament i, si s'escau, l'alienació de materials inservibles i d'instal·lacions no fixes, així com l'alienació de béns mobles de qualsevol naturalesa.

Article 50. Règim pressupostari i de control.

1. Les autoritats portuàries han d'aprovar cada any els avantprojectes de programa d'actuació, inversions i finançament i de pressupost d'explotació i de capital, que s'han de remetre a Ports de l'Estat per a la seva aprovació amb caràcter previ i integració, de manera consolidada, en els seus propis programes i pressupostos.

En l'elaboració del programa esmentat les autoritats portuàries s'han de subjectar als criteris i directrius de la política pressupostària del Govern i als objectius generals de gestió que estableixi Ports de l'Estat, d'acord amb la política de transports que defineixi el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

2. Les autoritats portuàries han d'ajustar la seva comptabilitat a les disposicions del Codi de comerç, a les del Pla general de comptabilitat i a les altres que hi siguin aplicables, sense perjudici de les obligacions a què es refereix l'article 123 del text refós de la Llei general pressupostària.

3. El règim de control de les activitats econòmiques i financeres de les autoritats portuàries l'han d'exercir, de conformitat amb el que estableixen els articles 17.3 i 20 del text refós de la Llei general pressupostària, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat i el Tribunal de Comptes, respectivament.

4. El Consell d'Administració o l'òrgan en qui aquest delegui ha d'aprovar les modificacions internes dels pressupostos que no n'incrementin la quantia total i siguin conseqüència de les necessitats sorgides durant l'exercici.

Les variacions dels pressupostos d'explotació i de capital s'han d'ajustar al que preveu l'article 87.5 del text refós de la Llei general pressupostària.

Quan no hi concorrin les previsions a què es refereix l'article esmentat, la modificació de les xifres d'inversions reals o financeres reflectides en aquests pressupostos requereix l'autorització del ministre d'Obres Públiques i Transports quan el seu import no excedeixi el 5 per 100 de la suma d'aquestes, i del Govern en els altres casos.

Aquestes variacions requereixen l'informe favorable previ de Ports de l'Estat.

5. L'exercici social es computa per períodes anuals i comença el dia 1 del mes de gener de cada any.

6. El compte de pèrdues i guanys, la proposta, si s'escau, d'aplicació de resultats, el balanç i la memòria justificativa de cada exercici econòmic els ha de presentar el president de l'autoritat portuària al Consell d'Administració per a la seva aprovació, que s'ha de produir abans de finalitzar el primer semestre de l'any següent.

Article 51. Règim tributari.

Les autoritats portuàries queden sotmeses al mateix règim tributari que correspon a l'Estat.

Article 52. Règim de personal.

1. El personal de les autoritats portuàries queda vinculat a aquestes per una relació subjecta a les normes del dret laboral o privat que hi siguin aplicables.

2. La selecció del personal s'ha de fer d'acord amb sistemes basats en els principis de mèrit i capacitat, i, a excepció del personal directiu o de confiança, mitjançant una convocatòria pública.

3. El seu règim de retribucions i incompatibilitats s'ha d'ajustar a l'establert amb caràcter general per al personal de les entitats de dret públic a què es refereix l'article 6 del text refós de la Llei general pressupostària.

Títol II**De la gestió del domini públic portuari****Capítol I****Utilització del domini públic portuari i prestació de serveis portuaris****Secció 1a***Disposicions generals***Article 53. Contingut del domini portuari estatal.**

Pertanyen al domini públic portuari estatal:

a) Els terrenys, obres i instal·lacions fixes portuàries de titularitat estatal afectes al servei dels ports.

b) Els terrenys i instal·lacions fixes que les autoritats portuàries adquireixin mitjançant compravenda, expropiació o per qualsevol altre títol per al compliment dels seus fins, quan siguin degudament afectats.

c) Les obres que l'Estat o les autoritats portuàries realitzin sobre el domini esmentat.

d) Les obres construïdes pels titulars d'una concessió de domini públic portuari, una vegada extingida aquesta.

e) Els terrenys, obres i instal·lacions fixes de senyalització marítima, afectes a les autoritats portuàries per a aquesta finalitat.

f) Els espais d'aigua inclosos a la zona de servei dels ports.

Article 54. Utilització del domini públic portuari estatal.

1. L'ocupació i utilització del domini públic portuari estatal s'ha d'ajustar al que estableix la legislació reguladora del domini públic marítimoterrestre estatal, amb les excepcions i singularitats que recull aquesta Llei.

L'atribució de competències en matèria de gestió de la utilització del domini públic marítimoterrestre efectuada a favor de diferents òrgans de l'Administració de l'Estat s'entén feta a les autoritats portuàries corresponents respecte del domini públic portuari estatal.

2. La utilització del domini públic portuari estatal per a usos que tinguin especials circumstàncies d'exclusivitat, intensitat, perillositat o rendibilitat, o que requereixin l'execució d'obres i instal·lacions no executades per l'autoritat portuària corresponent, exigeix, en tot cas, l'atorgament de l'autorització o concessió corresponent, de conformitat amb el que preveu aquesta Llei.

3. Les autoritzacions i concessions atorgades segons aquesta Llei no eximeixen els seus titulars d'obtenir els permisos, llicències i altres autoritzacions que exigeixin altres disposicions legals. No obstant això, quan aquests s'obtinguin abans del títol administratiu exigible de conformitat amb aquesta Llei, la seva eficàcia queda suspesa fins que aquest s'atorgui.

4. L'atorgament de concessions d'ocupació de domini públic portuari per a activitats emparades per una altra

concessió administrativa atorgada per l'Administració de l'Estat s'ha de fer pel procediment que es determini per reglament.

5. Quan l'objecte d'una concessió d'ocupació de domini públic portuari, extingida per què ha transcorregut el termini màxim de durada que preveu l'article 66.2 de la Llei de costes, sigui l'exercici d'una activitat emparada per una altra concessió, atorgada per l'Administració de l'Estat per un termini superior, per a l'extracció de recursos minerals o per a usos energètics o industrials, el seu titular té dret que se li atorgui una nova concessió d'ocupació de domini públic portuari per un termini igual al que resti de vigència a la concessió de l'activitat extractiva, energètica o industrial, amb un màxim de trenta anys. Aquesta renovació de la concessió es pot reiterar fins a completar el termini superior.

En tot cas, és una condició necessària per a l'atorgament de la concessió d'utilització del domini públic que es mantingui la mateixa activitat industrial, extractiva o energètica per a la qual es va atorgar la concessió inicial, i que el concessionari estigui al corrent en el compliment de les obligacions derivades de la concessió.

Article 55. Activitats, instal·lacions i construccions permeses.

1. A la zona de servei dels ports, només es poden portar a terme les activitats, instal·lacions o construccions que s'ajustin als usos portuaris i als fins propis de les autoritats portuàries.

2. En concret, queden prohibides les ocupacions i utilitzacions del domini públic portuari que es destinin a edificacions per a residència o habitació, a l'estesa aèria de línies elèctriques d'alta tensió i a la publicitat comercial a través de cartells o tanques, mitjans acústics o audiovisuals.

A aquests efectes, no es consideren publicitat els cartells informatius i els rètols indicadors d'establiments o empreses autoritzats per l'autoritat portuària.

3. El règim de prohibicions que estableix la Llei de costes per a la utilització del domini públic marítimoterrestre no és aplicable a les instal·lacions i activitats a realitzar en el domini públic portuari.

Article 56. Sol·licitud d'autorització o concessió.

1. Perquè l'autoritat portuària resolgui sobre l'ocupació o utilització del domini públic portuari de la seva competència, l'interessat ha de formular una sol·licitud que ha d'anar acompanyada del corresponent projecte bàsic i d'un estudi economicofinancer.

2. El projecte bàsic ha d'incloure:

- La descripció de les activitats a dur a terme.
- Les característiques de les obres i instal·lacions.
- L'extensió de la zona de domini públic portuari a ocupar o utilitzar.
- El pressupost estimat de les obres.
- Les altres especificacions que determini el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

3. El projecte s'ha d'adaptar al pla especial d'ordenació de l'espai portuari aprovat o, si no, al pla d'utilització d'aquest.

4. Les obres s'han d'executar de conformitat amb el projecte de construcció que en cada cas aprovi l'autoritat portuària, que ha de completar el projecte bàsic.

5. S'han de regular per reglament els requisits necessaris per formular les sol·licituds d'autoritzacions i concessions en el domini públic portuari, i el contingut de l'estudi economicofinancer, sense perjudici del que preveu l'article 54.4.

6. Els titulars de concessions i autoritzacions de domini públic portuari han de prestar fiança, d'acord amb

les normes de la Llei de costes, davant l'autoritat portuària.

Secció 2a Autoritzacions

Article 57. Àmbit d'exigència.

1. Les activitats que es duguin a terme a l'espai portuari que no requereixin obres o instal·lacions de cap tipus i l'ocupació del domini públic portuari amb instal·lacions desmuntables o amb béns mobles estan subjectes a l'autorització prèvia de l'autoritat portuària.

2. Les autoritzacions només es poden atorgar per a instal·lacions o activitats que no s'oposin a les determinacions que estableixi el pla especial d'ordenació de l'espai portuari o, si no, al pla d'utilització respectiu.

3. Les autoritzacions s'atorguen amb caràcter personal i intransferible «inter vivos», llevat de les autoritzacions d'ocupació de domini públic per als supòsits d'abocaments.

Article 58. Extinció.

1. Les autoritzacions les pot revocar unilateralment l'autoritat portuària en qualsevol moment, sense dret a indemnització, quan siguin incompatibles amb obres o plans aprovats amb posterioritat, entorpeixin l'explotació portuària o impedeixin la utilització de l'espai portuari per a activitats de més interès. Correspon a l'autoritat portuària apreciar les circumstàncies anteriors mitjançant una resolució que, en tot cas, ha de ser motivada, amb l'audiència prèvia del titular de l'autorització.

2. Les autoritzacions caduquen per incompliment de qualsevol de les clàusules o condicions incloses en el títol d'aquestes, mitjançant un expedient instruït a aquest efecte i amb l'audiència prèvia del seu titular. Aquest incompliment, sense perjudici de la tramitació de l'expedient sancionador oportú i de la possible caducitat de l'autorització corresponent, pot donar lloc a la baixa de l'empresa en el Registre d'usos del domini portuari de cada autoritat portuària, i la seva activitat se suspèn temporalment.

3. Les autoritzacions que suposin l'ocupació del domini públic portuari s'atorguen a títol de precari i s'extingeixen per qualsevol dels supòsits que preveu l'article 78 de la Llei de costes.

El termini de venciment es determina en el títol corresponent i no pot excedir els tres anys, llevat dels casos en què aquesta Llei n'estableix un de superior. En cap cas no pot ser objecte de pròrroga.

4. Un cop revocada, caducada o extingida l'autorització, el titular té dret a retirar fora de l'espai portuari els materials, equips o instal·lacions corresponents, i està obligat a fer-ho quan ho determini l'autoritat portuària. En tot cas, està obligat a restaurar la realitat física alterada, i reposar el domini públic portuari al seu estat anterior. L'autoritat portuària pot efectuar la retirada dels materials, equips o instal·lacions, amb càrrec al titular de l'autorització revocada, caducada o extingida, quan ell mateix no l'efectuï en el moment o termini que se li indiqui.

Article 59. Activitats industrials, comercials o de serveis al públic.

1. Per a l'exercici, en l'àmbit portuari, d'activitats industrials, comercials o de serveis al públic, és necessària l'autorització corresponent de l'autoritat portuària.

2. Les autoritzacions se subjecten als plecs de condicions generals i, si s'escau, a les condicions concretes que determini cada autoritat portuària per al port o ports de la seva competència.

Aquests plecs de condicions els ha d'aprovar Ports de l'Estat i han de determinar les garanties i exigències que condicionin el lliure accés a la prestació de serveis al públic en l'àmbit portuari, que, si s'escau, les han de concretar o particularitzar cadascuna de les autoritats portuàries.

L'exercici en l'àmbit dels ports de l'Estat de les activitats de practicatge, de consignació de vaixells, d'agència o consignació de mercaderies, de majoristes de peix i de venda o subhasta de peix requereixen, en tot cas, l'aprovació de plecs de condicions generals als quals s'han de subjectar aquestes.

Article 60. Règim d'abocaments.

1. Es prohibeixen els abocaments o emissions contaminants, ja siguin sòlids, líquids o gasosos, en el domini públic portuari, procedents de vaixells o de mitjans flotants de qualsevol tipus, sense perjudici del que estableixen els apartats 3, 4 i 5 de l'article 21 d'aquesta Llei.

Les restes o deixalles sòlides i líquides procedents de sentines, llastos, rentatge de tancs o bodegues, olis usats, aigües brutes i altres líquids contaminants, s'han de descarregar a terra i dipositar en els recipients, instal·lacions o cisternes que determini l'autoritat portuària en cada cas, o que estiguin previstos en els reglaments de policia del port.

Els recipients, instal·lacions o cisternes s'han d'ajustar, si s'escau, a les recomanacions tècniques que promulgui l'Administració competent.

2. Els abocaments contaminants procedents de vaixells o mitjans flotants de qualsevol tipus en les aigües no portuàries en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció es regulen per les normes específiques aplicables i pels convenis subscrits per Espanya sobre aquestes matèries.

3. Tots els abocaments des de terra al mar requereixen l'autorització de l'Administració competent, que s'atorga d'acord amb la legislació aplicable, sense perjudici de l'autorització d'ocupació de domini públic que, si s'escau, atorgui l'autoritat portuària.

4. El règim jurídic d'aquestes autoritzacions s'ha d'ajustar al que prevegi la legislació de costes per a les autoritzacions d'abocaments.

Article 61. Recepció de residus.

1. Les refineries de petroli, les factories químiques i petroquímiques, les instal·lacions d'emmagatzematge i distribució de productes químics o petroquímics, les instal·lacions per al proveïment de combustibles líquids que posseeixin terminals de càrrega o descàrrega d'hidrocarburs en zones portuàries i les drassanes i instal·lacions de reparació naval han de disposar, pels voltants dels terminals o molls, d'instal·lacions per a la recepció i tractament de residus petrolífers i químics i d'aigües de sentines i per a la neteja d'olis, de greixos i d'altres productes contaminants, així com dels mitjans necessaris per prevenir i combatre els vessaments. Correspon a la Capitania Marítima determinar les instal·lacions i mitjans que siguin necessaris, d'acord amb la reglamentació aplicable.

2. L'autoritat portuària exigeix la disponibilitat d'aquestes instal·lacions i mitjans per autoritzar el funcionament de les instal·lacions portuàries incloses a l'apartat anterior.

Article 62. Obres de dragatge.

1. Tota execució d'obres de dragatge en el domini públic portuari requereix l'autorització corresponent de l'autoritat portuària.

Quan les obres de dragatge afectin la seguretat de la navegació en els canals d'entrada i sortida a la zona de

servei portuari o a la determinació de les zones de fondeig o maniobra, s'exigeix un informe previ i vinculant del capità marítim.

2. Els projectes de dragatge portuaris, fins i tot els que executi l'autoritat portuària, han d'incloure un estudi d'avaluació dels seus efectes sobre la dinàmica litoral i la biosfera marina, així com, quan sigui procedent, sobre la possible localització de restes arqueològiques. Se sol·licita un informe de les administracions competents en matèria de pesca i d'arqueologia.

En cas que es produeixin abocaments de productes de dragatge fora de la zona interior de les aigües del port, cal atènyer-se al que preveu l'article 21.4 d'aquesta Llei.

3. L'autoritat portuària ha de remetre a la Capitania Marítima les dades de les quantitats abocades de material de dragatge, la localització de la zona o zones d'abocament i, quan hi hagi risc que el possible desplaçament del material afecti la navegació marítima, els resultats del seguiment de l'evolució del material abocat.

Secció 3a

Concessions

Article 63. Àmbit d'exigència.

1. L'ocupació de béns de domini públic portuari amb obres o instal·lacions no desmuntables o per un termini superior a tres anys està subjecta a la concessió prèvia atorgada per l'autoritat portuària, d'acord amb els criteris tècnics que, amb caràcter general, determini Ports de l'Estat.

2. Les sol·licituds de concessió només es poden referir a obres, instal·lacions o usos compatibles amb les normes i preceptes que estableixi el pla especial d'ordenació de l'espai portuari o, si no, el pla d'utilització d'aquest.

3. El procediment per atorgar concessions s'ha de subjectar al que estableix la legislació de costes. Se n'ha de donar tràmit d'informació pública, excepte en els supòsits que la concessió es refereixi a la utilització total o parcial d'edificacions existents, sense modificació de la seva arquitectura exterior i per als usos autoritzats en el pla especial d'ordenació de la zona de servei del port o, si no, en els plans d'utilització de l'espai portuari.

Article 64. Actes de disposició o gravamen.

1. Les concessions es poden transmetre mitjançant actes «inter vivos» amb l'autorització prèvia de l'autoritat portuària, que pot exercir els drets de tempteig i retracte en els termes que s'estableixin per reglament.

2. La constitució d'hipoteques i altres drets de garantia sobre les concessions l'ha d'autoritzar l'autoritat portuària concedent.

3. En els supòsits d'adjudicació de la concessió mitjançant una rematada judicial, l'autoritat portuària pot exercir el dret de retracte en el termini de tres mesos, a comptar del moment en què aquella tingui coneixement de l'adjudicació.

Article 65. Rescat.

La valoració del rescat de les concessions s'ha d'efectuar d'acord amb el que disposa la legislació de costes, i s'han de tenir en compte entre les regles s'hi estableixen, a més, les relatives a la possible obsolescència tecnològica de la inversió executada i a la seva rendibilitat, que modulen el valor de les obres o instal·lacions no amortitzades.

Secció 4a

La prestació dels serveis portuaris

Article 66. Concepte de serveis portuaris.

1. Són serveis portuaris les activitats de prestació que tendeixin a la consecució dels fins que aquesta Llei assigna a les autoritats portuàries i que tenen lloc en el seu àmbit territorial. En tot cas tenen aquest caràcter els següents:

- El practicatge.
- El remolc portuari.
- La disponibilitat de les zones de fondeig i l'assignació de llocs de fondeig.
- L'amarratge i desamarratge dels vaixells, atracada i, en general, els que afectin el moviment de les embarcacions.
- L'accionament de rescloses.
- La posada a disposició d'espais, magatzems, edificis i instal·lacions per a la manipulació i l'emmagatzematge de mercaderies i vehicles i per al trànsit d'aquests i de passatgers en el port.
- La posada a disposició de mitjans mecànics, terrestres o flotants per a la manipulació de mercaderies en el port.
- El subministrament als vaixells d'aigua i energia elèctrica i de gel als pesquers.
- La recollida d'escombraries i la recepció de residus sòlids i líquids contaminants procedents de vaixells, plataformes o altres instal·lacions fixes situades a la mar.
- Els serveis contra incendis, de vigilància, seguretat, policia i protecció civil portuaris, sense perjudici dels que corresponguin al Ministeri de l'Interior o a altres administracions públiques.

2. Les tasques de càrrega, descàrrega, estiba, desestiba i transbord de mercaderies objecte de tràfic marítim en els vaixells i dins de la zona portuària s'han de regular i exercir d'acord amb la seva normativa específica.

3. Així mateix, correspon a les autoritats portuàries prestar el servei de senyalització marítima en l'àmbit geogràfic que se'ls assigni.

4. Les activitats i serveis prestats per les autoritats portuàries es regeixen per les normes del dret privat.

Article 67. Règim de prestació.

1. La prestació dels serveis portuaris la poden realitzar directament les autoritats portuàries o mitjançant una gestió indirecta per qualsevol procediment que reconeguin les lleis, sempre que no impliqui un exercici d'autoritat.

Els contractes que subscriu l'autoritat portuària per a la prestació mitjançant gestió indirecta dels serveis portuaris estan subjectes a l'ordenament privat, excepte pel que fa als aspectes que garanteixin la publicitat i concurrència en la seva preparació i adjudicació, que s'han d'ajustar als criteris que dicti Ports de l'Estat i, si no, als que contingui la legislació de contractes de l'Estat relatius al contracte de gestió de serveis públics, per als actes preparatoris.

2. Quan la gestió indirecta del servei necessiti l'atorgament de concessió o autorització d'ocupació de domini públic portuari, les dues relacions han de ser objecte d'un expedient únic, i la seva eficàcia queda vinculada recíprocament.

3. Abans de la subscripció del contracte per a la prestació per part de particulars dels serveis portuaris que s'estimin convenients, l'autoritat portuària ha d'aprovar els respectius plecs de clàusules dels serveis, amb l'informe previ de Ports de l'Estat, en què han de figurar les condicions, garanties, preus i, si s'escau, la productivitat

mínima exigible per a cada activitat o tipus d'operació portuària, així com les penalitats que s'estableixin pel seu incompliment, i s'ha d'assegurar el lliure accés a la prestació del servei, sempre que es compleixin els requisits que s'estableixin en el dit plec.

Capítol II

Règim econòmic de la utilització del domini públic portuari estatal i de la prestació dels serveis portuaris

Secció 1a

Normes generals

Article 68. *Objectius a cobrir.*

1. Els ingressos de les autoritats portuàries han de respondre a l'objectiu d'aconseguir la rendibilitat global del conjunt del sistema portuari i de cadascun dels ports. Amb aquesta finalitat, la suma dels seus productes en el conjunt del sistema i en cada entitat portuària ha de cobrir, almenys, les despeses següents:

- Les d'explotació, conservació i administració pròpies de les entitats públiques portuàries.
- Les càrregues fiscals i, si s'escau, els interessos dels emprèstits emesos i dels préstecs rebuts.
- La depreciació dels seus béns i instal·lacions.
- Un rendiment raonable de la inversió neta en actius fixos, per al conjunt del sistema portuari.

2. Correspon a Ports de l'Estat fixar aquest objectiu per a cada una de les autoritats portuàries, atenent les seves pròpies característiques i condicionaments.

Secció 2a

Cànons

Article 69. *Àmbit i determinació.*

1. L'ocupació o aprofitament del domini públic portuari en virtut d'una concessió o autorització merita el cànon corresponent a favor de l'autoritat portuària, sense perjudici dels que siguin exigibles per altres administracions competents.

2. La prestació de serveis al públic i l'exercici d'activitats industrials o comercials en l'àmbit portuari estan subjectes a un cànon a favor de l'autoritat portuària corresponent.

Als efectes del paràgraf anterior, s'exceptuen del pagament del cànon els serveis exempts del pagament de tarifes portuàries a què es refereix l'article 71 d'aquesta Llei.

3. Aquestes cànons tenen la consideració de preus públics, i les seves característiques, quantia i condicions es determinen mitjançant una ordre del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, amb l'informe previ del Ministeri d'Economia i Hisenda.

Secció 3a

De les tarifes per serveis portuaris

Article 70. *Àmbit i determinació.*

1. Les autoritats portuàries han d'exigir pels serveis portuaris que prestin el pagament de les tarifes corresponents. Aquestes tarifes tenen el caràcter de preus privats.

2. El ministre d'Obres Públiques i Transports ha d'establir, a proposta de Ports de l'Estat i un cop escoltades les associacions d'usuaris d'àmbit estatal directament afectades, els límits mínims i màxims de les tarifes pels serveis

portuaris prestats en ports de competència de l'Estat a què es refereix l'apartat anterior.

3. Les tarifes pels serveis portuaris que prestin les autoritats portuàries s'actualitzen amb periodicitat anual, d'acord amb l'evolució dels diferents components del cost dels serveis i amb els criteris de política portuària que s'estableixin.

4. El tràfic portuari que utilitzi instal·lacions en règim de concessió administrativa construïdes o no per particulars està subjecte al pagament a l'autoritat portuària corresponent de les tarifes que s'estableixin en les clàusules concessionals, amb les bonificacions i exempcions que aquestes determinin.

Article 71. *Exempcions.*

1. Estan exempts del pagament de les tarifes els serveis prestats a:

- Els vaixells de guerra i aeronaus militars nacionals i, en règim de reciprocitat, els estrangers sempre que no realitzin operacions comercials i la seva visita tingui caràcter oficial o d'arribada forçosa.
- El material de les autoritats portuàries i les embarcacions dedicades per les administracions públiques a tasques de vigilància, recerca, protecció i regeneració costanera, repressió del contraban, salvament, lluita contra la contaminació marina, ensenyaments marítims, i, en general, a missions oficials de la seva competència.
- El material i embarcacions de la Creu Roja Espanyola dedicats a les tasques pròpies que té encomanades aquesta institució.

2. El ministre d'Obres Públiques i Transports pot establir exempcions o bonificacions per a activitats d'interès humanitari o social rellevant.

Article 72. *Tarifes de serveis de gestió indirecta.*

1. Les autoritats portuàries poden establir tarifes màximes, de compliment obligat, per als serveis portuaris que es prestin en règim de gestió indirecta.

2. Aquestes tarifes es poden recollir en les clàusules dels contractes que se subscriuguin o bé aprovar mitjançant un acord de l'autoritat portuària corresponent.

3. Les tarifes màximes a què fan referència els apartats anteriors s'han d'actualitzar periòdicament d'acord amb els criteris de política portuària que s'estableixin.

Article 73. *Consignatari de vaixells.*

1. Als efectes d'aquesta Llei, es considera agent consignatari d'un vaixell la persona física o jurídica que actua en nom i representació del navilier o del propietari del vaixell, i que es fa responsable del pagament de les liquidacions que l'autoritat portuària o marítima practiqui per tarifes o altres conceptes originats per l'estada de vaixells al port.

2. El subjecte obligat al pagament d'aquestes liquidacions, efectuades per l'autoritat portuària o marítima, és, en cas que existeixi, el consignatari que ha sol·licitat a aquestes entitats els serveis portuaris corresponents o el capità del vaixell, si aquest no està consignat.

En els dos casos està obligat al pagament el navilier o el propietari del vaixell, amb caràcter solidari.

3. Per garantir les obligacions del consignatari davant l'autoritat portuària o la Capitania Marítima, el consignatari de vaixells ha de dipositar davant l'entitat portuària garanties econòmiques o avals bancaris suficients, d'acord amb els criteris que es determinin en el plec de condicions generals a què es refereix l'article 59.2 d'aquesta Llei.

4. L'agent consignatari d'un vaixell pot renunciar unilateralment a la consignació d'aquest, i ha de comunicar

de manera fefaent a l'autoritat portuària i a la Capitania Marítima aquesta renúncia, que és efectiva respecte de cada autoritat una vegada que s'hagi satisfet a cadascuna els seus deutes pendents, fins al moment de les comunicacions respectives.

Títol III

De la marina mercant

Capítol I

Objectius

Article 74. *Objectius.*

La política de la marina mercant s'ha de dirigir, en el marc de les competències que l'article 149.1 de la Constitució espanyola assigna a l'Administració de l'Estat, a la consecució dels objectius següents:

1. La tutela de la seguretat de la vida humana a la mar.
2. La tutela de la seguretat de la navegació marítima.
3. La tutela de la seguretat marítima.
4. La protecció del medi ambient marí.
5. L'existència dels serveis de transport marítim que demanin les necessitats del país.
6. El manteniment de les navegacions d'interès públic.

Capítol II

Explotació naviliera i règim de les navegacions

Secció 1a

Vaixells i empreses navilieres

Article 75. *Registre de vaixells i empreses navilieres.*

1. El Registre de vaixells i empreses navilieres és un registre públic de caràcter administratiu que té per objecte la inscripció de:

- Els vaixells abanderats a Espanya.
- Les empreses navilieres espanyoles.

2. Als efectes de la seva identificació, en la inscripció dels vaixells s'han de fer constar totes les seves circumstàncies essencials i les seves modificacions, així com els actes i contractes pels quals se n'adquireixi o transmeti la propietat, els de constitució d'hipoteques o imposició de drets reals i qualsevol altre aspecte que es determini legalment o reglamentàriament.

3. En la inscripció de les empreses navilieres s'ha de fer constar l'acte constitutiu i les seves modificacions, el nomenament i cessament dels seus administradors, els vaixells de la seva propietat o que explotin, i qualsevol altra circumstància que es determini legalment o reglamentàriament.

4. La inscripció en el Registre de vaixells i empreses navilieres no eximeix del compliment dels deures d'inscripció en altres registres públics que hi pugui haver.

5. El que disposa aquest article s'entén sense perjudici del que es preceptua a la disposició addicional quinzena, reguladora del Registre especial de vaixells i empreses navilieres.

Article 76. *Abanderament de vaixells.*

1. Els vaixells degudament registrats i abanderats a Espanya tenen a tots els efectes la nacionalitat espanyola.

2. Estan facultats per obtenir el registre i l'abanderament de vaixells civils les persones físiques residents i les persones jurídiques domiciliades a Espanya o països de la Comunitat Econòmica Europea sempre que, en aquest últim cas, designin un representant a Espanya.

3. Els vaixells civils espanyols poden ser abanderats provisionalment a l'estranger i els estrangers a Espanya, en els casos en què es determini per reglament.

4. Les condicions de tot tipus que s'han de complir amb caràcter previ a la concessió de l'abanderament a Espanya s'han d'establir per reglament.

Article 77. *Dotacions dels vaixells.*

1. El nombre de membres de la dotació dels vaixells i les seves condicions de capacitació professional han de ser els adequats per garantir en tot moment la seguretat de la navegació i del vaixell, tenint-ne en compte les característiques tècniques i d'explotació, en els termes que s'estableixin per reglament.

2. Així mateix, s'han de determinar per reglament les condicions de nacionalitat de les dotacions dels vaixells, si bé els ciutadans d'estats membres de la Comunitat Econòmica Europea poden accedir a partir del moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei a les ocupacions en les dotacions dels vaixells que no impliquin l'exercici, encara que només sigui de manera ocasional, de funcions públiques, que queda reservat a ciutadans espanyols.

Article 78. *Responsabilitat civil.*

Les empreses navilieres espanyoles estan obligades a tenir assegurada la responsabilitat civil en què puguin incórrer en el curs de l'explotació dels seus vaixells, en els termes que el Govern determini per reglament d'acord amb les cobertures usuals d'aquest ram en el mercat internacional.

Aquesta reglamentació ha d'establir, així mateix, l'obligatorietat i l'abast de l'assegurança de responsabilitat civil per a la navegació de qualssevol altres vaixells civils espanyols no inclosos al paràgraf anterior.

Igualment, el Govern ha de determinar els supòsits en què els vaixells estrangers que naveguin per la zona econòmica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aigües interiors espanyoles han de tenir assegurada la responsabilitat civil que es pugui derivar de la seva navegació, així com l'abast de la cobertura.

Secció 2a

Comerç exterior de vaixells

Article 79. *Importació i exportació de vaixells.*

1. Les empreses navilieres espanyoles poden importar els vaixells mercants necessaris per a la seva activitat, amb l'acreditació prèvia de la seva baixa en el registre de procedència i la superació dels controls tècnics referents a la seguretat o altres de pertinents d'acord amb la legislació vigent.

2. Les empreses navilieres espanyoles poden exportar lliurement els vaixells mercants espanyols de la seva propietat.

No obstant això, quan sobre aquests vaixells hi hagi càrregues, gravàmens o crèdits marítims privilegiats reconeguts per la legislació vigent i inscrits en el Registre Mercantil o en els que el substitueixin, de conformitat amb el que disposa la disposició final segona de la Llei 19/1989, de 25 de juliol, el creditor pot exigir, prèviament a l'exportació, que l'empresa naviliera presti garantia suficient executable sobre béns o drets en territori espanyol o que el navilier consignï l'import del deute en la forma que preveuen els articles 1.176 a 1.181 del Codi civil. A aquest efecte, la Direcció General de la Marina Mercant ha de

notificar als creditors amb drets inscrits l'existència de l'expedient de baixa en el Registre de vaixells perquè puguin exercir el dret que els reconeix aquest article.

3. Les sol·licituds de baixa en el Registre de vaixells i empreses marítimes les ha de presentar el titular registral del vaixell davant la Direcció General de la Marina Mercant, i la baixa s'entén concedida si no es resol expressament en el termini de quaranta-cinc dies.

4. En circumstàncies excepcionals en què no quedin assegurades les comunicacions marítimes essencials del territori nacional o el proveïment de subministraments i mercaderies el Govern pot establir per reglament les condicions o restriccions aplicables a l'exportació de vaixells mercants.

Aquestes mesures tenen vigència durant el temps que persisteixin les circumstàncies esmentades.

5. El que disposa aquest article s'entén sense perjudici del que preveu la normativa sobre comerç exterior.

Secció 3a

Navegació interior

Article 80. Règim de la navegació interior.

1. La navegació interior amb finalitat mercantil queda reservada als vaixells mercants espanyols, llevat del que la normativa comunitària prevegi sobre això.

Excepcionalment, quan no hi hagi vaixells mercants espanyols adequats i disponibles per prestar una activitat determinada, i pel temps que perduri aquesta circumstància, les empreses navilieres espanyoles poden ser autoritzades pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports per contractar i utilitzar vaixells mercants estrangers per efectuar navegacions interiors.

2. Els vaixells assenyalats a l'apartat anterior poden realitzar lliurement navegació interior d'acord amb les normes de seguretat marítima, navegació i despatx que es determinin per reglament.

3. La realització de navegació de línia regular interior amb finalitat mercantil pot quedar subjecta a l'autorització administrativa per part de l'Administració competent.

Secció 4a

Navegació de cabotatge

Article 81. Navegació de cabotatge.

1. La navegació de cabotatge amb finalitat mercantil queda reservada a vaixells mercants espanyols, llevat del que la normativa comunitària prevegi sobre això.

Excepcionalment, quan no hi hagi vaixells mercants espanyols aptes i disponibles, i pel temps que perduri aquesta circumstància, les empreses navilieres espanyoles poden ser autoritzades pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports per contractar i utilitzar vaixells mercants estrangers per efectuar navegacions de cabotatge.

2. La realització, amb finalitat mercantil, de navegacions de línia regular de cabotatge queda subjecta a autorització administrativa. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha de determinar els requisits que han de complir les empreses navilieres a fi d'acreditar la seva capacitat econòmica, així com la dels vaixells per poder dedicar-se a aquest tipus de navegacions.

3. Als efectes d'aquesta Llei tenen la consideració de línia regular els serveis de cabotatge que, sense que es denominin d'aquesta manera, s'ofereixin de manera general als possibles usuaris i es prestin en condicions de regularitat, publicitat i contractació assimilables als serveis regulars de cabotatge.

4. El que disposa aquest article no és aplicable a les comunitats autònomes amb competència en matèria de transport marítim quan aquest transcorri entre ports o

punts de la mateixa comunitat sense connexió amb ports o punts d'altres àmbits territorials.

Secció 5a

Navegació exterior i extranacional

Article 82. Navegació exterior i extranacional.

1. En situacions d'atemptat greu contra els principis de lliure competència o de llibertat comercial o contra aquells en què es fonamenta el transport marítim internacional, i que afectin vaixells espanyols, el Govern pot adoptar totes les mesures i disposicions que siguin necessàries per a la defensa d'interessos espanyols en conflicte.

2. El Govern, amb respecte al que estableix la normativa comunitària o els acords internacionals subscrits per Espanya, pot reservar, totalment o parcialment, certs tràfics a vaixells mercants espanyols o comunitaris si això és necessari per a l'economia o defensa nacional.

Secció 6a

Establiment d'obligacions de servei públic

Article 83. Establiment d'obligacions de servei públic.

1. L'Administració competent pot establir obligacions de servei públic en els serveis regulars de navegació interior i de cabotatge en què ho estimi pertinent, en consideració a les seves característiques especials, amb la finalitat de garantir-ne la prestació en condicions de continuïtat i regularitat. Aquestes obligacions, si s'escau, poden donar dret a compensacions econòmiques per part de l'Administració, en les condicions que es determinin amb caràcter general o bé en les autoritzacions corresponents.

2. Així mateix, l'Administració competent pot establir obligacions específiques a les empreses navilieres que realitzin serveis regulars o no regulars de navegació interior, de cabotatge, exterior o extranacional per motius de salvament, seguretat marítima, lluita contra la contaminació, sanitaris o altres causes greus d'utilitat pública o interès social. Aquesta exigència dóna dret, si s'escau, a les empreses afectades a la percepció de la compensació econòmica corresponent pels costos addicionals en què hagin incorregut.

Secció 7a

Conferències marítimes i consells d'usuaris

Article 84. Conferències marítimes i consells d'usuaris.

1. S'entén per conferència marítima un grup constituït per dues o més empreses navilieres que efectuen navegacions de línia regular de cabotatge, exterior o extranacional en una o diverses rutes particulars, dins determinats límits geogràfics, i que han concertat un acord, sigui quina sigui la seva naturalesa, dins del marc del qual actuen atenint-se a uns nolis uniformes o comuns o a qualssevol altres condicions convingudes pel que fa a la navegació.

2. Les conferències marítimes han de garantir una oferta de serveis suficient i eficaç, tenint en compte els interessos dels usuaris.

Aquestes conferències estan sotmeses a la competència dels serveis regulars que no hi estan integrats i, si s'escau, dels serveis no regulars que operin en les rutes esmentades, sense que, en cap cas, l'actuació de les conferències pugui suposar l'eliminació de la competència sobre parts substancials del mercat en què presten els

seus serveis, que pugui crear situacions dominants per part de les empreses integrades en aquestes.

3. Els usuaris dels serveis de les línies regulars conferenciades d'acord amb el que estableix l'apartat anterior poden constituir organitzacions denominades consells d'usuaris, per tal de defensar els seus interessos, especialment pel que fa a les condicions tarifàries i de qualitat i regularitat en què es presten els serveis esmentats, i oferir als seus membres un servei d'assessorament i consulta de nolis i serveis marítims.

Article 85. *Obligacions d'informació i consulta.*

1. Les conferències marítimes dels vaixells de les quals facin escala en ports espanyols per carregar o descarregar mercaderies han de comunicar a la Direcció General de la Marina Mercant, en cas que aquesta els ho requereixi, totes els acords de distribució de càrregues, escales o sortides que hagin conclòs, els documents directament relacionats amb els acords, les tarifes i altres condicions de transport.

2. En el supòsit que hi hagi constituïdes conferències marítimes i consells d'usuaris, les dues organitzacions han d'efectuar consultes mútues cada vegada que alguna de les parts els ho sol·liciti amb vista a resoldre els problemes relatius al funcionament dels transports marítims.

Capítol III

Administració marítima

Secció 1a

Administració central

Article 86. *Competències del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.*

En l'àmbit del que disposa l'article 74, corresponen al Ministeri d'Obres Públiques i Transports les competències en matèria d'ordenació general de la navegació marítima i de la flota civil, a excepció de les que en relació amb l'activitat de la flota pesquera i l'ordenació del sector pesquer corresponen al Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació. En especial, són competències del Ministeri d'Obres Públiques i Transports les següents:

1. Les relatives a la seguretat de la vida humana a la mar i de la navegació en relació amb totes les plataformes fixes o els vaixells civils espanyols, així com amb els estrangers quan es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció i d'acord amb el dret internacional.

2. Les relatives al salvament de la vida humana a la mar, així com la neteja de les aigües marítimes i la lluita contra la contaminació del medi marí produïda des de vaixells o plataformes fixes que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, adoptant les mesures que pugui ser necessàries i en particular les assenyalades a la lletra d) de l'article 118.2 d'aquesta Llei i en els termes que li atribueixin els plans i programes que preveu l'article 87.

3. Les referents al control de la situació, del registre i de l'abanderament de tots els vaixells civils espanyols, així com la regulació del despatx, sense perjudici de les autoritzacions prèvies que corresponguin a altres autoritats.

4. L'atorgament de concessions o autoritzacions de serveis de navegació marítima, excepte en el supòsit que una comunitat autònoma tingui competències en matèria de transport marítim i aquest transcorri entre ports o punts d'aquesta, sense connexió amb ports o punts d'altres àmbits territorials.

5. L'ordenació i execució de les inspeccions i controls tècnics, radioelèctrics, de seguretat i de prevenció de la contaminació de tots els vaixells civils espanyols, dels que es trobin en construcció a Espanya, i dels estrangers en els casos autoritzats pels acords internacionals. En aquest àmbit s'inclouen les aprovacions i homologacions dels aparells i elements del vaixell o dels seus materials o equips, per raons de tutela de la seguretat marítima, de la vida humana a la mar i de la navegació.

La realització efectiva de les inspeccions i controls abans assenyalats la pot efectuar directament el Ministeri d'Obres Públiques i Transports, o bé es pot efectuar a través d'entitats col·laboradores, en els termes que s'estableixin per reglament, que, en tot cas, han d'actuar sota els criteris i directrius emanats de l'Administració titular, i com a contraprestació dels seus serveis poden percebre les compensacions econòmiques que s'estableixin per cobrir els seus costos.

6. Les d'auxili, salvament i remolcs, troballes i extraccions marítimes, excepte els de material militar o que puguin afectar la defensa, que continuen corresponent al Ministeri de Defensa, i sense perjudici de les potestats que puguin correspondre a l'Administració competent en matèria de troballes o extraccions de valor històric, artístic o arqueològic.

Quan, com a resultat de l'actuació directa de l'Administració de l'Estat, es produeixin premis o compensacions, aquests s'han d'ingressar directament en el Tresor, i poden generar crèdit per a l'exercici de les activitats que hagi produït l'ingrés esmentat.

Quan l'Administració dugui a terme les activitats a què es fa referència anteriorment a través d'entitats privades o públiques, pot convenir fórmules de repartiment dels premis o compensacions en els oportuns contractes de prestació dels serveis.

7. L'ordenació i el control del tràfic marítim a les aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, sense perjudici de les competències que s'atribueixin a altres autoritats, i específicament les que corresponen al Ministeri de Defensa per a la salvaguarda de la sobirania nacional.

8. El règim tarifari i de prestació de tota classe de serveis marítims, fins i tot l'establiment d'obligacions de servei públic quan no estigui atribuït a altres administracions.

9. El registre i control del personal marítim civil, la composició mínima de les dotacions dels vaixells civils als efectes de seguretat, la determinació de les condicions generals d'idoneïtat, professionalitat i titulació per formar part de les dotacions de tots els vaixells civils espanyols, sense perjudici de les competències del Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació en matèria de capacitació i d'ensenyaments de formació professional nauticopesquera i subaquaticopesquera respecte de les dotacions dels vaixells pesquers.

10. La participació en la Comissió de Fars o altres instruments de col·laboració institucional en matèria de senyalització marítima en les aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, en els aspectes següents:

a) Contribuir a la determinació de les característiques tècniques i el funcionament operatiu dels senyals i la seva ubicació correcta a l'efecte de tutelar la seguretat dels vaixells i de la navegació.

b) La coordinació dels sistemes de senyalització marítima entre si i amb altres sistemes d'ajudes a la navegació activa.

11. L'exercici de la potestat sancionadora de conformitat amb el que preveu la legislació vigent.

12. Qualsevol altres que aquesta Llei o la resta de l'ordenament jurídic li atribueixi.

Article 87. *Del servei públic de salvament.*

1. El servei públic de salvament de la vida humana a la mar i de la lluita contra la contaminació del medi marí el presta l'Administració de l'Estat, així com les restants administracions públiques competents, d'acord amb el principi de coordinació, instrumentat a través dels plans i programes corresponents. Aquests han de preveure de manera integrada les actuacions de cada Administració, així com els mitjans per exercir-les amb independència de la seva titularitat, de la seva adscripció funcional o de la seva localització territorial.

2. El Govern, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Transports, ha d'aprovar el Pla nacional de serveis especials de salvament de la vida humana a la mar i de la lluita contra la contaminació del medi marí. Els plans que en aquesta matèria aprovin les comunitats autònomes competents s'han d'acomodar a les directrius sobre mobilització i coordinació de recursos que figurin en el Pla nacional.

El dit Pla té com a objectius bàsics:

– Coordinar l'actuació dels diferents mitjans capaços de realitzar operacions de recerca, salvament de vides humanes i lluita contra la contaminació marina, pertanyents a les diverses administracions, així com a institucions públiques i privades.

– Implantar un sistema de control del trànsit marítim que cobreixi la totalitat de les nostres costes, mitjançant l'establiment de centres coordinadors regionals i locals.

– Potenciar els mitjans de salvament i lluita contra la contaminació marina ja existents i formar el personal especialitzat que ha de ser el responsable de la direcció i coordinació de les operacions de recerca i salvament i lluita contra la contaminació marina.

3. El Pla nacional ha de ser objecte de desplegament mitjançant programes sectorials i territorials, que ha d'aprovar el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

Per a l'elaboració dels programes, l'Administració de l'Estat pot comptar amb la col·laboració de les comunitats autònomes competents o que disposin de mitjans humans i materials necessaris per a la realització de les activitats que compreguin, a fi d'assegurar la coordinació adequada.

L'Administració de l'Estat pot desenvolupar els programes amb personal i mitjans propis o adscrits a aquesta, o bé mitjançant contractes amb empreses, públiques o privades, o convenis amb entitats de caràcter no lucratiu.

4. Es crea la Comissió Nacional de Salvament Marítim com a òrgan de coordinació per facilitar la participació de les administracions públiques competents en la planificació i en el seguiment dels objectius compresos en aquesta. La seva composició i funcions s'han de determinar per reglament.

Secció 2a

Administració perifèrica

Article 88. *Capitania marítima. Funcions.*

1. En cadascun dels ports en què es dugui a terme un determinat nivell d'activitats de navegació o ho requereixin les condicions de trànsit o seguretat hi ha d'haver una capitania marítima. S'han d'establir per reglament els requisits mínims que responguin als criteris enunciats, així com el procediment per a la creació d'aquests òrgans perifèrics.

En els ports de competència de les comunitats autònomes l'Administració portuària i la Capitania Marítima han de coordinar les seves actuacions per al compliment dels seus fins respectius.

2. En els ports en què no hi hagi consells de navegació i port hi poden haver consells de navegació presidits

pel capità marítim, com a òrgans d'assistència, informació i col·laboració en assumptes marítims, la composició i funcionament dels quals s'han de determinar per reglament.

3. El capità marítim exerceix, entre d'altres, les funcions següents:

a) L'autorització o prohibició d'entrada i sortida de vaixells en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, així com el despatx de vaixells, sense perjudici de les preceptives autoritzacions prèvies que corresponguin a altres autoritats.

b) La determinació per raons de seguretat marítima de les zones de fondeig i de maniobra en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, i correspon a l'Administració portuària competent l'autorització de fondeig i assignació de llocs a la zona de servei dels ports.

c) La intervenció en els procediments de determinació de les condicions dels canals d'entrada i sortida dels ports, mitjançant un informe vinculant en el que afecti la seguretat marítima.

d) La fixació per raons de seguretat marítima dels criteris que determinin les maniobres, incloent-hi l'atràcada, que han de fer els vaixells que portin mercaderies perilloses o presentin condicions excepcionals.

e) La disponibilitat per raons de seguretat marítima dels serveis de practicatge i remolc en aigües situades en zones en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

f) La supervisió de la inspecció tècnica dels vaixells civils espanyols, dels que es trobin en construcció a Espanya, dels estrangers en casos autoritzats pels acords internacionals i de les mercaderies a bord d'aquests, especialment de les classificades internacionalment com a perilloses, així com dels mitjans d'estiba i desestiba en els aspectes relacionats amb la seguretat marítima.

g) I, en general, totes les funcions relatives a la navegació, seguretat marítima, salvament marítim i lluita contra la contaminació del medi marí en aigües situades en zones en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

Secció 3a

Societat de Salvament i Seguretat Marítima

Article 89. *Naturalesa, denominació i objecte.*

1. Es crea, adscrita al Ministeri d'Obres Públiques i Transports i amb la denominació de Societat de Salvament i Seguretat Marítima, una entitat de dret públic de les compreses a l'apartat 1.b) de l'article 6è de la Llei general pressupostària, amb personalitat jurídica, patrimoni propi i plena capacitat d'obrar.

2. Aquesta entitat ha d'ajustar les seves activitats a l'ordenament jurídic privat, excepte en les matèries en què expressament sigui aplicable la Llei general pressupostària, i es regeix pel que disposen aquesta Llei i les normes que la despleguin, així com pel que preveu aquesta secció.

3. La constitució efectiva de l'entitat esmentada ha de tenir lloc en la forma que preveu la disposició final primera, apartat u, d'aquesta Llei.

4. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha de fixar les directrius d'actuació de la Societat, aprovar el pla anual d'objectius, efectuar el seguiment de la seva activitat i exercir, sense perjudici d'altres competències, el control d'eficàcia d'acord amb la normativa vigent.

5. El titular del departament d'adscripció exerceix, en tot cas, les facultats inherents a la potestat reglamentària que exigeixi el funcionament de l'entitat.

Article 90. Objecte de la Societat estatal.

Correspon a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima la prestació de serveis de recerca, rescat i salvament marítim, de control i ajuda del trànsit marítim, de prevenció i lluita contra la contaminació del medi marí, de remolc i embarcacions auxiliars, així com la d'aquells complementaris dels anteriors.

Article 91. Òrgans de govern i gestió de la Societat.

1. Els òrgans de Govern de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima són:

- a) El Consell d'Administració.
- b) El president.

2. L'òrgan de gestió és el director de la Societat.

Article 92. El Consell d'Administració.

1. El Consell d'Administració està format pel president de la Societat, que ho és del Consell, pel director de la Societat i per un mínim de vuit i màxim de quinze membres designats pel ministre d'Obres Públiques i Transports.

Els nomenaments dels membres del Consell d'Administració tenen una durada de quatre anys renovables, llevat que se'n produeixi el cessament.

2. Correspon al Consell d'Administració:

a) Conferir i revocar poders generals o especials a persones determinades, tant físiques com jurídiques, per als assumptes en què sigui necessari aquest atorgament.

b) Aprovar l'organització de la Societat i les seves modificacions, així com les normes internes de funcionament d'aquesta.

c) Dictar les normes de funcionament del mateix Consell pel que fa a convocatòries, reunions, constitució, adopció d'acords, nomenament, separació i funcions del secretari del Consell, i règim econòmic d'aquest, en el marc de les disposicions vigents en matèria d'indemnitzacions per raó del servei per a aquesta classe de societats estatals.

d) Aprovar la plantilla de personal i les seves modificacions, així com els criteris generals per a la selecció, admissió i retribució d'aquest, sense perjudici del que estableix la normativa laboral i pressupostària.

e) Aprovar els avantprojectes de pressupostos anuals de la Societat i del programa d'actuació, inversions i finançament, i elevar-los al titular del departament.

f) Proposar, per a la seva aprovació per part del titular del departament, el pla anual d'objectius.

g) Aprovar el balanç, el compte de pèrdues i guanys, la memòria explicativa de la gestió anual de l'entitat i la proposta, si s'escau, d'aplicació de resultats, i acordar el percentatge d'aquests que es destini a la constitució de reserves en la quantitat que sigui necessària per al funcionament adequat d'aquesta. La resta dels resultats, un cop deduït aquest percentatge, s'ha d'ingressar en el Tresor.

h) Proposar, per a la seva aprovació per part del titular del departament, les tarifes que es puguin facturar per la prestació de serveis relacionats amb l'objecte de la societat.

i) Aprovar els acords, pactes, convenis i contractes que s'atribueixin per reglament al Consell per raó de la seva importància o matèria.

j) Realitzar tots els actes de gestió, disposició i administració del seu patrimoni propi que es reputin necessaris, i en concret, autoritzar les operacions de crèdit i altres operacions d'endeutament que puguin convenir a la Societat, dins els límits que fixin les lleis anuals de pressupostos.

k) Acordar o proposar, si s'escau, al Consell de Ministres, de conformitat amb el procediment que la legislació aplicable estableixi sobre això, la constitució o participació en el capital de tota classe d'entitats que adoptin la forma de societats mercantils i l'objecte social de les quals estigui vinculat amb els fins i objectius de la Societat.

l) Aprovar les regles generals de contractació i els límits econòmics en la capacitat d'aprovació i signatura de contractes del president, i del personal directiu que així ho requereixi.

m) Aprovar les instruccions i plecs generals per a la realització d'obres, adquisicions, estudis i serveis de la Societat, així com aprovar els projectes, o delegar la seva aprovació, en la quantia que determini el Consell.

Article 93. El president: nomenament i funcions.

1. El president de la Societat és el director general de la Marina Mercant.

2. Al president li corresponen les funcions següents:

a) Representar de manera permanent l'entitat i el seu Consell d'Administració en qualssevol actes i davant tota persona física o jurídica, ja sigui pública o privada, en judici o fora de judici, sense perjudici de les facultats d'apoderament pròpies del Consell d'Administració.

b) Convocar, presidir i aixecar les reunions del Consell d'Administració, i dirigir les seves deliberacions i dirigir els empats amb el seu vot de qualitat.

c) Vetllar pel compliment de les normes aplicables a l'entitat i per l'execució dels acords que hagi pres el Consell d'Administració de la Societat.

d) Exercir les facultats especials que el Consell delegui expressament en ell.

3. El president pot delegar determinades funcions en els consellers i en el director de la Societat.

Article 94. El director de la Societat: nomenament i funcions.

1. El director de la Societat és nomenat pel ministre d'Obres Públiques i Transports a proposta del Consell d'Administració.

2. Correspon al director de la Societat l'exercici de les funcions següents:

a) Dirigir els serveis de la Societat i controlar l'exercici de la seva activitat.

b) Dirigir i controlar els serveis marítims encomanats per l'Administració marítima sota la direcció i instruccions d'aquesta i prestar-li suport tècnic en l'exercici de les seves competències específiques.

c) Presentar al Consell d'Administració l'avantprojecte de pressupostos, el programa d'actuació, inversions i finançament, el pla anual d'objectius i els comptes anuals per al seu examen i tramitació posterior.

d) Disposar les despeses i ordenar els pagaments corresponents.

Article 95. Règim de personal.

El personal de la societat es regeix per les normes de dret laboral o privat que hi siguin aplicables.

La selecció d'aquest personal s'ha de fer d'acord amb sistemes basats en els principis de mèrit i capacitat, i, a excepció del personal directiu, mitjançant una convocatòria pública.

Article 96. Règim pressupostari.

1. La societat ha d'elaborar anualment un programa d'actuació, inversions i finançament d'acord amb el que disposa l'article 87 del text refós de la Llei general pressupostària. Aquest programa, acompanyat d'una memòria

explicativa del seu contingut i de les principals modificacions que conté respecte al que es trobi en vigor, s'ha de remetre al Ministeri d'Obres Públiques i Transports als efectes del que estableix l'article 89.2 del dit text legal.

2. L'entitat ha d'elaborar anualment els pressupostos d'explotació i de capital que, una vegada acordats pel Consell d'Administració, s'han de tramitar en la forma que estableixen els articles 87.4 i 90 del text refós de la Llei general pressupostària. Al pressupost de capital s'ha d'adjuntar el detall plurianual dels projectes d'inversió finançats per aquest.

3. El Consell d'Administració ha d'aprovar les modificacions internes dels pressupostos que no incrementin la quantia global d'aquests i que siguin conseqüència de les necessitats sorgides durant l'exercici.

4. La resta de variacions dels pressupostos d'explotació i de capital que no afectin subvencions dels pressupostos generals de l'Estat les ha d'autoritzar:

a) El ministre d'Economia i Hisenda, quan no excedeixin el 5 per 100 del pressupost respectiu, i el Govern en els altres casos, sempre que l'entitat rebí subvencions d'explotació o capital amb càrrec als pressupostos generals de l'Estat.

b) Quan no rebí aquestes subvencions, la modificació de les xifres d'inversions reals o financeres que reflecteixin aquests pressupostos requereix l'autorització del ministre d'Obres Públiques i Transports quan el seu import no excedeixi el 5 per 100 de la suma d'aquestes, i del Govern en els altres casos.

5. L'exercici social es computa per períodes anuals i comença el dia 1 del mes de gener de cada any.

6. El compte de pèrdues i guanys, la proposta, si s'escau, d'aplicació de resultats, el balanç i la memòria justificativa de cada exercici econòmic, els ha de presentar el director de la Societat al Consell d'Administració per a la seva aprovació, que s'ha de produir abans de finalitzar el primer semestre de l'any següent.

Article 97. Règim patrimonial i financer.

1. La Societat, per al compliment del seu objecte, té un patrimoni propi, format pel conjunt dels béns i drets que l'Estat li atribueixi com a propis, els que adquireixi en el futur per qualsevol títol o li cedeixi o doni qualsevol persona o entitat.

2. A l'entitat se li adscriuen, així mateix per al compliment del seu objecte, els centres de control de trànsit marítim i de coordinació regional de salvament marítim i lluita contra la contaminació, així com els corresponents mitjans materials, personals, pressupostaris i financers.

Igualment, s'adscriuen a la Societat els remolcadors, les embarcacions de salvament, les llanxes de neteja i la totalitat del material de seguretat actualment adscrits a la Direcció General de la Marina Mercant, incloent-hi els mitjans materials cedits per aquesta Direcció General a la Creu Roja, així com els recursos pressupostaris corresponents.

3. La Societat que es crea es finança mitjançant:

a) Els productes, rendes i increments del seu patrimoni propi, així com les rendes del patrimoni que se li adscriu.

b) Els ingressos ordinaris i extraordinaris obtinguts en l'exercici de les seves activitats.

c) Les subvencions que, si s'escau, es puguin incloure en els pressupostos generals de l'Estat.

d) Les subvencions, aportacions i donacions que es concedeixin a favor seu procedents de fons específics de la Comunitat Econòmica Europea, d'altres administracions públiques, d'ens públics, així com de particulars.

e) Els procedents de préstecs, crèdits i altres operacions financeres que puguin concertar.

f) Qualsevol altre recurs no previst a les lletres anteriors que li pugui correspondre per llei o se li atribueixi per conveni, donació o per qualsevol altre procediment legalment establert.

Article 98. Règim de contractació.

La contractació de la Societat s'ha d'ajustar als principis de publicitat, concurrència, salvaguarda de l'interès de l'entitat i homogeneïtzació de comportaments en el sector públic, establerts a la disposició transitòria segona del Reglament general de contractació de l'Estat, i ha de tenir lloc en règim de dret privat, sense perjudici de les funcions de coordinació que, en matèria de subministraments informàtics, puguin correspondre a òrgans de l'Administració de l'Estat.

Article 99. Comptabilitat i règim de control.

1. La Societat queda sotmesa al règim de comptabilitat pública en els termes que preveu el títol VI del text refós de la Llei general pressupostària.

2. El règim de control de les activitats econòmiques i financeres de l'entitat l'exerceixen, de conformitat amb el que estableixen els articles 17.1 i 20 del text refós de la Llei general pressupostària, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat i el Tribunal de Comptes, respectivament.

Article 100. Transformació de la societat «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».

1. El Govern, en un termini de sis mesos a partir de la constitució de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima, ha de procedir a adoptar totes les mesures que siguin necessàries per incorporar al seu patrimoni propi la totalitat de les accions representatives del capital social de «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».

2. Durant el temps que transcorri des de la constitució de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima fins a la incorporació al seu patrimoni de les accions de la societat «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», aquesta continua funcionant d'acord amb les directrius i instruccions que dicti la Direcció General de la Marina Mercant a través dels òrgans de govern i gestió de la nova societat de salvament i seguretat marítima.

Capítol IV

Dels cossos de la marina civil

Article 101. Cossos de marina civil.

Es crea, adscrit al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, el cos de l'Administració civil de l'Estat següent:

Cos especial facultatiu de marina civil, del grup A, a què es refereix l'article 25 de la Llei 30/1984, de 2 d'agost.

Capítol V

Del servei de practicatge

Article 102. Definició i règim de gestió.

1. S'entén per practicatge el servei d'assessorament als capitans de vaixells i artefactes flotants, per facilitar la seva entrada i sortida a port i les maniobres nàutiques dins d'aquest, en condicions de seguretat i en els termes que estableixin aquesta Llei, la reglamentació general que reguli aquest servei, així com les altres disposicions normatives o contractuals que hi siguin aplicables.

2. Els pràctics de port que facin les funcions de practicatge han de tenir la qualificació professional adequada, degudament constatada en els termes que l'Administra-

ció marítima determini per reglament per a cada port o grup de ports.

3. El servei de practicatge l'exerceix, en els ports que depenguin de l'Administració de l'Estat, l'autoritat portuària corresponent, a través de contractes amb tercers o bé per gestió directa.

4. La substitució de l'actual gestió indirecta del servei de practicatge per la seva gestió directa està justificada per l'existència en la indirecta de problemes greus i reiterats de gestió o de qualitat en el servei, i l'ha d'autoritzar, a proposta de l'autoritat portuària corresponent, Ports de l'Estat, un cop escoltats el Consell de Navegació i Port i l'organització que, en l'àmbit estatal, tingui la representació professional dels pràctics.

5. L'autoritat portuària, com a titular del servei de practicatge, ha d'establir les condicions de prestació d'aquest, les tarifes aplicables als usuaris, el control de la seva prestació i la competència sancionadora en els termes que preveuen aquesta Llei, la reglamentació específica aplicable, els plecs de condicions generals per a la prestació del servei i el contracte corresponent.

Igualment, l'autoritat portuària ha de determinar el nombre de pràctics necessaris per a la prestació del servei de practicatge, un cop escoltats la Capitania Marítima, el Consell de Navegació i Port i l'organització que en l'àmbit estatal tingui la representació professional dels pràctics.

6. Es consideren aplicables a aquest servei pel que fa als treballadors que hi intervinguin, i en especial a efectes del règim de jornada de treball, les regles que, quant a prolongació de treball efectiu amb temps de permanència o disponibilitat, estiguin previstes en la normativa sobre jornada laboral en transports.

7. Les funcions encomanades a les autoritats portuàries en els apartats anteriors d'aquest article les exerceix, en el cas dels ports de competència de les comunitats autònomes, l'Administració portuària de què depenguin. Hi és aplicable, en tot cas, el que disposa l'apartat 8 d'aquest article.

8. Són competències de l'Administració marítima les següents:

a) La determinació de la necessitat de l'existència en un port d'un servei de practicatge, així com, si s'escau, la no-obligatorietat de la seva utilització i les condicions tècniques amb què s'ha de prestar aquest servei, per raons de seguretat marítima, un cop escoltada l'Administració portuària competent, així com el Consell de Navegació i Port, o, si s'escau, de Navegació, i l'organització que en l'àmbit estatal tingui la representació professional dels pràctics.

b) La determinació dels requisits professionals i de titulació mínims que han de reunir els aspirants a pràctics, així com l'establiment i realització de les proves necessàries per al reconeixement de la capacitat per prestar els serveis de practicatge en un port o grup de ports determinat.

c) La determinació de les condicions de formació permanent i de reciclatge, així com de les proves de suficiència que han de superar els pràctics per comprovar en tot moment la seva qualificació tècnica i aptitud física adequades, com a requisits per mantenir la seva capacitat com a pràctics d'un port o grup de ports determinat.

d) La decisió sobre la possibilitat de realitzar en condicions acceptables, des de la perspectiva de la seguretat marítima, les operacions de practicatge o sobre les condicions de la seva realització, en cas de discrepància professional entre els pràctics i l'autoritat portuària.

e) La suspensió cautelar de l'habilitació del pràctic, per exigències de seguretat en el servei de practicatge, a partir de la incoació de l'expedient oportú i fins que sobre aquest recaigui una resolució definitiva.

Article 103. *Règim econòmic.*

1. Com a contraprestació dels serveis de practicatge prestats directament per les autoritats portuàries, aquestes perceben les tarifes corresponents, de conformitat amb el que estableix l'article 70 d'aquesta Llei.

2. Quan els serveis de practicatge es prestin de manera indirecta, les seves tarifes màximes s'han d'ajustar al que estableixen l'article 72 d'aquesta Llei i el corresponent contracte de prestació del servei.

Article 104. *Responsabilitat.*

La responsabilitat civil en què puguin incórrer els pràctics o les autoritats portuàries en la gestió del servei de practicatge no pot superar, en cas de sinistre, la quantia de dues mil pessetes per unitat d'arqueig brut del vaixell per al qual presten el servei, amb un límit màxim de cent milions de pessetes.

A aquest efecte, s'entén per arqueig brut el que defineixen els convenis internacionals subscrits per Espanya i les normes reglamentàries nacionals que hi siguin aplicables.

Capítol VI

Taxes per serveis d'inspecció i control

Article 105. *Àmbit i règim d'exigència.*

1. Les inspeccions i controls tècnics, radioelèctrics, de seguretat marítima i de prevenció de la contaminació a què es refereix l'apartat 5 de l'article 86 d'aquesta Llei i que siguin necessaris per a l'emissió, renovació o modificació de certificats que acreditin el compliment per part dels vaixells i els seus elements dels requisits i especificacions que prevegi la legislació vigent, donen dret a la percepció per l'Administració marítima de taxes compensatòries del cost dels tràmits i actuacions necessaris d'acord amb el que disposen els apartats següents.

2. Constitueix el fet imposable d'aquestes taxes la prestació per part de l'Administració dels serveis o actuacions esmentats a l'apartat anterior.

3. Són subjectes passius de les taxes les persones naturals o jurídiques destinatàries dels serveis o actuacions administratives corresponents.

4. La determinació de la quantia de les taxes i les seves modificacions corresponents s'ha d'efectuar d'acord amb les previsions que conté la Llei 8/1989, de 13 d'abril, sobre taxes i preus públics.

5. Les taxes es meriten en el moment de la sol·licitud o en el de la prestació del servei quan aquest no sigui a petició de part.

6. El rendiment de les taxes s'ha d'ingressar en el Tresor, i pot generar crèdit per a activitats objecte de les taxes.

7. Les taxes poden ser objecte d'autoliquidació pel subjecte passiu en la forma que es determini per reglament.

Títol IV

Règim de policia

Capítol I

Reglament de policia dels ports de l'Estat

Article 106. *Reglament de servei i policia.*

1. Les autoritats portuàries han d'elaborar, amb un informe de la Capitania Marítima, un reglament de servei i policia del port que reguli el funcionament dels diferents

serveis i operacions i que s'ha d'enviar a Ports de l'Estat per a la seva elevació, acompanyat de l'informe corresponent, al Ministeri d'Obres Públiques i Transports per a la seva aprovació.

2. El reglament a què es refereix el paràgraf anterior, una vegada aprovat, s'ha de publicar en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Capítol II

Mesures que garanteixen l'activitat portuària i la navegació

Article 107. *Enfonsament de vaixells.*

1. L'autoritat portuària, amb l'informe previ de la Capitania Marítima, quan un vaixell presenti perill d'enfonsament en el port, si, un cop requerit el navilier o consignatari perquè abandoni el port o repari el vaixell, aquest no ho fa, el pot traslladar o procedir al seu enfonsament, a costa d'aquell, on no perjudiqui l'activitat portuària, la navegació o la pesca. A aquest últim efecte, s'ha de sol·licitar un informe de l'Administració pesquera, que s'entén positiu si no s'emet en el termini de quinze dies o en el que fixi l'autoritat portuària, per raons d'urgència davant l'amenaça d'enfonsament.

2. En els supòsits d'enfonsament de vaixells en les aigües d'un port, l'autoritat portuària ha d'assenyalar als seus propietaris, naviliers, representants o a les companyies asseguradores on han de situar les seves restes o el vaixell una vegada reflotat, dins el termini que determini a aquest efecte, així com les garanties o mesures de seguretat que s'han de prendre per evitar un nou enfonsament.

Si incompleixen les ordres o acords de l'autoritat portuària, aquesta pot utilitzar per al rescat del vaixell enfonsat els mitjans d'execució forçosa que prevegi l'ordenament jurídic, i, en tot cas, el propietari o navilier queda obligat a sufragar les despeses ocasionades.

Si en el termini establert per reglament aquest no abona les quantitats meritades pel rescat, l'autoritat portuària pot procedir a l'alienació de les restes del vaixell, i deduir de l'import obtingut les despeses ocasionades. Si no n'hi ha prou, la diferència s'exigeix per via de constreyniment.

3. Si el perill d'enfonsament o l'enfonsament del vaixell té lloc fora del port i en una zona en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, el capità marítim és competent per exercir les accions a què es refereix aquest article.

Article 108. *Operacions de desballestament.*

En les operacions de desballestament de vaixells, instal·lacions marítimes i material inservible que es realitzin en aigües portuàries, s'exigeix prèviament l'informe vinculant del capità marítim a l'efecte de donar compliment a la normativa sobre seguretat marítima.

Article 109. *Protecció de la navegació lliure.*

En cas que un o diversos vaixells impedeixin o destorbin el lliure accés a un port, canal o via navegable, o el lliure trànsit per aquests, o quan un vaixell hagi sortit a la mar amb incompliment greu de les normes sobre despatx, o desobeeixi les ordres de les capitanies marítimes competents, aquestes poden prendre, amb caràcter immediat, i amb la durada que s'estimi necessària, totes les mesures que siguin necessàries, de conformitat amb l'ordenament jurídic, per restablir la legalitat infringida o la lliure navegació afectada.

Als efectes indicats, el capità marítim ha de donar les ordres oportunes al respectiu capità del vaixell, o qui actuï

en nom d'aquest. Les ordres esmentades les han de complir l'interessat i tots els que estiguin en el vaixell, sense perjudici de l'exercici de les accions que corresponguin, d'acord amb les lleis, als que es creguin perjudicats.

En cas que sigui necessari, el capità marítim pot imposar la detenció, fondeig i retenció del vaixell en el lloc que es determini, durant el temps imprescindible, fins que es restableixi la normalitat.

Article 110. *Situació de perill a bord.*

Els capitans de vaixells o els que actuïn en nom d'aquests poden adoptar, amb caràcter extraordinari, totes les mesures de policia que estimin necessàries per al bon règim de bord en cas de perill.

Article 111. *Prevenició d'activitats il·lícites i tràfics prohibits.*

A l'efecte de prevenir la realització d'activitats il·lícites o l'exercici de qualsevol tràfic prohibit, el Govern pot impedir, restringir o condicionar la navegació de determinades categories de vaixells civils en les aigües interiors, el mar territorial o la zona contigua.

Article 112. *Mesures de garantia de la navegació marítima i del medi marí.*

En les aigües en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, a l'efecte de salvaguardar la seguretat de la navegació i de prevenir la contaminació del medi marí, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports a través de les autoritats portuàries i capitanies marítimes pot visitar, inspeccionar, condicionar el fondeig, capturar, iniciar procediments judicials i, en general, adoptar les mesures que s'estimin necessàries respecte dels vaixells que vulnerin o puguin vulnear els béns jurídics esmentats.

Aquestes mesures es poden adoptar sense perjudici de les que, a aquest efecte, puguin decidir altres organismes o administracions públiques competents en matèria de preservació del medi marí.

Capítol III

Infraccions

Article 113. *Concepte i classificació.*

1. Constitueixen infraccions administratives en l'àmbit de la marina mercant i en el portuari estatal, les accions i omissions que aquesta Llei tipifica i sanciona.

2. Les infraccions es classifiquen en lleus, greus i molt greus, segons els criteris que s'indiquen als articles següents.

Article 114. *Infraccions lleus.*

Són infraccions lleus les accions o omissions que, tot i no tenir la consideració d'infracció greu o molt greu, per la seva transcendència o per la importància dels danys ocasionats, estiguin tipificades en algun dels supòsits següents:

1. Pel que fa a l'ús del port i les seves instal·lacions.

a) L'incompliment de les disposicions que estableixi el reglament de servei i policia del port.

b) L'incompliment de les ordenances establertes o les instruccions donades per l'autoritat portuària en relació amb les operacions marítimes en l'àmbit del port.

c) La realització d'aquestes operacions marítimes en l'àmbit portuari amb perill per a les obres, instal·lacions, equip portuari o altres vaixells, o sense prendre les precaucions necessàries.

d) L'incompliment de les ordenances establertes o les instruccions donades per l'autoritat portuària pel que fa a operacions d'estiba i desestiba, càrrega i descàrrega, emmagatzematge, lliurament i recepció i qualssevol altres relacionades amb la mercaderia.

e) La utilització no autoritzada, inadequada o sense les condicions de seguretat suficients, dels equips portuaris, ja siguin de l'autoritat portuària o de particulars.

f) L'incompliment de les ordenances o instruccions donades per l'autoritat portuària en l'àmbit de les seves competències sobre l'ordenació dels tràfics i mitjans de transport terrestre o marítim.

g) La informació incorrecta facilitada a l'autoritat portuària sobre els tràfics de vaixells, mercaderies, passatgers i vehicles de transport terrestre, especialment sobre les dades que serveixin de base per a l'aplicació de les tarifes portuàries.

h) Causar per negligència o dol directament danys a les obres, instal·lacions, equips, mercaderies, contenidors i mitjans de transport marítims o terrestres, situats a la zona portuària.

i) L'incompliment de la normativa o de les instruccions que en matèria de seguretat marítima o de contaminació dictin els òrgans competents.

j) Qualsevol altra actuació o omissió que causi danys o menyscabament als béns del domini públic portuari, o al seu ús o explotació.

2. Pel que fa a les activitats subjectes a autorització prèvia, concessió o prestades mitjançant contracte.

a) L'incompliment de les condicions dels corresponents títols administratius de les clàusules dels contractes de prestació indirecta dels serveis portuaris o dels plec de condicions generals que els regulin, sense perjudici de la seva caducitat o rescissió.

b) La publicitat exterior no autoritzada en l'espai portuari.

c) El subministrament incorrecte o deficient d'informació a l'autoritat portuària, per pròpia iniciativa o a requeriment d'aquesta.

d) L'incompliment parcial o total d'altres obligacions que estableixen aquesta Llei i les disposicions que la despleguin i apliquin, i l'omissió d'actes que siguin obligatoris de conformitat amb aquestes.

e) L'incompliment dels reglaments de servei i policia del port, del Reglament general de practicatges i altres normes reglamentàries que regulin activitats portuàries.

3. Infraccions contra la seguretat marítima.

a) Les accions de les persones embarcades que, en estat d'ebrietat o sota la influència de substàncies psicòtropes, drogues tòxiques o estupefaents, posin en perill la seguretat del vaixell.

b) Els actes contraris a les normes reglamentàries o ordres dictades pel capità o oficialitat del vaixell que puguin pertorbar la seguretat de la navegació.

4. Infraccions contra l'ordenació del tràfic marítim.

a) La falta de presentació per part del capità o de la persona que ho hagi de fer de la documentació exigida.

b) L'incompliment de les normes reglamentàries en matèria de marina mercant sobre càrrega o descàrrega de mercaderia a bord o embarcament o desembarcament de passatgers.

c) La utilització, dins del port, de senyals acústics no autoritzats pel reglament corresponents.

d) La navegació de qualsevol classe de vaixells, embarcacions o artefactes destinats a usos de transport, pesca o d'esbarjo en la franja de mar contigua a la costa d'una amplada de dos-cents metres a les platges i cinquanta metres a la resta de la costa, excedint el límit de velocitat que marquin les disposicions vigents.

e) La navegació, llevat de causa de força major, realitzada per qualsevol classe de vaixell, embarcació o artefacte destinat a usos esportius, fora dels canals abalisats per a accés a la costa, en les zones marcades com reservades al bany i degudament abalisades.

f) L'incompliment del deure de facilitar la informació que s'hagi de subministrar a l'autoritat marítima, per pròpia iniciativa o a requeriment d'aquesta, o fer-ho de manera incorrecta o deficient.

5. Infraccions relatives a la contaminació del medi marí.

a) L'incompliment de les normes o la inobservança de les prohibicions que contenen els reglaments de policia de ports o d'altres aigües sobre manteniment de la neteja de les aigües o aprofitaments comuns del medi marítim.

b) La realització de reparacions, carenes i recollides susceptibles de causar contaminació en contravenció de la normativa aplicable.

Article 115. *Infraccions greus.*

Són infraccions greus les accions o omissions tipificades a l'article anterior, quan suposin lesió a alguna persona que motivi baixa per incapacitat laboral no superior a set dies, o danys o perjudicis superiors a les dues-centes mil pessetes i inferiors a un milió de pessetes, les que posin en perill la seguretat del vaixell o de la navegació, la reincidència en qualsevol de les faltes tipificades com a lleus abans del termini establert per a la seva prescripció i, en tot cas, les següents:

1. Infraccions relatives a l'ús del port i a l'exercici d'activitats que s'hi presten.

a) Les que suposin o impliquin un risc greu per a les persones.

b) L'abocament no autoritzat des de vaixells o artefactes flotants de productes sòlids, líquids o gasosos a la zona II, exterior de les aigües portuàries.

c) L'incompliment de la normativa establerta per a les operacions d'estiba o desestiba en la seva legislació específica.

d) L'incompliment de les normes, ordenances i instruccions sobre la manipulació i emmagatzematge a terra de mercaderies perilloses o l'ocultació d'aquestes o de la seva condició.

e) L'oferiment o lliurament de diners o un altre tipus de regals o presents al personal de l'autoritat portuària o marítima o al personal de les societats estatals d'estiba i desestiba, per tal de captar la seva voluntat en benefici del subornador, així com la sol·licitud, exigència o acceptació del personal d'aquestes entitats o societats de presents, obsequis, regals o diners.

f) L'obstrucció a l'exercici de les funcions de policia que corresponguin a l'autoritat portuària o marítima.

g) El falsejament de la informació subministrada a l'autoritat portuària per pròpia iniciativa o a requeriment d'aquesta.

h) L'omissió per part del capità de sol·licitar els serveis de practicatge o remolcadors que siguin obligatoris segons les disposicions vigents.

2. Infraccions contra la seguretat marítima.

a) Les baralles i batusses entre les persones embarcades quan afectin la seguretat del vaixell o de la navegació.

b) Els actes contraris a les normes reglamentàries o ordres dictades pel capità o oficials, susceptibles de perjudicar greument la seguretat del vaixell o de la navegació.

c) Portar armes, aparells o substàncies perilloses sense l'autorització prèvia del capità del vaixell.

d) Les accions o omissions de qualsevol membre de la tripulació del vaixell mentre es trobi en estat d'ebrietat o sota la influència de substàncies psicòtropes, drogues tòxiques o estupefaents a conseqüència dels quals es pugui alterar la seva capacitat per exercir les seves funcions.

e) La negativa del capità a mantenir a bord un polissó fins al seu lliurament a les autoritats competents o a les que aquestes disposin.

f) L'omissió injustificada per part del capità, o per qui tingui el comandament en substitució d'aquell, en cas d'abordatge, de donar informació referent al nom i port de matrícula del vaixell que es troba sota el seu comandament, lloc de procedència i de destinació.

g) L'embarcament clandestí a bord d'un vaixell espanyol.

h) Que els capitans, patrons o un altre personal marítim traspassi els límits d'atribucions que corresponguin a la titulació professional o d'esbarjo que posseeixin.

i) La falta de comunicació per part dels interessats a la Capitania Marítima més pròxima, llevat de causa justificada, del cessament de la situació de perill d'un vaixell o plataforma fixa que hagi ocasionat la seva petició d'auxili.

j) La falta de coneixement o compliment per part dels membres de la dotació de tot vaixell civil espanyol de les seves obligacions i funcions atribuïdes en el quadre orgànic corresponent per a situacions de sinistre, aprovat per l'Administració d'acord amb els reglaments aplicables.

k) L'incompliment per part dels naviliers, capitans i patrons de les normes sobre reconeixements i certificats del vaixell i dels seus elements.

l) La navegació, llevat de causa de força major, realitzada per qualsevol classe de vaixell, embarcació o artefacte destinat a usos de transport, pesca o d'esbarjo fora dels canals abalisats d'accés a la costa, en les zones de bany, quan causi lesions als usuaris d'aquestes.

m) Les accions o omissions no compreses als apartats anteriors que posin en perill la seguretat del vaixell o de la navegació.

3. Infraccions contra l'ordenació del tràfic marítim.

a) L'incompliment de les normes vigents sobre l'ús en els vaixells del pavelló nacional o contrasenyes.

b) Que els vaixells naveguin sense portar el nom i foli d'inscripció reglamentari quan sigui procedent.

c) La mancança, deteriorament o inexactitud greu de la documentació reglamentària del vaixell.

d) La realització sense l'autorització adequada d'activitats comercials portuàries, de comerç exterior o interautonòmic en ports, llocs de la costa o situacions de fondeig en aigües interiors o mar territorial.

e) Incomplir les instruccions de les capitania marítimes en l'àmbit de les seves competències, sobre manobres i navegació dels vaixells en els ports, rades o altres aigües marítimes no portuàries.

f) Incomplir les normes reglamentàries o les instruccions de les capitania marítimes sobre règim i tràfic d'embarcacions, fins i tot d'esbarjo o dedicades a qualsevol ús, i sobre l'ús de tot artefacte la utilització del qual pugui significar risc per a la navegació o per a les persones.

g) Incomplir les normes sobre despatx de vaixells i embarcacions o sobre enrolament de tripulacions i règim del rol davant les capitania marítimes i oficines consulars.

h) L'exercici de les indústries marítimes flotant incomplint les normes sobre inscripció marítima, així com la falta de llibreta o de qualsevol altre document o requisit reglamentari exigint per a l'exercici de la professió.

i) La infracció de les normes sobre inscripció dels vaixells, embarcacions o plataformes fixes en les llistes

corresponents del Registre de vaixells i empreses navilieres i la utilització d'uns o altres en tràfics o activitats no permeses per les inscripcions.

j) La infracció de les normes sobre utilització d'estacions i serveis radioelèctrics pels vaixells.

k) L'incompliment de l'obligació d'inscripció de les empreses en el Registre de vaixells i empreses navilieres, o de donar compte a aquest dels actes, contractes o acords que hi hagin de ser inscrits o anotats.

l) La construcció d'un vaixell o la realització d'obres de transformació o canvi de motor sense l'autorització administrativa estatal que correspongui o amb infracció de les normes que la regulen, així com l'avarada sense el permís corresponent.

m) La infracció de les normes reglamentàries sobre desballestament dels vaixells i sobre destrucció o abandonament de les plataformes fixes en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

n) L'incompliment de les condicions establertes en les concessions o autoritzacions de prestació de serveis marítimes.

ñ) L'incompliment del deure de facilitar la informació que s'hagi de subministrar per reglament a les autoritats marítimes o fer-ho de manera incorrecta.

4. Infraccions relatives a la contaminació del medi marí produïda des de vaixells o plataformes fixes o altres instal·lacions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

a) L'evacuació negligent, en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, de deixalles o altres substàncies des de vaixells, plataformes fixes o altres construccions en la mar quan es produeixi en contravenció de la legislació vigent sobre la matèria.

b) L'incompliment de les normes especials sobre navegació, manipulació de la càrrega i assegurança obligatòria de vaixells que transportin hidrocarburs o altres substàncies contaminants.

c) L'incompliment de les disposicions vigents sobre elements, instal·lacions i documents a bord per a la prevenció i el control de les operacions d'evacuació de deixalles o altres substàncies.

d) La falta de comunicació immediata a la Capitania Marítima més pròxima o a la Direcció General de la Marina Mercant, en els casos i en els termes que prevegi la legislació aplicable, dels abocaments i evacuacions contaminants que es produeixin des dels vaixells o des de les plataformes fixes o altres instal·lacions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

e) La introducció negligent, de manera directa o indirecta, en el medi marí de substàncies, materials o formes d'energia que puguin constituir un perill per a la salut humana, perjudicar els recursos turístics, paisatgístics o biològics i la vida marina, reduir les possibilitats d'esbarjo o obstaculitzar altres usos legals dels mars, en la mesura que aquesta introducció sigui contrària a la legislació vigent o no disposi de l'autorització adequada.

Article 116. *Infraccions molt greus.*

Són infraccions molt greus les accions o omissions tipificades als articles 114 i 115 anteriors quan ocasionin lesió a alguna persona que motivi baixa per incapacitat laboral superior a set dies, o danys o perjudicis superiors al milió de pessetes, les que posin en greu perill la seguretat del vaixell o de la navegació, la reincidència en qualsevol de les faltes tipificades com a greus abans del termini establert per a la seva prescripció, i en tot cas les següents:

1. Infraccions relatives a l'ús del port i a l'exercici d'activitats que s'hi presten.

a) Les que impliquin un risc molt greu per a la salut o seguretat de vides humanes.

b) L'abocament no autoritzat des de vaixells o artefactes flotants de productes sòlids, líquids o gasosos a la zona I, interior de les aigües portuàries.

c) La realització, sense el títol administratiu adequat d'acord amb aquesta Llei, de qualsevol tipus d'obres o instal·lacions en l'àmbit portuari, així com l'augment de la superfície ocupada o del volum o de l'altura construïts sobre els autoritzats, sempre que s'hagi desatès el requeriment exprés de l'autoritat portuària per a la cessació de la conducta abusiva o que, tot i que s'hagi notificat la incoació d'un expedient sancionador, s'hagi persistit en aquesta conducta.

2. Infraccions contra la seguretat marítima.

a) Ordenar o emprendre la navegació sense que el vaixell reuneixi les condicions de navegabilitat adequades i faci perillar la seva seguretat.

b) Les alteracions substancials realitzades en la construcció dels elements de salvament respecte de les característiques dels prototips oficialment homologats.

c) L'incompliment de les normes o instruccions de les autoritats marítimes sobre dipòsit, manipulació, càrrega, estiba, desestiba, transport o manteniment de matèries explosives o perilloses a bord dels vaixells.

d) Fer ús, sense necessitat, de senyals d'auxili i utilitzar arbitràriament signes distintius que confereixin al vaixell el caràcter de vaixell hospital o qualsevol altre de característic en contra del que preveu el dret internacional.

e) Permetre exercir les funcions de capità, patró o oficial encarregat de la guàrdia durant la navegació als que no estiguin en possessió de titulació suficient que legalment els habiliti per a això, o contractar-los, així com exercir aquestes funcions sense la titulació esmentada, excepte en el cas de les embarcacions d'esbarjo.

f) La falta de coneixement o compliment per part dels membres de la dotació dels vaixells espanyols de passatge de les seves obligacions i funcions atribuïdes en el quadre orgànic corresponent per a situacions de sinistre, aprovat per l'Administració d'acord amb les normes aplicables.

g) L'incompliment de les normes o resolucions de l'Administració en matèria de dotacions mínimes de seguretat a què fa referència l'article 77 d'aquesta Llei.

h) L'incompliment de les disposicions reglamentàries sobre la seguretat marítima que ocasioni accidents amb danys per a les persones.

i) L'incompliment de les normes o resolucions de les autoritats marítimes en relació amb la instal·lació i l'exercici d'activitats des de plataformes fixes que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, quan es posi en perill la seguretat marítima.

j) Les accions o omissions del capità, patró del vaixell o pràctic de servei mentre es trobin en estat d'ebrietat o sota la influència de substàncies psicòtropes, drogues tòxiques o estupefaents i com a conseqüència es pugui alterar la seva capacitat per exercir les seves funcions.

k) Les accions o omissions del capità o dels membres de la dotació del vaixell que suposin la no-prestació o denegació d'auxili a les persones o vaixells, quan aquest sigui sol·licitat o se'n presumeixi la necessitat.

l) Les accions o omissions no compreses als apartats anteriors que posin en greu perill la seguretat del vaixell o de la navegació.

3. Infraccions contra l'ordenació del tràfic marítim.

a) Navegar sense sistemes de senyalització establerts per reglament que permetin la localització i visualització permanent del vaixell.

b) Navegar sense haver obtingut la patent de navegació, passavant o document acreditatiu de la nacionalitat del vaixell o embarcació, o amb els certificats reglamentaris caducats.

c) Navegar sense que el vaixell es trobi degudament matriculat.

d) L'incompliment de les normes que reserven per a vaixells de bandera espanyola determinats tràfics o activitats de conformitat amb el que preveu aquesta Llei.

e) L'incompliment de les normes sobre registre de vaixells i empreses navilieres, exportació, importació o abanderament provisional de vaixell espanyol a favor d'estrangers o de vaixells estrangers a Espanya.

f) L'incompliment de les ordres, prohibicions o condicions a què es refereixen els articles 109, 110, 111 i 112 d'aquesta Llei.

g) Prestar serveis de navegació marítima sense la concessió o autorització administrativa corresponent quan sigui exigible de conformitat amb el que preveu aquesta Llei.

h) El falsejament de la informació que per reglament s'hagi de subministrar a les autoritats marítimes.

i) L'incompliment de les obligacions de servei públic imposades a les empreses navilieres titulars de línies regulars o serveis no regulars de navegació interior, de cabotatge, exterior o extranacional.

j) La falta de compliment de les obligacions derivades de les disposicions que es dictin en aplicació del que preveu aquesta Llei, sobre coordinació dels ports de l'Estat i de la marina mercant amb les necessitats de la defensa nacional i la seguretat pública.

4. Infraccions relatives a la contaminació del medi marí produïda des de vaixells o plataformes fixes o altres instal·lacions que es trobin en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

a) L'evacuació deliberada des de vaixells o plataformes fixes o altres construccions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, de residus, deixalles o altres matèries carregades a bord o dipositades amb aquest propòsit, excepte quan es disposi de l'autorització d'abocament adequada o aquesta no sigui exigible segons el que preveu la legislació específica vigent.

b) Portar a terme amb deliberació la contaminació del medi marí per l'enfonsament de vaixells o la destrucció de plataformes fixes o altres construccions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, amb les mateixes excepcions assenyalades al paràgraf anterior.

c) L'evacuació deliberada de deixalles o altres matèries resultants directament o indirectament de les operacions normals dels vaixells, plataformes fixes o altres construccions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, quan aquestes evacuacions es produeixin en contravençió de la legislació vigent sobre la matèria.

d) La introducció deliberada, de manera directa o indirecta, en el medi marí de substàncies, materials o formes d'energia que puguin constituir un perill per a la salut humana, perjudicar els recursos turístics, paisatgístics o biològics i la vida marina, reduir les possibilitats d'esbarjo o obstaculitzar altres usos legals dels mars, en la mesura que aquesta introducció sigui contrària a la legislació vigent o no disposi de l'autorització adequada.

Article 117. Prescripció.

1. El termini de prescripció de les infraccions és de cinc anys per a les molt greus, tres anys per a les greus i un any per a les lleus.

El termini comença a comptar des de la consumació total de la conducta constitutiva de la infracció.

2. En el supòsit d'infraccions continuades, el termini de prescripció comença a comptar des del moment de la finalització de l'activitat o de l'últim acte amb què la infracció es consumeixi. En cas que els fets o activitats constitutius d'infracció siguin desconeguts perquè no hi ha signes externs, el termini es computa des que aquests es manifestin.

3. No obstant això, sigui quin sigui el temps transcorregut des de la comissió de la infracció, s'exigeix la restitució de les coses i la seva reposició al seu estat anterior.

4. Es considera que una construcció o instal·lació està totalment acabada quan estigui disposada per servir a la finalitat prevista sense necessitat de cap actuació posterior. A aquest efecte, la data de terminació l'ha de constatar l'autoritat portuària i, subsidiàriament per aquest ordre, la de llicència, permís o autoritzacions de funcionament o servei, o el certificat final d'obra subscrit per un tècnic competent.

Article 118. *Responsables.*

Són responsables de la infracció les persones físiques o jurídiques següents:

1. Supòsits d'infraccions en matèria d'usos i activitats portuàries:

a) En el cas d'incompliment de les condicions d'un contracte o títol administratiu, el titular d'aquest.

b) En altres casos d'infraccions relacionades amb el vaixell, el navilier, i solidàriament el consignatari d'aquest o, si no, el capità del vaixell, sense perjudici de les responsabilitats que puguin correspondre al titular del contracte de prestació del servei de practicatge i al pràctic en l'exercici de la seva funció, d'acord amb la seva regulació específica.

c) En el cas d'infraccions atribuïdes a la manipulació de mercaderies, amb caràcter solidari el personal que les manipuli i l'empresa estibadora responsable de l'execució de les operacions esmentades, i subsidiàriament el consignatari de les mercaderies.

d) En el cas que preveu l'article 114.1, g), les entitats obligades a facilitar aquesta informació.

e) En el cas de les accions o omissions a què es refereix l'article 114.1, h) i j), l'autor o responsable de l'acció o omissió i solidàriament, si s'escau, l'empresa responsable de la prestació del servei amb la qual l'autor tingui una relació laboral en el moment que es produeixen els danys o perjudicis esmentats.

f) En el cas que preveu l'article 115.1, d), les entitats responsables del transport de les mercaderies perilloses, i subsidiàriament les obligades a facilitar la informació d'acord amb les reglamentacions sobre la matèria.

g) En el cas que preveu l'article 115.1, e), les persones que ofereixin o lliurin els diners o els regals i els treballadors que els sol·licitin o rebin.

h) En el cas de la realització d'obres sense títol administratiu suficient, el promotor de l'activitat, l'empresari que l'executa i el tècnic director d'aquesta.

2. Supòsits d'infraccions en matèria de marina civil:

a) En les infraccions comeses en ocasió de la navegació marítima de vaixells civils no mercants, o amb motiu de la instal·lació de plataformes fixes o altres construccions situades fora de la zona de servei dels ports, la persona física o jurídica titular de l'activitat empresarial que realitzi el vaixell, la plataforma o construcció o, en el cas de vaixells utilitzats exclusivament en la navegació d'esbarjo, la persona física o jurídica propietària de l'embarcació, o la que sigui directament responsable de la infracció. En aquests supòsits són responsables subsidiàris els capitans o patrons dels vaixells.

b) En les infraccions comeses en ocasió de la navegació marítima de vaixells mercants, l'empresa naviliera titular de l'activitat o, si no, el capità del vaixell.

c) En les infraccions comeses per usuaris i, en general, per tercers que, sense estar compresos en els apartats anteriors, realitzin activitats que es vegin afectades per la legislació reguladora de la marina mercant, la persona física o jurídica a la qual es dirigeixi el precepte infringit o a la qual les normes corresponents atribueixin específicament la responsabilitat.

d) De les infraccions per contaminació del medi marí produïdes des de vaixells, en són solidàriament responsables el navilier, el propietari, l'assegurador de la responsabilitat civil i el capità del vaixell. Si la infracció es comet des de plataformes fixes o altres instal·lacions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, en són solidàriament responsables el propietari d'aquestes, el titular de l'activitat empresarial, si s'escau, i l'assegurador de l'activitat. Així mateix, els subjectes responsables esmentats queden solidàriament obligats a reparar el dany causat, i l'Administració competent pot executar o encomanar a càrrec seu les operacions que, amb caràcter d'urgència, puguin ser necessàries per a la preservació del medi ambient.

3. Les disposicions sobre infraccions i sancions en matèria de marina civil no són aplicables a les persones no nacionals, embarcades a bord de vaixells estrangers, encara que es trobin en zones sotmeses a la jurisdicció espanyola, sempre que el fet afecti exclusivament l'ordre interior del vaixell i hi hagin participat únicament súbdits estrangers.

En aquests casos, les autoritats espanyoles s'han de limitar a prestar als capitans i cònsols del país de la bandera els auxilis que sol·licitin i que siguin procedents d'acord amb el dret internacional.

4. Les sancions que s'imposin als diferents subjectes com a conseqüència d'una mateixa infracció tenen entre si caràcter independent, llevat que aquesta Llei estableixi un règim diferent.

Capítol IV

Sancions i altres mesures

Secció 1a

Disposicions generals

Article 119. *Principis generals.*

1. Les accions o omissions que siguin constitutives d'infracció se sancionen segons les disposicions que conté aquesta Llei.

2. Si un mateix fet o omissió és constitutiu de dues o més infraccions, es pren en consideració únicament la que comporti la sanció més elevada. No obstant això, els titulars de concessions atorgades d'acord amb aquesta Llei sempre poden ser sancionats per les infraccions que s'hi estableixen, amb independència d'altres responsabilitats que, si s'escau, siguin exigibles.

3. Quan la infracció pugui ser constitutiva de delictes o falta, s'ha de traslladar al Ministeri Fiscal, i s'ha de suspendre el procediment sancionador mentre l'autoritat judicial no dicti sentència ferma o resolució que posi fi al procés.

La sanció penal exclou la imposició d'una sanció administrativa. Si no s'ha estimat l'existència d'un delictes o falta, l'Administració ha de continuar l'expedient sancionador, tenint en compte, si s'escau, els fets declarats provats en la resolució de l'òrgan judicial competent.

En tot cas, s'han de complir de manera immediata les mesures administratives adoptades per salvaguardar l'ac-

tivitat portuària, la seguretat marítima i l'ordenació del tràfic marítim, i per a la prevenció de la contaminació del medi marí, sense que la suspensió del procediment sancionador es pugui estendre a l'executivitat de les mesures per establir l'ordre jurídic vulnerat.

4. Així mateix, s'han d'iniciar els procediments de suspensió dels efectes i anul·lació o resolució dels actes administratius o contractes en què presumptament es pugui emparar l'actuació il·legal.

5. En els casos en què aquesta Llei hagi previst responsabilitat administrativa solidària d'empresa i treballadors, no és procedent la imposició d'una sanció administrativa al treballador quan aquest ja hagi estat ja per l'empresari com a conseqüència dels mateixos fets.

Secció 2a

Sancions aplicables

Article 120. *Multes i sancions accessòries.*

1. Les infraccions lleus se sancionen amb multes de fins a 10.000.000 de pessetes.

2. En el cas d'una infracció greu, la sanció és:

a) Per a les infraccions relatives a l'ús del port i a l'exercici de les activitats que s'hi presten: en els supòsits de l'article 115, 1), b), c), e), f), g) i h), una multa de fins a 20.000.000 de pessetes; en els supòsits de l'article 115, 1), a) i d), una multa de fins a 50.000.000 de pessetes.

b) En les infraccions contra la seguretat marítima, una multa de fins a 30.000.000 de pessetes.

c) En les infraccions contra l'ordenació del tràfic marítim, una multa de fins a 20.000.000 de pessetes.

d) En les infraccions per contaminació del medi marí, una multa de fins a 100.000.000 de pessetes.

3. En cas d'una infracció molt greu, la sanció és:

a) Per a les infraccions relatives a l'ús del port i a l'exercici de les activitats que s'hi presten: en els supòsits de l'article 116, 1), c), una multa del 50 per 100 del valor de les obres i instal·lacions. En la resta dels supòsits, una multa de fins a 100.000.000 de pessetes.

b) En les infraccions contra la seguretat marítima, una multa de fins a 150.000.000 de pessetes.

c) En les infraccions contra l'ordenació del tràfic marítim, una multa de fins a 50.000.000 de pessetes.

d) En les infraccions per contaminació del medi marí, una multa de fins a 500.000.000 de pessetes.

4. En el supòsit d'una infracció greu o molt greu per reincidència en faltes lleus o greus, respectivament, abans del termini previst per a la seva prescripció, la multa s'obté per la suma de les establertes per a cada una d'aquestes.

5. La quantia de la multa fixada de conformitat amb les regles establertes als números anteriors es pot condonar parcialment mitjançant un acord de l'òrgan competent per a la seva imposició, i sempre que l'infractor hagi procedit a corregir la situació creada per la comissió de la infracció, amb el requeriment previ i en el termini que es determini per reglament.

6. Per als supòsits d'infraccions molt greus es pot acordar la retenció del vaixell o impedir-ne l'entrada o les operacions de càrrega i descàrrega d'aquest com a sanció complementària a la que sigui procedent en cada cas.

7. En el supòsit de l'article 116, 2), b), la multa comporta l'anul·lació de l'homologació oficial del prototip.

8. En el cas d'infraccions molt greus, pel que fa a l'ús del port i les seves instal·lacions, produïdes en l'exercici de les activitats a què es refereix l'article 54 d'aquesta Llei, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports pot declarar, a proposta de Ports de l'Estat, la inhabilitació temporal dels infractors per un termini màxim de tres a cinc anys per ser

titulars d'autoritzacions i concessions, respectivament, en l'àmbit del port corresponent o per a l'exercici d'activitats portuàries.

9. En el cas d'autoritzacions d'activitats que preveu l'article 59.1 d'aquesta Llei, a realitzar a la zona de servei del port, les infraccions relatives al seu ús o a les activitats que s'hi presten poden comportar a més la suspensió temporal de l'activitat, d'acord amb els criteris següents:

– Infraccions lleus: suspensió per un període no superior a un mes.

– Infraccions greus: suspensió per un període no superior a sis mesos.

– Infraccions molt greus: suspensió i inhabilitació temporal per un període no superior a cinc anys per dur a terme qualsevol activitat en el supòsit de què es tracti.

10. En els supòsits d'infraccions greus o molt greus contra la seguretat marítima, comeses pel capità o el patró del vaixell, el pràctic de servei o altres membres de la dotació, el director general de la Marina Mercant, per a les greus, i el ministre d'Obres Públiques i Transports, a proposta de la Direcció General de la Marina Mercant, per a les molt greus, pot declarar la suspensió del títol professional d'acord amb els criteris següents:

a) Infraccions greus: suspensió per un període no superior a un any.

b) Infraccions molt greus: suspensió per un període entre un i cinc anys.

11. Les sancions imposades per infraccions greus o molt greus, una vegada fermes, s'han de fer públiques en la forma que s'estableixi per reglament.

12. El termini de prescripció de les sancions és de cinc anys per a les corresponents a infraccions molt greus, de tres anys per a les greus i d'un any per a les lleus.

Article 121. *Mesures no sancionadores.*

Les accions o omissions que siguin constitutives d'una infracció donen lloc, a més de la imposició de la sanció que sigui procedent, a l'adopció, si s'escau, de les mesures següents:

a) La restitució de les coses o la seva reposició al seu estat anterior.

b) La indemnització dels danys irreparables per una quantia igual al valor dels béns destruïts o del deteriorament causat, així com dels perjudicis ocasionats, en el termini que es fixi.

Quan el benefici que es dedueixi per a l'infractor de les accions o omissions constitutives d'infracció sigui superior a la indemnització, per a la fixació d'aquesta es pren, com a mínim, la quantia d'aquell.

c) La caducitat del títol administratiu, quan sigui procedent, per incompliment de les seves condicions.

d) La denegació d'escala, sortida, càrrega o descàrrega del vaixell en els casos en què s'estableixi legalment o per reglament.

Article 122. *Criteris de graduació.*

1. La quantia de les multes i l'aplicació de les sancions accessòries es determina en funció del benefici obtingut per la comissió de la infracció, la rellevància externa de la conducta infractora, la negligència o intencionalitat del subjecte infractor, el dany causat, el nombre d'infraccions comeses, així com per qualsevol altra circumstància que pugui incidir en el grau de reprotxabilitat de la infracció, en un sentit atenuant o agreujant.

2. S'apliquen analògicament, en la mesura que es pugui i amb les matisacions i adaptacions que exigeixi la peculiaritat del sector administratiu de què es tracta, les regles penals sobre exclusió de l'antijuridicitat i de la cul-

pabilitat, sense perjudici d'atendre, als mateixos efectes, altres circumstàncies rellevants en el sector esmentat.

Article 123. *Competència.*

1. La competència per a la imposició de les sancions que preveu aquesta Llei correspon:

a) Al Consell d'Administració de l'autoritat portuària, per als supòsits d'infraccions lleus relatives a l'ús del port i a l'exercici de les activitats que s'hi presten.

b) Als capitans marítims en els supòsits d'infraccions lleus contra la seguretat marítima i ordenació del tràfic marítim o les relatives a la contaminació del medi marí produïda des de vaixells o plataformes fixes o altres instal·lacions que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

c) Al Consell d'Administració de l'autoritat portuària i al director general de la Marina Mercant, en l'àmbit de les seves competències, per als supòsits d'infraccions greus que tipifica aquesta Llei.

d) Al ministre d'Obres Públiques i Transports, a proposta de Ports de l'Estat, o del director general de la Marina Mercant, en l'àmbit de les seves competències, en els casos d'infraccions molt greus, en una quantia inferior a dos-cents milions.

e) Al Consell de Ministres, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Transports, en els casos d'infraccions molt greus, en una quantia superior a l'assenyalada a l'apartat anterior d'aquest article.

2. El Govern pot actualitzar o modificar aquests límits, així com la quantia de les multes, d'acord amb les variacions que experimenti l'índex de preus al consum.

3. L'import de les multes i indemnitzacions per infraccions relatives a l'ús del port i a l'exercici de les activitats que s'hi presten es considera un ingrés propi de l'autoritat portuària en l'àmbit de la qual s'hagi comès la infracció.

Secció 3a

Indemnització per danys i perjudicis

Article 124. *Indemnització per danys i perjudicis.*

1. Quan no sigui possible la restitució i reposició a l'estat anterior, i en tot cas, quan s'hagin produït danys i perjudicis, els responsables de la infracció han d'abonar les indemnitzacions que siguin procedents.

2. Quan el benefici sigui superior a la indemnització, es pren per a la fixació d'aquesta, com a mínim, la quantia d'aquell.

3. Quan els danys siguin de difícil avaluació, l'autoritat portuària o marítima ha de tenir en compte per fixar la indemnització els criteris següents, i hi ha d'aplicar el que proporcioni el valor més alt:

- Cost teòric de la restitució i reposició.
- Valor dels béns danyats.
- Benefici obtingut per l'infractor amb l'activitat il·legal.

Capítol V

Procediment, mitjans d'execució i mesures cautelars

Article 125. *Procediment.*

1. El personal i els responsables de l'autoritat portuària o marítima estan obligats a formular les denúncies, tramitar les que es presentin i resoldre les de la seva competència imposant les sancions que siguin procedents.

2. Als efectes indicats, el personal amb funcions d'inspecció o control està facultat per accedir a les super-

fícies i instal·lacions objecte de concessió o autorització situades a la zona de servei dels ports o als vaixells i plataformes de pavelló espanyol o, amb les limitacions, si s'escau, que estableixin els convenis internacionals subscrits per Espanya, als de pavelló estranger que es trobin en aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció en què s'hagin de fer les comprovacions i actuacions corresponents, llevat que tinguin la consideració legal de domicili, cas en què la tasca inspectora s'ha d'ajustar a les regles que en garanteixen la inviolabilitat.

3. No obstant això, per a les infraccions relatives a l'ús del port i a l'exercici de les activitats que s'hi presten, la incoació del procediment sancionador i l'adopció de mesures de restauració de l'ordre jurídic vulnerat s'han d'adequar al que estableix la legislació de costes, sense una altra peculiaritat que l'òrgan competent per acordar-les és l'autoritat portuària. En tot cas, correspon a aquesta l'adopció de les mesures de restauració.

Les infraccions que preveu aquesta Llei se sancionen amb la instrucció prèvia de l'expedient administratiu oportú en la forma que estableix la Llei de procediment administratiu.

Article 126. *Mesures per garantir el cobrament.*

1. Tant l'import de les multes com el de les indemnitzacions per danys o perjudicis causats es poden exigir per la via administrativa de constreyniment.

2. Així mateix, les autoritats portuàries i marítimes, per garantir el cobrament de les multes i indemnitzacions i el restabliment de l'ordre jurídic vulnerat, gaudeixen dels mitjans d'execució forçosa que recullen la Llei de procediment administratiu i la legislació de costes.

Article 127. *Obligacions de consignació dels fets produïts.*

Els capitans dels vaixells estan obligats a consignar, en el diari de navegació o en el rol de despatx i dotació, els fets comesos per persones que es trobin a bord durant la navegació i que, segons el seu parer, puguin constituir una infracció de les que preveu aquesta Llei. El assentament ha de ser subscrit pel capità i per l'interessat o, en cas que aquest es negui, per dos testimonis.

Article 128. *Retenció de vaixells.*

El capità marítim pot ordenar la retenció immediata del vaixell, com a mesura cautelar, a fi d'assegurar les obligacions a què es refereix l'article 118.2, d), d'aquesta Llei.

Aquesta retenció es pot substituir per un aval o garantia suficient segons el parer de la Direcció General de la Marina Mercant.

Disposició addicional primera. *Zona de servei.*

Mentre no es procedeixi a la delimitació que preveu l'article 15.1, es considera zona de servei dels ports de competència estatal el conjunt dels espais de terra inclosos a la zona de servei existent a l'entrada en vigor d'aquesta Llei i les superfícies d'aigua compreses a les zones I i II delimitades per a cada port a efectes tarifaris, d'acord amb la normativa vigent.

Disposició addicional segona. *Zona contigua.*

A la zona contigua que defineix l'article 7.1 d'aquesta Llei, el Govern pot adoptar les mesures de fiscalització necessàries per:

a) Prevenir en el territori nacional o en el mar territorial les infraccions de les lleis i reglaments duaners, de contraban, fiscals, d'immigració o sanitaris.

b) Sancionar les infraccions esmentades.

Disposició addicional tercera. *Capitanies i capitans de port.*

A partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, les referències que la legislació anterior fa a les capitanies de port o als capitans de port s'han d'entendre fetes a les capitanies marítimes o capitans marítimes a què es refereix l'article 88.

Disposició addicional quarta. *Col·laboració interministerial.*

1. Els departaments de l'Administració de l'Estat i els altres organismes de les administracions públiques poden demanar la col·laboració dels serveis del Ministeri d'Obres Públiques i Transports quan ho requereixin necessitats d'interès general.

Així mateix, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports pot demanar la col·laboració dels serveis adscrits als departaments o organismes esmentats que realitzin funcions en l'àmbit portuari o marítim, sempre que hi concorrin necessitats d'interès general.

2. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports pot sol·licitar al Ministeri de l'Interior la col·laboració dels seus serveis marítimes quan ho requereixin necessitats d'interès general en l'àmbit de la marina civil, de la seguretat de persones o coses, o del transport marítim.

Disposició addicional cinquena. *Política de defensa en els àmbits portuari i marítim.*

1. De conformitat amb el que estableix la legislació reguladora de la defensa nacional, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports és l'òrgan de l'Administració de l'Estat amb competència en tot el territori nacional per executar la política de defensa en els ports, en el domini públic marítimoterrestre de titularitat estatal i en el sector de la marina mercant, sota la coordinació del ministre de Defensa.

2. En el marc de les funcions relacionades amb la defensa civil, correspon al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, en coordinació amb el de Defensa, estudiar, planificar, programar, executar i inspeccionar tots els aspectes o actuacions que es relacionin amb l'aportació de recursos dependents del departament a la Defensa Nacional, en l'àmbit dels ports que depenguin de l'Administració de l'Estat i en el de la marina mercant.

De la mateixa, exerceix les mateixes funcions pel que fa a la mobilització de les persones, els béns i els serveis d'acord amb els plans sectorials i ministerials de mobilització. A aquests efectes, s'han de disposar permanentment actualitzats tots els mecanismes de transformació de l'organització civil de la marina mercant que siguin necessaris.

3. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha de desplegar les normes i procediments necessaris per:

- Al coneixement per part del Ministeri de Defensa dels efectius, característiques i situació de la flota mercant, així com l'aportació de contingents de la flota esmentada a l'Armada en situacions de crisi.

- Imposar obligacions de servei públic per motius de defensa nacional o en situacions de crisi o amb la finalitat de garantir-ne la prestació en condicions de continuïtat i regularitat, sense perjudici de les indemnitzacions que puguin ser aplicables de conformitat amb la legislació vigent.

- Disposar que tota empresa naviliera espanyola amb sucursals o centres d'activitat situats fora del territori nacional, contribueixi amb els seus mitjans al manteniment del sistema i necessitats de la defensa nacional.

- A la notificació per part de les empreses navilieres espanyoles de tots els contractes d'arrendament o noliejament de vaixells mercants espanyols que concertin amb empreses estrangeres.

- A la comunicació, per part dels capitans dels vaixells mercants espanyols que es trobin en navegació, de la seva posició geogràfica a la Direcció General de la Marina Mercant, especialment en situacions de crisi o de tensió internacional, i aquella ha de donar compte d'aquesta informació al quarter general de l'Armada.

4. El que estableix l'apartat anterior en relació amb la flota mercant s'entén aplicable a altres vaixells civils quan el seu ús sigui necessari per a la consecució de les necessitats de la defensa nacional.

Disposició addicional sisena. *Transformació de les juntes de ports i ports autònoms.*

U. Els organismes autònoms juntes de port i les entitats públiques ports autònoms existents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei es transformen en autoritats portuàries de les que preveu l'article 35 d'aquesta Llei, d'acord amb el que estableix la disposició final primera. La seva denominació és «Autoritat Portuària de/d'» seguida del nom del port corresponent.

Dos. Les noves entitats públiques succeeixen les actuals juntes de port i ports autònoms en la titularitat del seu patrimoni, i queden subrogades en la seva mateixa posició en les relacions jurídiques de les que aquells siguin part.

Els béns de domini públic afectes als organismes i entitats que es transformen, així com els inclosos a les zones I i II a què fa referència la disposició addicional primera, s'adscriuen a les autoritats portuàries corresponents, i conserven la seva qualificació jurídica originària.

Tres. La participació en el capital de les societats estatals d'estiba i desestiba de vaixells que en l'actualitat correspon a l'Administració de l'Estat es transfereix al patrimoni de cadascuna de les autoritats portuàries que tinguin encomanada la gestió del port en la localitat de les quals les societats tinguin el domicili social.

Quatre. 1) Els funcionaris destinats a les juntes de port, als serveis perifèrics de la Comissió Administrativa de Grups de Ports i als ports autònoms poden optar, a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, i fins al 31 de desembre de 1992, per:

a) Incorporar-se com a personal laboral a les entitats que es creen, que respectivament assumeixin les competències que estan desenvolupant, amb reconeixement de l'antiguitat que els correspongui als efectes de la percepció del complement retributiu corresponent, i en els seus cossos d'origen queden en la situació d'excedència voluntària que preveu l'article 29.3, a), de la Llei 30/1984, de 2 d'agost, de mesures per a la reforma de la funció pública.

Els períodes de servei acreditats en el règim de classes passives de l'Estat poden ser totalitzats en el règim general de la Seguretat Social, als efectes de drets passius, segons les normes que conté el Reial decret 691/1991, de 12 d'abril.

L'antiguitat, a efectes del càlcul d'indemnitzacions per extinció del contracte de treball després de l'adquisició de la condició de personal laboral, és la de la data d'adquisició d'aquesta, excepte en el cas de renúncia expressa a la condició de funcionari en el moment d'adquirir aquella condició, amb l'abast que preveuen els articles 37 i 38 del text articulat de la Llei de funcionaris civils de l'Estat, supòsit en què l'antiguitat es computa des de l'ingrés en l'Administració pública.

b) Romandre en la situació administrativa de servei actiu, i reintegrar-se al departament al qual figura adscrit el seu cos o escala.

2) El personal laboral dels organismes i entitats abans esmentats s'ha d'incorporar amb aquesta condició a les autoritats portuàries corresponents.

3) La incorporació com a personal laboral de les autoritats portuàries, resultant de l'aplicació del que disposen els números anteriors, s'efectua amb respecte dels seus drets laborals, i se'ls assignen les tasques i funcions que corresponguin a la seva titulació acadèmica i capacitat professional, d'acord amb l'estructura orgànica que s'aprovi i amb independència de les que estaven exercint fins al moment de la seva integració.

Cinc. Es declara a extingir el cos de tècnics mecànics de senyals marítims.

Sis. Les obres i instal·lacions d'il·luminació de costes i senyalització marítima, i els terrenys afectes al servei d'aquestes, s'adscriuen a les autoritats portuàries que determini el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

Disposició addicional setena. *Transformació de la Direcció General de Ports i de la Comissió Administrativa de Grups de Ports.*

U. La Direcció General de Ports queda suprimida en el moment de l'entrada en funcionament, prevista a la disposició final primera, de Ports de l'Estat, en què s'integren, així mateix, els serveis centrals de l'organisme autònom de caràcter comercial Comissió Administrativa de Grups de Ports, que s'extingeix en la mateixa data.

Dos. El nou ens públic succeïx l'organisme autònom que s'extingeix en la titularitat del seu patrimoni, i queda subrogat en la mateixa posició en les relacions jurídiques en què sigui part.

Tres. 1. Els funcionaris destinats a la Direcció General de Ports i als serveis centrals de la Comissió Administrativa de Grups de Ports poden optar, a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, i fins al 31 de desembre de 1992, per:

a) Integrar-se com a personal laboral de Ports de l'Estat, amb reconeixement de l'antiguitat que els correspongui als efectes de la percepció del corresponent complement retributiu, i en els seus cossos d'origen queden en la situació d'excedència voluntària que preveu l'article 29.3, a), de la Llei 30/1984, de 2 d'agost, de mesures per a la reforma de la funció pública.

Els períodes de serveis acreditats en el règim de classes passives de l'Estat poden ser totalitzats en el règim general de la Seguretat Social, als efectes de drets passius, segons les normes que conté el Reial decret 691/1991, de 12 d'abril.

L'antiguitat a efectes del càlcul d'indemnitzacions per extinció del contracte de treball després de l'adquisició de la condició de personal laboral és la de la data d'adquisició d'aquesta, excepte en el cas de renúncia expressa a la condició de funcionari, en el moment d'adquirir aquella condició, amb l'abast que preveuen els articles 37 i 38 del text articulat de la Llei de funcionaris civils de l'Estat, supòsit en què es computa l'antiguitat des de l'ingrés a l'Administració pública.

b) Romandre en la situació administrativa de servei actiu, i reintegrar-se al departament al qual figura adscrit el seu cos o escala.

2. El personal amb contracte laboral amb la Direcció General de Ports, fins i tot el del Programa de Clima Marítim i Banc de Dades Oceanogràfiques, i el personal laboral dels serveis centrals de la Comissió Administrativa de Grups de Ports, s'integra com a personal de Ports de l'Estat.

3. La integració com a personal laboral de Ports de l'Estat, resultant de l'aplicació del que disposen els apartats anteriors, s'efectua respecte dels seus drets laborals, i se'ls assignen les tasques i funcions que corresponguin

a la seva titulació acadèmica i capacitat professional, d'acord amb l'estructura orgànica que s'aprovi i amb independència de les que duien a terme fins al moment de la seva integració.

Disposició addicional vuitena. *Manteniment de la titularitat de les comunitats autònomes en matèria portuària.*

Sense perjudici de la possibilitat d'aplicació en el futur del que estableixen els articles 4, 5.2 i 5.3, l'entrada en vigor d'aquesta Llei no afecta la titularitat de les comunitats autònomes sobre tots els ports o instal·lacions marítimes inclosos expressament en els corresponents decrets de transferència o en les actes d'adscripció del domini públic maritimoterrestre subscrietes per l'Administració de l'Estat i la comunitat autònoma corresponent.

Disposició addicional novena. *Reserva d'aplicació de la legislació sobre hidrocarburs.*

El que disposa aquesta Llei no exclou l'aplicació de la legislació sobre recerca, explotació i explotació d'hidrocarburs, pel que fa a les activitats que es duuguin a terme des de plataformes o instal·lacions que ocupin domini públic portuari.

Disposició addicional desena. *Obligacions d'informació.*

1. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha de facilitar al Ministeri per a les Administracions Públiques, dins el primer trimestre de cada any i referida al 31 de desembre de l'any anterior, la informació següent relativa al sistema portuari:

a) Les auditories i controls de gestió realitzats pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports a Ports de l'Estat, a les diferents autoritats portuàries i a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima, durant l'any que acaba en la data de referència.

b) Les estructures orgàniques bàsiques, amb expressió dels diferents nivells directius, de cada entitat portuària.

c) Les plantilles de personal laboral de totes les entitats anteriors, incloent-hi categories professionals i nivells de retribució anuals.

2. Fins que no finalitzi el procés d'incorporació del personal funcionari que pugui optar per la seva vinculació laboral amb les autoritats portuàries, amb Ports de l'Estat o amb la Societat de Salvament i Seguretat Marítimes, hi ha d'haver un comitè de seguiment d'aquesta operació constituït per representants del Ministeri d'Obres Públiques i Transports i de la Comissió Interministerial de Retribucions, al qual s'ha de subministrar amb caràcter previ i de manera regular informació puntual sobre els criteris que, en matèria retributiva, hagin de presidir el procés esmentat, i sobre el seu desenvolupament i les seves conseqüències.

Disposició addicional onzena.

En la determinació de les tarifes per serveis portuaris a què es refereix l'article 70 d'aquesta Llei s'ha de tenir en compte, pel que fa als ports de les Balears, Ceuta i Melilla, les seves especials condicions d'allunyament o insularitat.

Disposició addicional dotzena.

Les condicions d'allunyament i insularitat dels ports canaris, així com la seva competitivitat amb els ports extracomunitaris de països geogràficament pròxims a la Comunitat canària, s'han de tenir en compte en la deter-

minació de les tarifes per serveis portuaris a què es refereix l'article 70 d'aquesta Llei; dels cànons aplicables a les concessions atorgades a la zona de servei de port, i de les aportacions i percepcions del fons de finançament a què es refereix l'article 47 d'aquesta Llei, tenint en compte, en aquest últim cas, el saldo net a llarg termini del finançament procedent del dit fons per al conjunt dels ports canaris.

En tot cas, als efectes de les tarifes a què es refereix l'article 70 d'aquesta Llei, ha de tenir un tractament especial la circumstància de doble insularitat que concorre en el tràfic marítim entre les illes de Tenerife o Gran Canària, respectivament, amb les no capitalines, així com la d'aquestes entre si.

El que preveuen els paràgrafs anteriors és sense perjudici dels objectius de rendibilitat general dels actius portuaris i d'autofinançament de les despeses que, amb caràcter general, estableixi el Govern per al conjunt del sistema portuari.

Disposició addicional tretzena. *Règim d'estiba i desestiba de vaixell.*

1. S'afegeix un paràgraf nou, com a paràgraf final, a l'article 9è del Reial decret llei 2/1986, de 23 de maig, del servei públic d'estiba i desestiba de vaixells, amb la redacció següent:

«Sense perjudici del que disposa el paràgraf primer, els treballadors de les societats estatals, sempre que compleixin els requisits físics i de capacitat exigits per cobrir les vacants que es convoquin, tenen preferència per ordre d'antiguitat, per cobrir les ofertes d'ocupació que es produeixin en qualsevol de les societats estatals, sobre els treballadors que figurin inscrits en el Registre especial de treballadors portuaris de l'Institut Nacional d'Ocupació corresponent al port on s'hagi produït l'oferta d'ocupació.»

2. S'afegeix un nou paràgraf, com a paràgraf 3r, a l'article 12 del dit Reial decret llei, amb la redacció següent:

«Se n'exceptua el supòsit dels ports que determini Ports de l'Estat, en què la societat estatal corresponent ha de traslladar l'oferta de treball no coberta a la societat estatal d'un altre port pròxim. En aquest cas, els treballadors han d'acceptar les ofertes de treball en les condicions laborals que estableixi el port on es produeix l'oferta. La compensació per despeses de desplaçament s'ha de produir en els termes que es fixin mitjançant una negociació col·lectiva.

Només quan la segona societat estatal no pugui proporcionar els treballadors sol·licitats, es pot contractar els inscrits en el Registre especial esmentat.»

3. El Govern, tenint en compte les circumstàncies econòmiques concretes en què es desenvolupa el servei públic d'estiba, a cada port, i la seva repercussió negativa sobre cadascun dels sectors econòmics afectats pel servei esmentat, pot suspendre temporalment l'aplicació de qualsevol de les previsions que conté el Reial decret llei 2/1986, mentre es mantinguin les circumstàncies i condicions que van justificar la suspensió, per tal de garantir una ordenació adequada de l'activitat econòmica en el sector afectat.

Disposició addicional catorzena.

Els funcionaris que resultin afectats per la creació de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima poden exercir la seva facultat d'opció en els terminis i les condi-

cions que preveu la disposició addicional sisena, apartat quatre, paràgraf 1, lletres a) i b).

El personal laboral afectat s'ha d'incorporar a la Societat esmentada en els termes que preveu l'apartat quatre, paràgrafs 2 i 3, de la disposició addicional sisena esmentada.

Disposició addicional quinzena. *Registre especial de vaixells i empreses navilieres.*

U. Objecte, règim jurídic i normes de funcionament.

1. Es crea un registre especial de vaixells i empreses navilieres, en el qual es poden inscriure els vaixells i les empreses navilieres sempre que reuneixin els requisits que preveu aquesta disposició addicional.

2. El Registre especial de vaixells i empreses navilieres està situat en el territori de la Comunitat Autònoma de les Canàries.

3. El Registre especial de vaixells i empreses navilieres és un registre públic de caràcter administratiu, que es regeix pel que estableixen aquesta disposició addicional i les seves normes de desplegament.

Dos. Gestió i administració del Registre.

1. La gestió i administració del Registre especial de vaixells i empreses navilieres es realitza a través de dues oficines de gestió, adscrites al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, una, amb seu a Las Palmas de Gran Canària, i una altra, amb seu a Santa Cruz de Tenerife, incardinades en les capitànies marítimes de les províncies esmentades.

2. En tot cas, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports té les competències per concedir la inscripció i la baixa en el Registre especial, per determinar les característiques de la dotació dels vaixells, les inspeccions d'aquests i els altres tràmits administratius que habiliten la operativitat normal dels vaixells.

Tres. Matrícula, abanderament i patent de navegació dels vaixells.

1. La inscripció en el Registre especial de vaixells que realitzin exclusivament navegació exterior o extranacional suposa la baixa simultània del Registre a què es refereix l'article 75 d'aquesta Llei.

El règim jurídic aplicable és el del Registre ordinari per a la navegació de cabotatge i el del Registre especial s'aplica per a la navegació exterior o extranacional.

2. La patent de navegació dels vaixells inscrits en el Registre especial l'atorga el ministre d'Obres Públiques i Transports i l'expedeix el director general de la Marina Mercant.

3. Aquesta patent habilita els vaixells per navegar sota pavelló espanyol i legitima els capitans per a l'exercici de les seves funcions a bord dels vaixells esmentats.

4. A les empreses navilieres titulars de vaixells de pavelló estranger no se'ls exigeix la presentació del certificat de baixa en el Registre de bandera de procedència per a l'abanderament provisional a Espanya.

Quatre. Requisits d'inscripció de les empreses navilieres i dels vaixells.

1. Poden sol·licitar la seva inscripció en el Registre especial les empreses navilieres sempre que tinguin a les Canàries el centre efectiu de control de l'explotació dels vaixells o que, tot i tenir-lo a la resta d'Espanya o a l'estranger, tinguin un establiment o representació permanent a les Canàries, a través del qual exerceixin els drets i compleixin les obligacions atribuïdes per la legislació vigent i les que es derivin d'aquesta disposició addicional i de les seves normes de desplegament.

2. Les empreses a què es refereix el número anterior poden sol·licitar la inscripció en el Registre especial d'aquells vaixells que compleixin els requisits següents:

a) Tipus de vaixells: tot vaixell civil utilitzat per a la navegació amb un propòsit mercantil, excloent-ne els dedicats a la pesca, tant si els vaixells estan construïts com si estan en construcció.

b) Mida mínima: 100 GT.

c) Títol de possessió: les empreses navilieres han de ser propietàries dels vaixells la inscripció del qual sol·liciten o tenir-ne la possessió sota contracte d'arrendament sense dotació o un altre títol que comporti el control de la gestió nàutica i comercial del vaixell.

d) Condicions dels vaixells: els vaixells procedents d'altres registres que es pretenguin inscriure en el Registre especial han de justificar el compliment de les normes de seguretat que estableixen la legislació espanyola i els convenis internacionals subscrits per Espanya, per la qual cosa poden ser objecte d'una inspecció amb caràcter previ a la seva inscripció en el Registre especial, en les condicions que determini el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

3. Amb caràcter previ a la matriculació d'un vaixell en el Registre especial, el seu titular ha d'aportar el justificant que acrediti el pagament dels tributs de duanes, en el cas de vaixells importats subjectes a aquesta formalitat.

Cinc. Requisits de les navegacions.

1. Es poden inscriure en el Registre especial els vaixells de les empreses navilieres que compleixin els requisits de l'apartat anterior quan es destinin a navegació exterior o extranacional.

2. A la vista del procés de liberalització de la navegació de cabotatge determinat en el marc comunitari europeu, el Govern pot permetre, mitjançant un reial decret, la inscripció en el Registre especial dels vaixells que es destinin a navegació de cabotatge, amb la modulació del règim aplicable que, si s'escau, es determini.

Sis. De les dotacions dels vaixells.

La dotació dels vaixells inscrits en el Registre especial ha de reunir les característiques següents:

a) Nacionalitat: el capità i el primer oficial dels vaixells han de tenir, en tot cas, la nacionalitat espanyola.

La resta de la dotació ha de ser de nacionalitat espanyola o d'algun altre Estat membre de la Comunitat Europea, almenys, en el 50 per 100.

No obstant això, quan no hi hagi disponibilitat de tripulants de nacionalitat espanyola o d'algun altre Estat membre de la Comunitat Europea, quan hi hagi raons de viabilitat econòmica del servei de transport, o per qualsevol altra causa que pugui tenir una incidència fonamental en l'existència del servei, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports pot autoritzar a les empreses sol·licitants l'ocupació de tripulants no nacionals dels estats membres de la Comunitat Europea en una proporció superior a l'expressada anteriorment, sempre que quedi garantida la seguretat del vaixell i la navegació.

b) Composició mínima: a instàncies de l'empresa naviliera, que en tot cas hi ha d'adjuntar la sol·licitud d'inscripció del vaixell en el Registre, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha de fixar, abans que es formalitzi la matrícula del vaixell en el Registre esmentat, la seva tripulació mínima, en funció del tipus del vaixell, del seu grau d'automatització i del tràfic a què estigui destinat, i s'ha d'ajustar al mínim compatible amb la seguretat del vaixell i de la navegació i als compromisos internacionals assumits per Espanya. A aquests efectes s'han de determinar les homologacions professionals necessàries per cobrir els llocs que requereixin una qualificació tècnica especial i s'ha de tenir en compte la possible polivalència

funcional de les tripulacions derivades d'una qualificació adequada d'aquestes.

Set. Normativa laboral i de Seguretat Social aplicable als treballadors no nacionals.

Les condicions laborals i de Seguretat Social dels treballadors no nacionals espanyols, empleats a bord dels vaixells matriculats en el Registre especial, s'han de regular per la legislació a la qual lliurement se sotmetin les parts, sempre que aquesta respecti la normativa emanada de l'Organització Internacional del Treball o, si no hi ha submissió expressa, pel que disposa la normativa laboral i de Seguretat Social espanyola, tot això sense perjudici de l'aplicació de la normativa comunitària i dels convenis internacionals subscrits per Espanya.

Disposició adicional setzena. Taxes.

1. Les actuacions dels registres de vaixells i empreses navilieres que regulen l'article 75 i la disposició adicional quinzena d'aquesta Llei donen lloc a la percepció de les taxes següents:

a) Taxa d'inscripció.

b) Taxa de baixa.

c) Taxa anual de permanència en els registres.

2. Constitueix el fet imposable de les taxes a què es refereix l'apartat anterior, respectivament, la inscripció, la baixa i el manteniment de cada vaixell matriculat en els registres.

3. La meritació de les taxes es produeix:

a) En el cas de les taxes d'inscripció i de baixa, quan es practiquin els assentaments corresponents en els registres.

b) En el cas de la taxa anual de permanència, en finalitzar cada període anual a partir de la data de la inscripció en els registres.

4. Són subjectes passius de les taxes que estableix aquesta disposició, a títol de contribuent, les empreses navilieres, és a dir, les persones naturals o jurídiques que inscriguin vaixells en els registres, i responsables subsidiaris d'aquestes els administradors de les empreses esmentades.

5. Les taxes es fixen inicialment en 25 pessetes per unitat d'arqueig de cada vaixell que s'hi inscriu i es revisen anualment d'acord amb la variació que experimenti l'índex de preus al consum.

6. La taxa ha de ser objecte d'autoliquidació pel subjecte passiu.

Disposició transitòria primera. Règim econòmic de prestació de serveis i ocupació de béns.

1. Les autoritats portuàries han de percebre pels serveis portuaris que prestin les contraprestacions que els organismes o entitats les funcions dels quals assumeixen percebin a l'entrada en vigor d'aquesta Llei. Aquestes contraprestacions mantenen la seva estructura, quantia i elements substancials fins a la seva substitució pel règim que aquesta preveu. Sense perjudici d'això, les contraprestacions esmentades tenen la condició de preus privats a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

2. Els cànon per ocupació del domini públic es consideren ingressos propis de la respectiva autoritat portuària.

Disposició transitòria segona. Pràctics de port.

U. 1. Els pràctics de port que hagin accedit al lloc de treball per concurs o concurs oposició i estiguin prestant els seus serveis com a pràctics en ports de competència estatal a l'entrada en vigor d'aquesta Llei els continuen

prestant com a pràctics del port corresponent, integrats en les actuals corporacions de pràctics o, si s'escau, en les entitats que substitueixin aquestes en les seves actuals funcions, i conserven tots els drets adquirits que els confereix la regulació del servei vigent abans de l'aprovació d'aquesta Llei.

Les corporacions de pràctics no tenen el caràcter de corporació de dret públic.

2. L'Administració portuària pot adoptar les mesures necessàries per garantir una prestació adequada del servei en els ports on el volum del servei de practicatge sigui insuficient, o bé a través de l'agrupació d'aquests serveis amb els d'altres ports, mantenint el règim de gestió indirecta existent, o bé, excepcionalment, mitjançant l'aplicació del sistema de gestió directa, amb l'informe previ de l'organització que en l'àmbit estatal tingui la representació dels pràctics.

En aquest últim cas i una vegada notificada la decisió de l'autoritat portuària de prestar directament el servei de practicatge, els pràctics esmentats s'han d'integrar com a personal laboral en l'autoritat portuària del port en què prestin els seus serveis, sense perjudici que puguin accedir, amb caràcter preferent, a una plaça de pràctic en un altre port, amb la superació prèvia de les proves oportunes i sense perdre la condició a què es refereix l'apartat u, número 1, d'aquesta disposició transitòria. Aquest règim d'accés preferent té un límit temporal de cinc anys.

La integració com a personal laboral s'ha de fer amb reconeixement de la seva antiguitat, d'acord amb la classificació professional de titulat que li correspongui, i amb la seva capacitat, i amb independència de les funcions que exercia abans.

El personal laboral de les corporacions de pràctics, en el supòsit considerat als paràgrafs anteriors, s'ha d'integrar a la plantilla laboral de l'autoritat portuària corresponent, i aquesta se subroga en els drets i les obligacions laborals de la corporació esmentada, i en la mateixa posició en les relacions jurídiques en què sigui part, i la succeïx en la titularitat dels béns, drets i obligacions afectes directament al servei del practicatge.

El valor net del patrimoni integrat, determinat d'acord amb els criteris de valoració de la Llei d'expropiació forçosa, és abonat als membres de la corporació que formin part d'aquesta en el moment de la seva extinció, en la forma que disposin les seves normes constitutives o, si no, per parts iguals.

Aquesta integració produeix l'extinció de la corporació corresponent.

El personal anteriorment esmentat s'hi ha d'integrar conservant tots els drets adquirits amb anterioritat, i se'ls reconeix l'antiguitat que tenien en la seva relació laboral amb la corporació de pràctics respectiva.

3. El servei de practicatge s'ha de prestar, mentre no es modifiqui o substitueixi, d'acord amb el règim i les obligacions que estableix el Reglament general de practicatges, aprovat pel Decret de 4 de juliol de 1958, quan no s'oposi al que preveu aquesta Llei.

Dos. 1. Les autoritats portuàries, mentre hi hagi pràctics amb les condicions a què es refereix el número 1 de l'apartat anterior, han de contractar els serveis de practicatge amb les respectives corporacions de pràctics o, si s'escau, amb les entitats que les substitueixin.

2. Aquestes corporacions han d'incorporar els nous pràctics que siguin necessaris perquè el servei es presti en les condicions que exigeixen l'autoritat portuària, el plec de condicions generals corresponent, i el Reglament general de practicatges.

Els nous pràctics que s'incorporin a les corporacions de pràctics o entitats que les substitueixin han d'estar degudament habilitats per l'Administració marítima, d'acord amb el que preveu l'article 102 d'aquesta Llei, i s'hi ha d'integrar amb els mateixos drets i obligacions, excepte els que derivin del règim d'exercici de la profes-

sió vigent fins al moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei.

3. Mentre duri el període transitori, definit per l'existència en un port de pràctics que tinguin la condició a què es refereix l'apartat u, número 1, d'aquesta disposició transitòria, el nomenament de nous pràctics per ocupar les vacants existents en cada port correspon a l'autoritat portuària, amb la participació de l'Administració marítima i de la corporació de pràctics o entitat que la substitueixi, en què s'han d'integrar aquests.

4. Sense perjudici de la possibilitat de repercussió sobre els pràctics membres de la corporació o, si s'escau, de l'entitat que la substitueixi, aquesta és directament responsable de l'exercici i prestació del servei de practicatge davant l'autoritat portuària.

5. No obstant el que assenyala l'apartat anterior, l'autoritat portuària, a proposta de la corporació de pràctics o de l'autoritat marítima en l'àmbit de les seves competències, pot sancionar els pràctics integrats en la dita corporació per incompliment de les condicions de prestació del servei establertes per l'autoritat portuària i recollides als plecs o reglaments corresponents, d'acord amb el que preveu el títol IV d'aquesta Llei.

6. En el cas d'incompliment molt greu en el servei de practicatge de les obligacions establertes en la reglamentació general a què s'hagi d'ajustar, de les condicions establertes en el plec de condicions generals per a la prestació del servei o en el contracte corresponent, així com en els supòsits de sancions fermes com a conseqüència de la comissió d'infraccions que defineix l'article 116 de la Llei, l'autoritat portuària pot declarar la rescissió del contracte, sense dret a indemnització, amb l'autorització prèvia de Ports de l'Estat, un cop escoltats el Consell de Navegació i Port i l'organització que, si s'escau, tingui, en l'àmbit estatal, la representació professional dels pràctics.

7. Un cop rescindit el contracte de prestació del servei de practicatge amb la corporació, els pràctics que hi estiguin integrats que en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei estiguin prestant els seus serveis en el port corresponent i els hagin seguit prestant sense discontinuïtat fins al moment de la rescissió, s'han d'integrar en la nova entitat que resulti adjudicatària del contracte de prestació de serveis.

Els pràctics no inclosos en el cas anterior mantenen la seva habilitació per exercir les funcions de practicatge, i, si s'escau, es poden integrar en la nova entitat que resulti adjudicatària del contracte de prestació d'aquest servei.

8. En el supòsit que preveu l'article 102, apartat 4, d'aquesta Llei, els pràctics que en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei estiguin prestant servei en el port i l'hagin seguit prestant ininterrompudament fins al moment del pas a la gestió directa, s'han d'integrar com a personal laboral en l'autoritat portuària, en les condicions que s'estableixen per als pràctics a l'apartat u, número 2.

9. Així mateix, és aplicable als pràctics que prestin els seus serveis en ports de competència de les comunitats autònomes a l'entrada en vigor d'aquesta Llei el que estableixen l'apartat dos, número 2, paràgraf segon, en relació amb l'habilitació necessària de l'Administració marítima, i els apartats tres i quatre d'aquesta disposició.

Tres. Des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, la jubilació forçosa dels pràctics de port es produeix en complir l'edat de jubilació que correspongui amb el règim de Seguretat Social aplicable.

En cas que es produeixi la integració dels pràctics en l'autoritat portuària com a personal laboral, la jubilació forçosa és per a aquests treballadors aquella en què compleixin l'edat de jubilació que els correspongui amb el règim de Seguretat Social aplicable.

Aquesta jubilació forçosa només pot tenir lloc si el treballador ha completat els períodes de carència necessaris per percebre la pensió de jubilació corresponent.

El que preveu aquest apartat és aplicable a tot el personal que presti serveis de practicatge per un temps indefinit en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Quatre. El personal que s'incorpori al servei de practicatge a partir de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, en cas que dugui a terme la seva activitat com a treballador per compte d'altri, s'ha d'integrar en el règim general de la Seguretat Social.

El personal que treballi per compte propi s'ha d'integrar en el règim especial de treballadors autònoms.

Cinc. Es declara a extingir l'actual condició i règim d'exercici de la funció de pràctics vigent fins a l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Sis. A partir del moment de l'aplicació del sistema tarifari a què es refereix l'article 103 d'aquesta Llei, queda sense vigor la taxa parafiscal denominada «Sisè de practicatge».

Disposició transitòria tercera. *Societats estatals d'estiba i desestiba.*

U. Mentre no finalitzi el procés d'adopció dels plans d'ocupació corresponents de les societats estatals d'estiba i desestiba, que preveu el Reial decret llei 2/1986, de 23 de maig, sobre el servei públic d'estiba i desestiba de vaixells, el seguiment i la coordinació de la política en aquesta matèria s'ha de portar a terme d'acord amb el procediment i regulació vigents abans de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Dos. 1. La primera designació dels representants del capital de l'Estat en les societats estatals d'estiba i desestiba que no s'hagin constituït a l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'ha de fer d'acord amb el procediment que estableix la disposició addicional primera del dit Reial decret llei 2/1986, de 23 de maig.

2. En tot cas, el termini per a la constitució de les societats estatals esmentades i la designació dels representants del capital de l'Estat d'acord amb el que estableix el número anterior és de dos anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Tres. El termini per a l'aplicació de les mesures que preveu la disposició transitòria tercera del dit Reial decret llei 2/1986, de 23 de maig, tendents a l'adequació de les plantilles operatives en les societats estatals, s'estén a un període de deu anys i es computa, per a cada una, a partir del moment de la seva constitució.

Disposició transitòria quarta. *Autoritzacions i concessions.*

U. Sense perjudici de la seva possible modificació quan es donin els supòsits legalment previstos, les autoritzacions que suposin una ocupació del domini públic portuari i les concessions vigents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei segueixen subjectes a les mateixes condicions en què es van atorgar fins que transcorri el termini pel qual es van atorgar, a excepció dels canons aplicables, que s'han d'adaptar al que preveuen aquesta Llei i les disposicions que la despleguin.

Dos. 1. En tot cas, es considerar incompatible amb els criteris d'ocupació del domini públic portuari que estableix aquesta Llei el manteniment de concessions atorgades a perpetuitat, per un temps indefinit o per un termini superior a trenta anys a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

En tots aquests casos, les concessions vigents s'entenen atorgades pel termini màxim de trenta anys a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

2. En els altres supòsits, la revisió de les clàusules concessionals requereix la tramitació d'un expedient, amb audiència a l'interessat en la forma i amb els criteris que s'estableixin per reglament.

Tres. L'autoritat portuària que correspongui ha de resoldre sobre el manteniment o la revocació de les concessions atorgades en precari. En cas que s'opti pel manteniment ha d'atorgar una concessió ferma d'acord amb els criteris i el procediment que estableix aquesta Llei.

Quatre. Extingides les concessions atorgades abans d'aquesta Llei, l'autoritat portuària competent ha de resoldre sobre el manteniment o aixecament de les instal·lacions o obres que s'hagin executat a la seva empara.

Cinc. En cap cas no es pot atorgar una pròrroga del termini de concessions existents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei en condicions que s'oposin al que estableixen aquesta o les disposicions que la despleguin.

En tot cas, s'entén contrària al que estableix aquesta Llei la pròrroga pel termini que, acumulat a l'atorgat inicialment, excedeixi el límit de trenta anys.

Sis. Les persones que estiguin fent activitats industrials, comercials o de serveis al públic en l'àmbit d'un port abans de l'entrada en vigor d'aquesta Llei poden continuar exercint la seva activitat en les mateixes condicions anteriors, si bé s'han d'adaptar a les disposicions que s'estableixin en els plecs de condicions generals que regulin la seva activitat en un termini de tres mesos a partir de la publicació dels plecs esmentats i en les condicions específiques que, si s'escau, pugui establir l'autoritat portuària.

Si l'adequació no s'ha produït en el termini assenyalat, l'autoritat portuària pot declarar extingida l'autorització per a l'exercici de les seves activitats en l'àmbit portuari.

Disposició transitòria cinquena. *Ports en règim concessional.*

En els supòsits de ports de competència de l'Estat que es gestionin mitjançant una concessió, la seva zona de servei ha de formar part de la del port de gestió directa estatal que, per les característiques dels seus tràfics o per la seva proximitat geogràfica, determini el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

Disposició transitòria sisena. *Procediments aplicables.*

Mentre no es produeixi el desplegament reglamentari d'aquesta Llei, en l'àmbit portuari i sempre que no s'oposi al que aquesta preveu, la tramitació dels expedients d'atorgament de concessions i autoritzacions i d'imposició de sancions s'ha de fer d'acord amb el que preveu la legislació de costes.

Disposició transitòria setena. *Regulació vigent en matèria de marina mercant.*

El règim existent a l'entrada en vigor d'aquesta Llei en matèria d'autorització de serveis de navegació, reserves o repartiments de càrrega a favor de vaixells espanyols o comunitaris, registre i abanderament de vaixells i altres disposicions reguladores de la marina mercant continuen vigents mentre el Govern no aprovi les disposicions reglamentàries pertinents en desplegament d'aquesta Llei i sempre que siguin compatibles amb el que aquesta estableix.

Disposició transitòria vuitena. *Comandàncies i ajudanties de marina.*

Les comandàncies i ajudanties militars de marina continuen actuant en les seves funcions d'òrgans perifèrics del Ministeri d'Obres Públiques i Transports en matèria de marina mercant, fins que el Govern reguli l'Administració marítima perifèrica i les capitaniaes marítimes, d'acord amb el que preveu aquesta Llei, i en aquell moment cessi en l'exercici de funcions existent fins aleshores. Així

mateix, s'ha de procedir de manera gradual a la transferència dels mitjans del Ministeri de Defensa dedicats, fins a la data d'entrada en vigor de la Llei, a les activitats de marina mercant, al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, tenint en compte les possibilitats pressupostàries.

Així mateix, les comandàncies i ajudanties de marina continuen exercint les funcions d'òrgans perifèrics del Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació en matèria de pesca marítima fins que el Govern reguli l'estructura perifèrica del departament esmentat, i es procedeixi a la transferència gradual a aquest dels mitjans del Ministeri de Defensa dedicats fins a la data d'entrada en vigor de la Llei a les activitats de pesca marítima.

Disposició transitòria novena. *Personal laboral.*

El personal laboral que, a la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, estigui exercint funcions relacionades amb la marina civil, prestant serveis en llocs a ocupar per personal funcionari, es pot integrar al cos creat a l'article 101 d'aquesta Llei, i ha de complir les condicions i requisits que recull la disposició transitòria quinzena de la Llei 30/1984, de 2 d'agost, de mesures per a la reforma de la funció pública, incorporada per la Llei 23/1988, de 28 de juliol, i altra normativa aplicable en la matèria.

Disposició transitòria desena. *Auxilis, salvaments, remolcs, troballes i extraccions marítimes.*

Fins que, a proposta dels ministeris de Defensa i d'Obres Públiques i Transports en l'àmbit de les seves respectives competències, es procedeixi a reglamentar les competències sobre auxilis, salvaments, remolcs, troballes i extraccions marítimes per adaptar-les al que preveu el punt sis de l'article 86 d'aquesta Llei, aquestes competències les continuen exercint els òrgans de l'Armada, d'acord amb el que preveu la Llei 60/1962, de 24 de desembre.

Disposició transitòria onzena. *Entrada en funcionament de Ports de l'Estat i de les autoritats portuàries.*

1. El president de Ports de l'Estat pot compatibilitzar aquest càrrec amb el de director general de Ports i president de la Comissió Administrativa de Grups de Ports fins a l'extinció de la Direcció General i de l'organisme autònom que preveu la disposició final primera.

2. Els membres dels consells d'administració dels ports autònoms i de les juntes de port assumeixen les competències que aquesta Llei atribueix als consells d'administració de les autoritats portuàries fins que es produïxi la designació dels nous vocals d'acord amb les previsions d'aquesta Llei, amb caràcter transitori.

Així mateix, els presidents dels ports autònoms i de les juntes de port assumeixen les competències que aquesta Llei atribueix als presidents de les autoritats portuàries.

Disposició transitòria dotzena. *Règim d'estiba i desestiba portuària.*

Els treballadors que, abans de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, estiguin inclosos amb el caràcter d'eventuals en els censos gestionats per l'organització de treballs portuaris, reconeguda aquesta condició per sentència judicial ferma, i es trobin en l'actualitat inscrits en algun registre especial de treballadors portuaris, poden ser contractats per les societats estatals per cobrir les vacants que aquestes convoquin, amb preferència sobre els altres treballadors que figurin inscrits en els registres especials esmentats, sempre que compleixin els requisits físics i de capacitació exigits per cobrir les vacants esmen-

tades, i sense perjudici del règim de preferència a què es refereix la disposició adicional tretzena, apartat 1.

Disposició derogatòria única.

1. Queden derogats, en el que s'oposin a aquesta Llei i, en tot cas, no són aplicables en l'àmbit dels ports que depenen de l'Estat els punts següents de la Llei general d'obres públiques, de 13 d'abril de 1877: la referència «els ports» del paràgraf 2n de l'article 1r; els punts 3r i 4t de l'article 4t; el punt 2n de l'article 5è; el punt 4t de l'article 6è; el punt 2n de l'article 7è; els punts 6è i 7è de l'article 8è, i el punt 4t de l'article 11 i les referències a ports de l'article 125. La resta de les disposicions de la dita Llei s'entén que no són aplicables a les zones de servei dels ports que depenen de l'Estat.

2. Queden derogades les disposicions següents:

- a) Llei de ports de 7 de maig de 1880.
- b) Reial decret llei de 19 de gener de 1928, sobre ports.
- c) Llei de 14 d'octubre de 1931, que aprova i ratifica amb força de tal diversos decrets del Departament de Marina, en el que fa referència al de 22 d'agost, i prohibeix la venda a estrangers de vaixells mercants nacionals.
- d) Llei de 13 de març de 1932, sobre nolis en el tràfic de cabotatge.
- e) Llei de 27 de febrer de 1939, relativa a la constitució d'hipoteques sobre vaixells nacionals.
- f) Llei de 2 de juny de 1939, que institueix un sistema de crèdit naval.
- g) Llei de 5 d'abril de 1940, sobre autorització per a l'adquisició de vaixells a l'estranger.
- h) Llei de 19 de febrer de 1942, de creació de la Subsecretaria de la Marina Mercant, a excepció dels preceptes previstos per al cas de guerra i mobilització o relacionats amb la defensa nacional, que conserven la vigència fins que es desplegui la Llei orgànica 6/1980, d'1 de juliol, per la qual es regulen els criteris bàsics de la defensa nacional i l'organització militar, modificada per la Llei orgànica 1/1984, de 5 de gener.
- i) Llei penal i disciplinària de la marina mercant de 22 de desembre de 1955.
- j) Llei de 12 de maig de 1956, de protecció i renovació de la flota mercant espanyola.
- k) Llei de 26 de desembre de 1958, sobre creació d'un nou organisme administratiu «Agrupació de Maquinària i Material Complementari per a Obres i Treballs Marítimes».
- l) Llei 68/1961, de 23 de desembre, sobre sancions per faltes comeses contra les lleis, reglaments i regles generals de policia de navegació, de les indústries marítimes i dels ports, no compreses a la Llei penal de la marina mercant, llevat del que estableix la disposició final primera de la Llei 53/1982, sobre infraccions que en matèria de pesca marítima cometin els vaixells estrangers en les aigües sota jurisdicció espanyola i els vaixells espanyols, sigui quin sigui l'àmbit de la seva comissió i les seves sancions.
- m) Llei 87/1964, de 16 de desembre, que reglamenta les convocatòries per cobrir places de pràctic de número dels ports.
- n) Llei 1/1966, de 28 de gener, sobre règim financer dels ports espanyols.
- ñ) Llei 27/1968, de 20 de juny, sobre juntes de ports i Estatut d'autonomia.
- o) Llei 55/1969, de 26 d'abril, sobre ports esportius.
- p) Llei 6/1970, de 4 d'abril, de protecció del tràfic marítim internacional.
- q) Llei 21/1977, d'1 d'abril, pel que fa a l'aplicació de sancions en els casos de contaminació marina provocada per abocaments des de vaixells.

r) Reial decret Llei 13/1980, de 3 d'octubre, sobre supressió i reordenació d'organismes autònoms en els ministeris d'Obres Públiques i Urbanisme i de Sanitat i Seguretat Social.

s) Llei 18/1985, d'1 de juliol, per la qual es modifica la Llei 1/1966, de 28 de gener, sobre règim financer dels ports espanyols.

Així mateix, queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquesta Llei.

Disposició final primera. *Constitució i entrada en funcionament dels nous ens públics.*

1. La constitució de Ports de l'Estat, de les autoritats portuàries i de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima té lloc en el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei.

L'entrada en funcionament dels ens públics esmentats es produeix el dia 1 de gener de 1993.

2. A l'entrada en vigor d'aquesta Llei es creen tantes autoritats portuàries, de les que preveu l'article 35 d'aquesta Llei, com juntes de port i ports autònoms existents.

3. La Direcció General de Ports, la Comissió Administrativa de Grups de Ports, les juntes de port i els ports autònoms s'extingeixen a l'entrada en funcionament de Ports de l'Estat.

4. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha d'adoptar les mesures necessàries de reorganització del departament esmentat, i tenir en compte les competències atribuïdes als ens públics que es creen.

Disposició final segona. *Administració marítima perifèrica.*

1. En el termini d'un any des de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, i a proposta del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, el Govern ha de reglamentar:

a) El nombre, àmbit geogràfic i nom de cadascuna de les províncies i districtes marítims en què hagi de quedar dividit el litoral, així com la constitució, estructura orgànica, competències i altres aspectes de l'estructura perifèrica del departament, capitania marítima, consells de navegació i port i consells de navegació.

b) L'organització dels jutjats marítims permanents i del Tribunal Marítim Central, per tal d'adaptar-los al que preveu aquesta Llei. Així mateix, pot procedir al canvi de la seva denominació.

2. Les que conté el títol II de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, que regula qüestions relatives a la jurisdicció i el procediment en matèria d'auxilis, salvament, remolcs, troballes i extraccions marítimes, continuen en vigor en qualitat de normes reglamentàries i les pot derogar o

modificar el Govern a proposta conjunta dels ministres de Defensa i Obres Públiques i Transports.

Disposició final tercera. *Desplegament reglamentari.*

El Consell de Ministres i el ministre d'Obres Públiques i Transports, en l'àmbit de les seves respectives competències, poden dictar les normes reglamentàries i disposicions administratives de caràcter general que requereixin el desplegament i l'aplicació d'aquesta Llei.

ANNEX

Són ports d'interès general i, per tant, i d'acord amb l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola, competència exclusiva de l'Administració de l'Estat, els següents:

1. Pasajes i Bilbao al País Basc.
2. Santander a Cantàbria.
3. Gijón-Musel i Avilés a Astúries.
4. San Ciprián, Ferrol i la seva ria, La Corunya, Villagarcía de Arosa i la seva ria, Marín-Pontevedra i la seva ria i Vigo i la seva ria, a Galícia.
5. Ayamonte, Huelva (que inclou el de Punta Umbría), Sevilla i la seva ria (que inclou el de Bonanza), Cadis i la seva badia (que inclou El Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cadis, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta, Puerto Sherry i el de Rota), Tarifa, Algesires-La Línea, Màlaga, Motril, Almeria i Carboneras a Andalusia.
6. Ceuta i Melilla.
7. Cartagena (que inclou la dàrsena d'Escombreras) a Múrcia.
8. Torrevella, Alacant, Gandia, València, Sagunt, Castelló i Vinaròs a la Comunitat Valenciana.
9. Tarragona i Barcelona a Catalunya.
10. Palma de Mallorca, Alcúdia, Maó, Eivissa i Cala Sabina a les Balears.
11. Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que inclou el de Salinetas i el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que inclou el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma i La Estaca a les Canàries.

Per tant,
Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 24 de novembre de 1992.

JUAN CARLOS I

El president del Govern,
FELIPE GONZÁLEZ MÁRQUEZ

(Aquesta Llei s'inclou tenint en compte la correcció d'errades publicada al «BOE» 298, de 12-12-1992.)