



UNIVERSITAT POLITÈCNICA  
DE CATALUNYA

## **El sistema portuario español**

**Carles Rúa Costa**

*EOLI: Enginyeria d'Organització i Logística Industrial*

*IOC-DT-P-2006-9  
Gener 2006*

**Institut d'Organització i Control  
de Sistemes Industrials**



# El sistema portuario español

Carles Rúa Costa

*La legislación portuaria en España se ha modificado repetidas veces en las últimas décadas. Hoy en día existe la división, habitual en la mayoría de países occidentales entre la administración marítima y la administración portuaria, aunque en el caso español ambas dependan del Ministerio de Fomento. Para los puertos denominados de interés general (aquellos con una cierta relevancia más allá del mero tráfico local), la administración portuaria está ejercida por los organismos públicos denominados Autoridades Portuarias, la coordinación de los cuales se deja en manos del Organismo Público Puertos del Estado.*

**Palabras clave:** Puerto, transporte, logística, sistema portuario, España, gestión portuaria.

Hasta 1992 coexistían en España tres modelos de gestión portuaria diferenciados: por un lado los puertos de Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia disponían de un régimen de autonomía y estaban gestionados por unos organismos públicos denominados Puertos Autónomos; el resto de puertos de interés nacional (hasta 23 puertos) se gestionaban de forma más centralizada, a través de las Juntas de Obras de los Puertos que dependían del entonces Ministerio de Obras Públicas; por último, un órgano centralizado en Madrid, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, englobaba al conjunto restante de puertos que ni siquiera tenía personalidad jurídica propia

En la actualidad la regulación de la estructura y la gestión del sistema portuario se basa en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en sus modificaciones de 1997 y del 2003.

Hoy en día, el Sistema Portuario español de titularidad estatal está formado por 44 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Ente Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

## Puertos de interés estatal

La Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), modificada por Ley 62/1997, de 26 de Diciembre, distingue entre los puertos de titularidad autonómica

(básicamente los puertos pesqueros, deportivos y de refugio), que dependen del Gobierno de la Comunidad Autónoma donde están ubicados, y los puertos de titularidad estatal, es decir, los puertos calificados como de interés general por reunir alguna de las siguientes características (según indica en su artículo 5 la citada LPEMM):

- a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

La propia Constitución Española según lo dispuesto en su artículo 149.1.20 establece que los puertos de interés general son competencia de la Administración del Estado

En concreto los 44 puertos de interés general en España, agrupados por comunidades autónomas son los siguientes:

Año	Disposición legal
2003	Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
1997	Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
1992	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
1988	Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas
1978	Constitución Española, de 27 de diciembre
1969	Ley 28/1969, de 26 de abril, de Costas
1968	Ley 27/1968, de 20 de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía
1966	Ley 1/1966 de 28 de enero, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles
1958	Ley, de 26 de diciembre, de Entidades Estatales Autónomas
1928	Ley, de 19 de enero, de Puertos
1926	Real Decreto-Ley, de 30 de abril, por la que se Crea la Junta Central de Puertos
1911	Ley, del 7 de julio, de Junta de Obras de Puertos
1880	Ley, de 7 de mayo, de Puertos
1879	Ley, de 13 de junio, de Aguas
1866	Ley, de 3 de agosto, de Aguas
1851	Real Decreto, del 17 de diciembre, de Administración y Servicio de Construcción, Limpia y Administración de Puertos
1835	Ley, de 26 de mayo, por la que el Ministerio del Interior asume las competencias en materia de puertos

**Figura 1:** Principales disposiciones legales de la historia reciente de los puertos españoles.

- a) Pasajes y Bilbao en el País Vasco.
- b) Santander en Cantabria.
- c) Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
- d) San Ciprián, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín-Pontevedra y su ría y Vigo y su ría, en Galicia.
- e) Ayamonte, Huelva (que incluye el de Punta Umbría), Sevilla y su ría (que incluye el de Bonanza), Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta, Puerto Sherry y el de Rota), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
- f) Ceuta y Melilla.
- g) Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
- h) Torre Vieja, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón y Vinaroz en la Comunidad Valenciana.
- i) Tarragona y Barcelona en Cataluña.
- j) Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina en Baleares.
- k) Arrecife, Puerto del Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma, La Estaca y Timirijaque en Canarias.
- Estos 44 puertos se agrupan en las 28 autoridades portuarias siguientes:
- |                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| Alicante            | Almería                |
| Avilés              | Bahía de Algeciras     |
| Bahía de Cádiz      | Baleares               |
| Barcelona           | Bilbao                 |
| Cartagena           | Castellón              |
| Ceuta               | A Coruña               |
| Ferrol - San Cibrao | Gijón                  |
| Huelva              | Las Palmas             |
| Málaga              | Marín - Pontevedra     |
| Melilla             | Motril                 |
| Pasajes             | Santa Cruz de Tenerife |
| Santander           | Sevilla                |
| Tarragona           | Valencia               |
| Vigo                | Vilagarcía de Arousa   |
- La gestión del resto de los puertos, básicamente estamos hablando de puertos pesqueros y deportivos con una actividad comercial baja ha sido transferida a las diferentes Comunidades Autónomas.
- En el caso de Cataluña, por poner un ejemplo, para gestionar el conjunto de puertos de su litoral que no

son de titularidad estatal (Barcelona y Tarragona) se ha creado Ports de la Generalitat, ente público sujeto al derecho privado adscrito al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, cuya misión es dirigir, planificar y gestionar los puertos pesqueros, deportivos y comerciales no concesionados y regular el uso de las instalaciones comerciales, culturales, deportivas, lúdicas y recreativas vinculadas a la actividad portuaria o marítima. También aplica las medidas correctoras apropiadas para la protección del medio natural y de la calidad de las aguas marítimas. Este modelo es similar al adoptado en otras Comunidades Autónomas.

Actualmente, Ports de la Generalitat gestiona las siguientes instalaciones en Catalunya: el puerto de Llançà, el puerto del Port de la Selva, el puerto de Roses, el puerto de la Escala, el puerto del Estarrit, el puerto de Palamós, el puerto de Sant Feliu de Guíxols, el puerto de Blanes, el puerto de Arenys de Mar, el puerto del Garraf, el puerto industrial de Vallcarca, el puerto de Vilanova i la Geltrú, así como las dársenas pesqueras de Mataró y el Masnou, el puerto de Cambrils, el puerto de la Ametlla de Mar, el puerto de la Ampolla, el puerto de Sant Carles de la Ràpita, el puerto industrial de Alcanar y el puerto de las Casas de Alcanar, así como los embarcaderos de Tortosa, Deltebre, Sant Jaume de Enveja, y Amposta, y la dársena pesquera de Torredembarra.

Ports de la Generalitat tiene personalidad jurídica y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus finalidades.

## El Organismo Público Puertos del Estado

La LPEMM, por su artículo 24, crea, adscrito al Ministerio de Fomento, el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE).

Puertos del Estado es así un organismo con responsabilidad global sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, encargado de la ejecución de la política portuaria del gobierno y de la coordinación y control de eficiencia conjunto de puertos de interés general existente.

Este organismo tiene personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, sus actividades se ajustarán al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público.

## Competencias y funciones del Organismo Público Puertos del Estado

El artículo 25 de la Ley 27/1992 (modificado por la Ley 62/1997) asigna a Puertos del Estado las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

- a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta Ley.
- b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
- c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos.
- d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias. La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros.

Para la consecución de estos objetivos el artículo 26 de la misma Ley atribuye a Puertos del Estado las siguientes funciones:

- a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, a través de los planes de empresa que se acuerden con éstas.
- b) Aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, derivada de los planes de empresa acordados con éstas, y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.
- c) Proponer, si procede, las aportaciones que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado para inversiones en obras e infraestructuras de las Autoridades Portuarias.



**Figura 2:** Localización de las 28 autoridades portuarias

- d) Informar técnicamente los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias.
- e) Definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios, en colaboración con otras administraciones con competencias al respecto.
- f) Ejercer el control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, en los planes de empresa definidos en la letra a) de este apartado.
- g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles, cuyo objeto social debe estar ligado al desarrollo de actividades vinculadas a la explotación portuaria, y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no pueda hacerlo según la legislación vigente la propia Autoridad Portuaria.
- h) Establecer, para las Autoridades Portuarias que así lo soliciten, los criterios para la negociación colectiva de las condiciones de trabajo del personal a través de un convenio marco, sin perjuicio de lo establecido en las normas presupuestarias.
- i) Proponer estrategias y criterios de actuación sobre recursos humanos para el conjunto de las sociedades estatales de estiba y desestiba, en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- j) La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.
- k) Ostentar la representación de la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales, cuando no sea asumida por el Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.
- l) Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas.
- m) Elaborar y someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, previos los trámites establecidos legalmente, el Reglamento General de Servicio y Policía de los puertos, e informar sobre la conformidad de las Ordenanzas portuarias al modelo de Ordenanzas incluido en dicho Reglamento.

- n) Impulsar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte combinado en los puertos de interés general.
- o) Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en el ámbito portuario.
- p) Establecer recomendaciones en determinadas materias para la fijación de objetivos y líneas de actuación de los puertos de interés general, facilitando el intercambio de información entre éstos.
- q) Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

## Las Autoridades Portuarias

El nombre de Autoridad Portuaria (*Port Authority*) es la denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos.

Algunas autoridades portuarias, en su proceso de planificación estratégica han definido su misión, la cual quizás pueda proporcionarnos una primera idea sobre qué son estos organismos públicos. Así, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra define su misión como la “*gestión, administración, explotación del Puerto y control de los servicios portuarios, liderando a la comunidad portuaria en la constante búsqueda de la Excelencia Operativa y contribuyendo al desarrollo de su zona de influencia*”. La Autoridad Portuaria de Barcelona por su parte ha definido su misión como “*liderar el desarrollo del Puerto de Barcelona, generar y gestionar infraestructuras contribuyendo a la competitividad de nuestros clientes y creando valor para la sociedad*”.

La LPEMM define las Autoridades Portuarias como Entidades de Derecho Público con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Estarán sujetas al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el se les atribuye.

Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna bajo el principio general de autonomía de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas en la misma a Puertos del Estado y las de tutela y fiscalización que sobre ellas

ostente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En temas de contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.



Figura 3: Edificio sede de la Autoridad Portuaria de Barcelona

En una misma Autoridad Portuaria pueden agruparse la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia estatal con la finalidad de conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. Es el caso, por ejemplo, de la Autoridad Portuaria de Baleares que incluye los puertos de Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina, o de la Autoridad Portuaria de Valencia, que gestiona los puertos de Gandía, Valencia y Sagunto.

Las competencias que corresponden a las Autoridades Portuarias son las siguientes:

- a) La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.

- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Para el ejercicio de las competencias de gestión atribuidas por el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

- a) Aprobar los proyectos de presupuestos anuales de la Autoridad Portuaria y de su programa de actuación, inversiones y financiación.
- b) Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios, los de señalización marítima y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.
- c) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.
- d) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.
- e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, o para la ejecución directa de obras de infraestructura y medidas de protección que sean precisas con sujeción a lo establecido en la legislación urbanística y en la ordenación territorial.
- f) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.
- g) Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.1.a).
- h) Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.
- i) Informar el proyecto de Reglamento general de servicio y policía de los puertos y elaborar y aprobar las correspondientes ordenanzas portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 106, así como velar por su cumplimiento.
- j) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad e higiene, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de la Administración y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.
- k) Aprobar las tarifas de los diferentes servicios que presten directamente, con sujeción a la Ley, así como proceder a su aplicación y recaudación.
- l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto, de conformidad con los criterios generales que pueda determinar Puertos del Estado.
- m) Recaudar los cánones o precios públicos por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.
- n) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.
- o) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.
- p) Definir las necesidades de personal de la entidad, contratar al mismo, formular sus presupuestos y cuantos otros sean necesarios para el cumplimiento de sus fines.
- q) Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores.

- r) Autorizar la participación de la entidad en sociedades mercantiles, y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando el importe de los compromisos contraídos no supere un 5 por 100 de sus ingresos anuales y estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con el voto favorable de los representantes de la Administración General del Estado. El objeto social de las sociedades mercantiles participadas por la Autoridad Portuaria debe estar ligado al desarrollo de actividades vinculadas a la explotación portuaria.
- s) Proponer estrategias y criterios relativos a las condiciones de prestación del servicio de estiba y desestiba de las respectivas Sociedades Estatales que operen en el ámbito competencial de la entidad correspondiente, sin perjuicio de las funciones atribuida a Puertos del Estado, a la Administración del Estado y a las Comunidades Autónomas que tuvieran competencias en la materia.

Del ejercicio de las funciones en materia de planificación, proyecto y construcción de obras, gestión del dominio público mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la regulación y control del tráfico portuario, el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con aquél, las tarifas y su aplicación y la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario, las Autoridades Portuarias deberán suministrar a Puertos del Estado la información que les solicite.

## Órganos de gestión y gobierno de las Autoridades Portuarias

Serán órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias el Consejo de Administración y el Presidente de la misma. Así mismo, será órgano de gestión el Director Técnico.

El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros:

- El Presidente de la entidad, que lo será del Consejo.
- Dos miembros natos, que serán el Capitán marítimo y el Director.
- Un número de vocales comprendido entre 15 y 22, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades de Ceuta y Melilla, y designados por estas.

La designación por las Comunidades Autónomas o las Ciudades de Ceuta y Melilla de los vocales anteriores deberá respetar los siguientes criterios: la Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por cuatro de estos vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del ente público Puertos del Estado; los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 14 por 100 del total de los miembros del Consejo; el 24 por 100 del total de los miembros serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario; el resto de los vocales serán designados en representación de la Comunidad Autónoma, a la que corresponderá la corrección de los ajustes porcentuales que corresponda.



Figura 4: Composición de consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla. Así mismo, el Director será nombrado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria a propuesta del Presidente y deberá poseer titulación superior y reconocida experiencia en técnicas y gestión portuaria.

La Ley 27/1992 también establece que como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada puerto de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

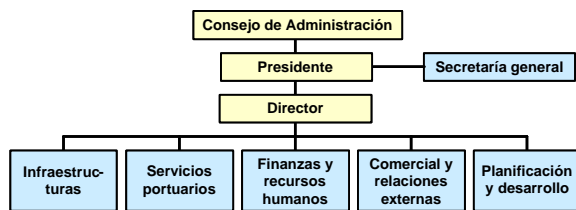
Entre otras podrán estar representadas las siguientes:



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

## Organización interna de las Autoridades Portuarias

La organización interna de las Autoridades Portuarias difiere de una a otra. Habitualmente además de los departamentos habituales en la mayoría de las empresas (recursos humanos, marketing y comercial, económico-financiero, sistemas de información, calidad, relaciones públicas, asesoría jurídica, etc.) existen dos áreas representativas que no tienen paralelismo en otros entornos o empresas: el departamento o área de infraestructuras y el departamento o área de explotación portuaria.



**Figura 5:** Organigrama de la Autoridad Portuaria de Sevilla.  
Fuente: Autoridad Portuaria de Sevilla ([www.apsevilla.com](http://www.apsevilla.com))

El departamento de infraestructuras (que también figura con otras denominaciones como departamento de obras o de proyectos y obras) suele ser el responsable de la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria, que habitualmente se realizan mediante concurso público y licitación.

El departamento de explotación es el que habitualmente se encarga de la gestión y explotación portuaria, y dispone generalmente, entre otros, de los siguientes servicios o secciones (que en general no existen en otras organizaciones):

- a) Servicios portuarios u operaciones portuarias: encargado de gestionar los servicios portuarios que ofrece la Autoridad Portuaria, de forma directa, como el atraque y fondeo, así como la coordinación de los de gestión indirecta (practicaje, amarre, remolque, etc.).
- b) Concesiones: responsable de la gestión y control de las autorizaciones y concesiones demaniales

que otorgue la Autoridad Portuaria.

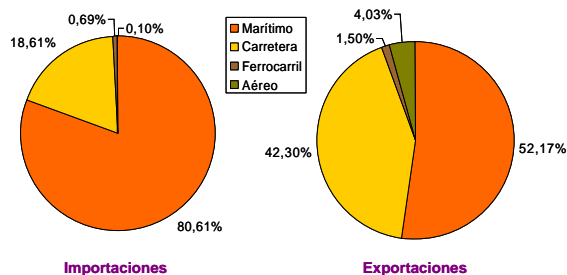
- c) Seguridad operativa ejercida por la policía portuaria. La policía portuaria (o cuerpo de guardamuelles o de celadores-guardamuelles) actúa en las zonas de servicio de los puertos del Estado sometidos al control de la Autoridad Portuaria correspondiente. Sus funciones básicas son el control de personas o vehículos que vayan a acceder al puerto, la vigilancia del dominio público portuario, la actuación como policía administrativa (verificando las autorizaciones, condiciones de seguridad de las operaciones, actividades y obras que se observen, ocupaciones del dominio público portuario, así como el control y denuncia de infracciones que se puedan cometer tanto en materia de tráfico de vehículos como de otros incumplimientos del Reglamento de policía del puerto), regulación del tráfico de vehículos (especialmente en las estaciones marítimas en los momentos de embarque y desembarque), control del cumplimiento de la normativa en las lonjas y en algunos puertos también realizan servicios de vigilancia marítima y de extinción de incendios y salvamento.
- d) Seguridad industrial o mercancías peligrosas, responsable de la seguridad de las instalaciones portuarias y de la correcta manipulación de las mercancías peligrosas que transitan por el puerto. Es responsable también de la gestión y coordinación de los planes de emergencia que deban elaborarse.

## Importancia económica de los puertos españoles

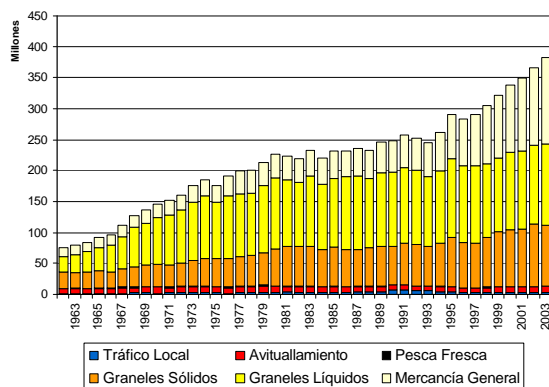
A lo largo de las últimas décadas el tráfico portuario en España ha evolucionado de forma similar al del conjunto de la economía española. Así, durante las décadas de los 50 y 60 se produjeron crecimientos anuales del 8%, básicamente a causa del bajo nivel del que se partía. En los años 70 se mantiene un crecimiento significativo aunque menor, de alrededor del 4%, crecimiento que se estanca a lo largo de los 80 con un 0,8% anual, produciéndose una recuperación a lo largo de los 90 (3% de crecimiento medio anual).

En el año 2003 el conjunto de puertos de titularidad estatal movió un total de 382 millones de toneladas de mercancías (más otros 12 millones de toneladas manipuladas por los puertos gestionados por las comunidades autónomas) y, sin considerar el tráfico local, 20,1 millones de pasajeros (3, 8 millones de pasajeros adicionales si consideramos los puertos de titularidad no estatal) a través de un total de 118.033

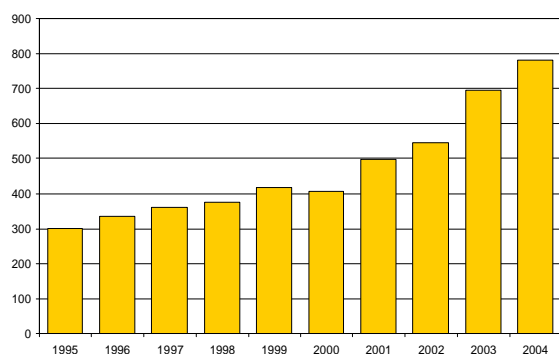
buques que hicieron escala en los mismos; el número total de contenedores manipulados fue superior a los 9 millones de TEU. Durante ese año el 83% de las importaciones y el 57% de las exportaciones españolas se realizaron por vía marítima. Estas cifras pueden dar una idea de la importancia económica que representan los puertos para el comercio y la economía del país donde, de hecho, la actividad directa e indirecta del sector portuario representa el 1,1% del PIB nacional.



**Figura 7:** Reparto modal del transporte internacional de mercancías en España, año 2004. Fuente: Puertos del Estado.



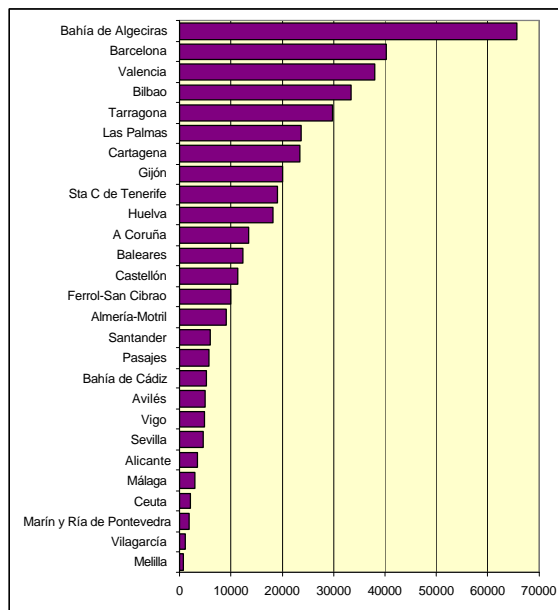
**Figura 8:** Evolución del tráfico total del conjunto de puertos españoles durante los últimos años. Datos en millones de toneladas. Fuente: Puertos del Estado.



**Figura 9:** Evolución de las inversiones en el conjunto de los puertos españoles durante los últimos años. Datos en millones de euros corrientes. Fuente: Puertos del Estado.

Durante los últimos años el volumen de inversiones del sistema portuario español ha ido creciendo de forma continuada hasta alcanzar los 694,8 millones

de euros invertidos a lo largo del 2003. La mayor parte de estas inversiones (un 66 %) se dedican a mejorar las infraestructuras y la capacidad portuaria, siendo importantes también las partidas destinadas a actividades logísticas, equipamiento e instalaciones (un 12 % del total).



**Figura 10:** Tráfico portuario total de los puertos españoles (en miles de toneladas español). Datos de 2004. Fuente: Anuario Estadístico 2005 de Puertos del Estado

## Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por los organismos públicos portuarios Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, está regulado por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Según esta Ley el régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal debe responder a los siguientes principios y objetivos:

- Autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.
- Autofinanciación del sistema portuario.
- Optimización de la gestión económica.
- Solidaridad entre los organismos públicos portuarios.
- Competencia entre los puertos de interés general.

- f) Libertad tarifaria.
- g) Mejora de la competitividad de los puertos de interés general.
- h) Fomento de la participación de la iniciativa privada.

Una de las características esenciales de este régimen económico es la autofinanciación del sistema portuario. Así, los ingresos de las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autoridades Portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos: los gastos de explotación y los gastos financieros, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

Los recursos económicos de las Autoridades Portuarias estarán integrados por:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b) Las tasas portuarias
- c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h) El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y

administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, debiendo ajustarse a los objetivos y principios establecidos en esta ley.

## **El Fondo de Compensación Interportuario**

El Fondo de Compensación Interportuario se crea como instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal, en respuesta al principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios.

Puertos del estado y las Autoridades Portuarias realizarán aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario conforme a los criterios y limitaciones establecidas por ley. Este fondo será administrado por Puertos del Estado

El sistema de aportaciones y la posterior distribución de las mismas tiene como objetivo garantizar la autofinanciación del sistema portuario de titularidad estatal y a potenciar la leal competencia entre los puertos de interés general, favoreciendo el ajuste de los recursos generados por cada Autoridad Portuaria a las desviaciones existentes en las estructuras de ingresos y gastos de cada una de ellas, por causa de la diferente situación competitiva en que se encuentran, especialmente significativa en el caso de los puertos insulares o de Ceuta y Melilla y los situados en los archipiélagos Balear y Canario, a sus condicionantes físicos a la necesidad de grandes obras de mantenimiento o reparación periódicas o extraordinarias, etc.

## **La gestión del dominio público portuario**

En los puertos se realizan muy diversas actividades, algunas de ellas son desarrolladas de forma directa por las propias Autoridades Portuarias mientras que otras son ejercidas por terceros, habitualmente empresas privadas. Según el tipo de puerto de que se trate las actividades ejecutadas directamente por la Autoridad Portuaria pueden diferir. En cualquier caso existe una tendencia dentro del espacio europeo a una mayor liberalización de los servicios portuarios así como a facilitar la concurrencia y la competencia en los mismos, lo cual implica potenciar la presencia privada en la realización de los servicios portuarios.

En muchos casos la realización de los servicios portuarios requiere la ocupación de parcelas de terreno o zonas de agua pertenecientes al dominio público portuario de forma exclusiva por parte de la empresa que preste el servicio. En estos casos la Autoridad Portuaria deberá otorgar la

correspondiente concesión administrativa (que adoptará la forma de concesión demanial o autorización demanial).

El dominio público portuario está constituido por el terreno afectado al servicio portuario, las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto, las obras e instalaciones construidas por la Autoridad Portuaria en estos espacios o revertidas a las mismas y los terrenos obras e instalaciones de señalización marítima que dependan del puerto,

En concreto el artículo 53 de la Ley 27/1992 establece que pertenecen al dominio público portuario estatal (es decir, al dominio público de los puertos que dependen de la Administración del Estado):

- a) Los terrenos, obras e instalaciones fijas portuarias de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante compraventa, expropiación o por cualquier otro título para el cumplimiento de sus fines, cuando sean debidamente afectados.
- c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.
- d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, una vez extinguida ésta.
- e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de señalización marítima, afectados a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.
- f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

En un puerto se realizan actividades de muy diversas índole. Algunos servicios están estrechamente ligados al concepto de puerto, de tal manera que no podríamos hablar de puerto si en el no existiesen actividades de atraque, desatraque y suministro de buques, carga y descarga de mercancías, embarque y desembarque de mercancías, etc. Sumadas a estas se pueden realizar otra serie de actividades complementarias relacionadas con el entorno portuario, actividades auxiliares al transporte, ciertas actividades industriales de proceso, etc. También en cierta zonas de los puertos, especialmente las más urbanas, se llevan a cabo actividades que tienen una menor relación con la actividad portuaria como son museos, centros comerciales, áreas de ocio, etc.

El artículo 94 de la Ley 48/2003 indica que en el dominio público portuario sólo podrán llevarse a

cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en la propia ley. Se considera que tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en la Ley 22/1988, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos no portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

## Concesiones demaniales

En muchas ocasiones para la prestación de un servicio portuario es necesario que el prestatario deba utilizar en exclusiva una parte del dominio portuario, por ejemplo, para construir una instalación como puede ser un almacén o simplemente para depositar la mercancía. En estos casos la Autoridad Portuaria deberá otorgar una concesión administrativa.

De hecho, según el artículo 106 de la Ley 48/2003 la ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria. Estas concesiones sólo podrán otorgarse para usos, obras e instalaciones que se ajusten a las determinadas el el

Plan Especial de Ordenamiento de la Zona de Servicio del Puerto o en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios

El plazo máximo de las concesiones será de 35 años y para cada concesión quedará fijado en el título correspondiente. En la práctica, los plazos dependen de muchos factores, como son la actividad a desarrollar, el volumen de inversión necesario, el incremento de actividad que genere en el puerto, la disponibilidad del espacio, etc.

El proceso de otorgamiento de la concesión podrá iniciarse a petición del interesado o por concurso convocado por la Autoridad Portuaria. Aunque la concesión se solicite por parte de un interesado, la Autoridad Portuaria debe decidir sobre la adecuación del proyecto de concesión a las necesidades portuaria; además, previo al otorgamiento, hay un trámite de competencia mediante el cual otros interesados pueden presentar sus proposiciones al respecto. De esta forma se garantiza la concurrencia y el libre acceso a la prestación de los servicios portuarios.

### Autorizaciones demaniales

En el caso en que no sea necesario realizar obras fijas y siempre que el plazo de ocupación sea inferior a tres años puede otorgarse una autorización en lugar de una concesión.

En concreto, el artículo 99 de la Ley 48/2003 afirma que estará sujeta a autorización de la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos por plazo no superior a tres años.

Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidos en las zonas de servicio de los puertos y, al igual que en el caso de las concesiones, el procedimiento de otorgamiento podrá iniciarse a petición del interesado o por concurso convocado por la Autoridad Portuaria.

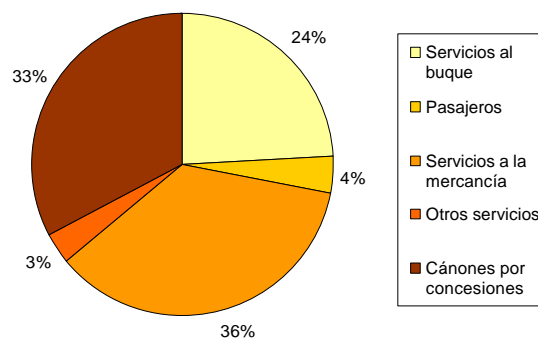
### Las tasas y tarifas portuarias

Según el artículo 14 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general son tasas portuarias aquéllas exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias.

Las tasas a las que hace referencia el párrafo anterior son las siguientes:

- a) Por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario:
  1. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.
  2. Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.
  3. Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- b) Por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias:
  4. Tasa por servicios generales.
  5. Tasa por servicio de señalización marítima.

Así mismo como contraprestación a los servicios comerciales que la Autoridad Portuaria preste en régimen de concurrencia, se exigirá el pago de la correspondiente tarifa (que no tasa). Las tarifas serán fijadas libremente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, tendrán el carácter de precios privados y no podrán ser inferiores al coste del servicio.



**Figura 11:** Estructura de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el año 2004 (el 20% correspondiente a la tasa de servicios generales se ha incorporado al resto de partidas de ingresos. Fuente: Memoria anual 2004, Autoridad Portuaria de Barcelona.

A continuación se detalla el concepto de cada una de estas tasas.

### Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario

La ocupación del dominio público portuario, ya sea en virtud de una concesión o autorización, devengará la correspondiente tasa a favor de la Autoridad Portuaria. El sujeto pasivo contribuyente de la tasa será el titular de la autorización, según corresponda.

La base imponible de la tasa será el valor del bien. En el caso de ocupación de terrenos corresponderá al valor de los mismos, en base a criterios de mercado; para ello se dividirá la zona de servicio del puerto en áreas funcionales y se asignará a cada una de ellas un valor de referencia en relación a otros terrenos del municipio o de municipios próximos con usos similares. En el caso de ocupación de aguas del puerto se aplicará el valor de los espacios de agua incluidos en las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos. En el caso de ocupación de obras e instalaciones la base imponible estará constituida por el valor de los terrenos y de las aguas ocupados y el valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluyendo la urbanización interna y la pavimentación de concesión, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y teniendo en cuenta su depreciación anual.

El tipo de gravamen que se aplica oscila entre el 5 y el 7 por ciento para ocupación de terrenos (en función del uso a que se destinen los mismos), del 2,5 por ciento para la ocupación de aguas para relleno, ocupación del suelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos

### **Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias**

Se consideran bajo este nombre cuatro tasas diferentes que las Autoridades Portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías. En estos casos el hecho imponible se producirá con la utilización de todos o alguno de los bienes o instalaciones relacionados en los mismos.

Estas tasas son:

- a) Por los buques y embarcaciones, tasa del buque y tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
- b) Por los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, tasa del pasaje.
- c) Por la mercancía, tasa de la mercancía.
- d) Por el buque de pesca y la pesca fresca se devengará una única tasa, denominada tasa de la pesca fresca.

En el caso de la tasa del buque el hecho imponible es la utilización por parte de los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o el fondeo que les

haya sido asignado, así como la estancia en puerto de los mismos y devengará cuando el buque entre en las aguas de la zona de servicio del puerto. El sujeto pasivo contribuyente de la tasa lo serán solidariamente el propietario, el naviero y el capitán del buque; el consignatario del buque será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes en el caso de buques consignados; el concesionario o el autorizado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes en el caso de muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización.

Para el cálculo de la tasa se tendrá en cuenta el modo e intensidad en la utilización de las instalaciones portuarias (que tendrá en cuenta el tamaño de los buques), el número de escalas en el puerto en el año natural y el tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo.

La tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo se aplica a embarcaciones que no realicen transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la del pasaje y la de la mercancía. El hecho imponible consiste en la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en los mismos, y por sus tripulantes y pasajeros la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y resto de instalaciones portuarias fijas.

La tasa del pasaje tiene como hecho imponible de la utilización por los pasajeros y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas y devengará cuando se inicie la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y, en su caso, de los vehículos por el puerto. El sujeto pasivo contribuyente de esta tasa lo serán, al igual que en la tasa del buques, solidariamente el propietario, el naviero y el capitán del buque; el consignatario del buque será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes en el caso de buques consignados; el concesionario o el autorizado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes en el caso de terminales marítimas con puestos de atraque otorgados en concesión o autorización.

Para su cálculo se tiene en cuenta el régimen del viaje, el tipo de navegación, la operación marítima de embarque, desembarque o tránsito y, en este último supuesto, los días de estancia en puerto; en el caso de vehículos en régimen de pasaje se tendrá en cuenta el tipo de vehículo.

La tasa de la mercancía se aplica al uso por las mercancías que se embarquen, desembarquen, transborden o efectúen tránsito, ya sea marítimo o terrestre, de las instalaciones portuarias (instalaciones de atraque, zonas para la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarias y ferroviarias y otras instalaciones portuarias fijas) lo cual constituye su hecho imponible y devenga en cuanto la mercancía inicia su paso por la zona de servicio portuaria. Incluye el derecho a la ocupación o permanencia de las mercancías en el puerto durante un cierto tiempo.

El sujeto pasivo contribuyente de la tasa lo serán solidariamente el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque; En el caso de mercancías en tránsito terrestre serán sujetos pasivos contribuyentes el propietario y el transitario u operador logístico. el consignatario del buque, el consignatario, el transitario u operador logístico o la terminal de carga pueden ser sujetos pasivos sustitutos.

Para su cálculo se tiene en cuenta el elemento de transporte, el tipo de operación, el peso, clase y forma de presentación de la mercancía o, en mercancías transportadas de forma unitaria, la unidad de carga. Cuando se ocupe la zona de tránsito durante un tiempo superior al previsto exento, también se tendrá en cuenta la intensidad de utilización y el período de estancia.

En el caso de la tasa de la pesca fresca el hecho imponible consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, la utilización por la pesca fresca y sus productos, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias fijas. El pago de esta tasa dará derecho a que el buque o embarcación pesquera permanezca en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada.

El sujeto pasivo contribuyente serán solidariamente el armador del buque de pesca, el naviero (caso de buques mercantes y el propietario de la pesca, con carácter solidario. Pueden ser sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque, quien en representación del propietario de la pesca realice la primera venta de la pesca o el concesionario en las lonjas otorgadas en concesión.

### **Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios**

Aplica a la prestación por terceros de servicios y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza dentro del ámbito portuario. Esta prestación estará sujeta a autorización o licencia, emitida por la Autoridad Portuaria que devengará la correspondiente tasa. La tasa devenga apartir del momento de la notificación de la resolución de otorgamiento de la autorización, licencia, concesión o autorización.

El sujeto pasivo lo será el titular de la autorización o licencia de la actividad o, en el caso en que dicha actividad implique la ocupación del dominio público portuario el titular de la concesión o autorización de ocupación del dominio público, salvo que por obras u otras causas justificadas no pueda iniciarse la actividad en ese momento.

Para el cálculo de la cuota se tendrá en cuenta el tipo, el volumen de actividad y la utilidad obtenida.

### **Tasa por servicios generales**

El hecho imponible de la tasa por los servicios generales consiste en la prestación o realización por la Autoridad Portuaria de los servicios generales del puerto de titularidad de la Autoridad Portuaria (el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre, el servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades, los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso al puerto y balizamiento interior, los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, el servicio de alumbrado de las zonas comunes, el servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua y los servicios de prevención y control de emergencias)

Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa los usuarios del puerto a quienes afecten o beneficien, personalmente o en sus bienes, los servicios generales y, particularmente, los titulares de concesiones y autorizaciones de ocupación privativa de dominio público portuario, los usuarios de las instalaciones portuarias fijas y aquellos que presten servicios o realicen actividades económicas en la zona de servicio del puerto. En el caso de usuarios de instalaciones portuarias fijas, será sujeto pasivo sustituto el consignatario del buque si éste se encuentra consignado; si estas instalaciones se encuentran otorgadas en concesión, también lo será el concesionario.

La cuota se determinará aplicando un porcentaje sobre la cuota líquida a ingresar por las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del

dominio público portuario y en su cálculo se tendrán en cuenta los costes reales, directos e indirectos y considerando los gastos de estructura de los servicios generales.

### **Tasa por servicio de señalización marítima.**

Esta tasa se aplica a la utilización del servicio de señalización marítima. Se entiende por señalización marítima o ayuda a la navegación marítima el dispositivo acústico, visual, electrónico o radioeléctrico destinado a facilitar la seguridad de la navegación y sus movimientos, permitiendo confirmar la posición de buques en navegación; queda excluido el balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento interior, cuyo uso se incluye en la tasa de servicios generales. Así, esta tasa, cubre el uso que los buques realizan de faros, balizas, radiobalizas, rácones, etc. El devengo de la misma se produce cuando el buque comienza a recibir el servicio en aguas jurisdiccionales españolas, aunque no se halle en la zona de servicio del puerto.

El sujeto pasivo contribuyente lo será el propietario del buque o de la embarcación, el naviero, el consignatario y el capitán o patrón del buque o embarcación. Será sustituto del contribuyente el concesionario en instalaciones náuticas otorgadas en concesión o autorización.

Para el cálculo de la cuota se tendrá en cuenta el arqueo bruto del buque, dimensión o unidad de embarcación y la actividad que realiza.

## **La Administración Marítima**

Corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las relacionadas con el sector pesquero que corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Estas competencias se ejercen por parte de la administración central a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de forma periférica a través de las Capitanías Marítimas.

La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que ejercían hasta la promulgación de la LPEMM las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la

definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

En especial, según la LPEMM son competencias del Ministerio de Fomento las siguientes:

- a) Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.
- b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas.
- c) Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
- d) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.
- f) La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de Entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como



contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

- g) Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa, y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.
- h) La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras Autoridades.
- i) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.
- j) El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.
- k) La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, contribuyendo a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación y coordinando los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.
- l) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.
- m) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la LPEMM o en el resto del ordenamiento jurídico.

## Las Capitanías Marítimas

El Capitán Marítimo es el responsable de ejercer las competencias marítimas de la Administración del Estado en los puertos. Así, en cada puerto en que se desarrolle un determinado nivel de movimiento de buques o así lo requieran las condiciones de tráfico o seguridad existirá una Capitanía Marítima.

Dependiendo del volumen y de las condiciones de tráfico marítimo, las Capitanías Marítimas pueden ser de primera, segunda y tercera categoría, las de primera categoría ejercen la supervisión y dirección de las de segunda y tercera que tengan adscritas.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina asigna al Capitán Marítimo las siguientes funciones:

- a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.



**Figura 12:** Torre de control de la Capitanía Marítima de Barcelona.

- b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos

en la zona de servicio de los puertos.

- c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
- d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
- e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- f) La supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

## Referencias

### Bibliografía

- R. ROMERO: “*El transporte marítimo*”, Ed. Logis-Book. Barcelona, 2002.
- M. NAVAS: “*Evolución y perspectivas de futuro del modelo portuario español*”; Els esmorzars del cercle d’infraestructures. Ed. Càtedra ITER / El Vigia. 2005.
- M. VIGUERAS, J. PEÑA: “*Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles*”; Tomo I, Antecedentes Históricos. Fundación Portuaria, 2000.

### Normativa legal

- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
- Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
- Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas.
- Llei 5/1998, de 17 d’abril, de Ports de Catalunya