

**DICTAMEN 7/2007 DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE
ANDALUCÍA AL ANTEPROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN
JURÍDICO Y ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DE ANDALUCÍA**

*Aprobado por el Pleno en sesión extraordinaria celebrada el
día 3 de mayo de 2007*

Índice

- I. Antecedentes**
- II. Contenido**
- III. Observaciones generales**
- IV. Observaciones al articulado**
- V. Conclusiones**

I. Antecedentes

El Consejo Económico y Social de Andalucía, en virtud de lo establecido en el artículo 4.1 de la Ley 5/1997, de 26 de noviembre, por la que se crea el mismo, tiene reconocida la función de emitir con carácter preceptivo, informes sobre los Anteproyectos de Ley que a juicio del Consejo de Gobierno posean una especial trascendencia en la regulación de las materias socioeconómicas y laborales.

En este sentido, el pasado día 30 de marzo de 2007 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social de Andalucía escrito de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, solicitando la emisión de Dictamen al Anteproyecto de Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

La solicitud de Dictamen fue trasladada por acuerdo de la Comisión Permanente del Consejo Económico y Social de Andalucía, el día 30 de marzo de 2007, a la Comisión de Trabajo de Consumo, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Dada la importancia y complejidad de la materia que la norma regula, este Consejo Económico y Social de Andalucía estimó la oportunidad de solicitar, amparándose en el artículo 6.2 de la Ley 5/1997 de 26 de noviembre, una ampliación del plazo ordinario para emitir el dictamen; solicitud que fue concedida por la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, ampliándose dicho plazo hasta el día 3 de mayo de 2007.

II. Contenido

El Anteproyecto de Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía sobre el que este Consejo Económico y Social de Andalucía emite Dictamen, parte de la base de la importancia que para la Comunidad Autónoma de Andalucía tienen los puertos andaluces, por el espacio físico que ocupan, por el sistema de servicios que prestan a particulares y empresas que tienen su base de actividades en el puerto, y por ser una gran fuente de riqueza.

Como consecuencia de la distribución de competencias que en esta materia hacen la Constitución española en el artículo 149.1.20 y el Estatuto de Autonomía para Andalucía de 1981 en el artículo 13.11, Andalucía asumió la titularidad de los puertos estatales que no tenían la consideración de interés general, en virtud del Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto; además aprobó la siguiente normativa propia, Ley 6/1986, de determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma, Ley 8/1988, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma y creó la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1991, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Con la Reforma del Estatuto de Autonomía de 2007, el nuevo texto en sus artículos 48, 56 y 64, recoge el nuevo marco competencial en la materia, profundizando en el autogobierno y ampliando las posibilidades descentralizadoras que la Constitución ofrece para aproximar la Administración a la ciudadanía.

Por todo esto, con esta norma se pretende adecuar la normativa portuaria al escenario actual, dado el tiempo transcurrido desde la aprobación de la legislación autonómica preexistente y el nuevo marco estatutario fruto de la Reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía de 2007.

El texto normativo consta de 93 artículos, estructurados en seis títulos, tres disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias, una derogatoria y tres disposiciones finales, la estructura es la siguiente:

TÍTULO I. “DEL SISTEMA PORTUARIO DE ANDALUCÍA” (Artículos 1 a 6)

En él se recoge el objeto y el ámbito de aplicación de la norma, los principios del Sistema Portuario de Andalucía y las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como su atribución a los distintos órganos a los que les corresponden ejercerlas, Consejo de Gobierno, Consejería competente en materia de puertos y Agencia del Sistema Portuario de Andalucía.

TÍTULO II. “CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE PUERTOS. ORDENACIÓN FUNCIONAL Y URBANÍSTICA” (Artículos 7 a 14)

Capítulo I. Construcción y ampliación (Artículos 7 y 8)

Capítulo II. Ordenación Funcional (Artículos 9 y 10)

Capítulo III. Los puertos en la ordenación territorial y en la planificación urbanística (Artículos 11 a 14)

Aquí se regula el sistema de planificación portuaria y urbanística; el procedimiento y competencias de los proyectos de construcción y ampliación de los puertos; el Plan de Usos de los Espacios Portuarios; y la ordenación territorial y planificación urbanística de los puertos.

TÍTULO III. “DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DE ANDALUCÍA” (Artículos 15 a 39)

Capítulo I. Disposiciones Generales (Artículos 15 a 19)

Capítulo II. Puertos de gestión directa (Artículos 20 a 34). A su vez se divide en cuatro secciones:

Sección 1ª. Disposiciones generales (artículo 20)

Sección 2ª. Autorizaciones (artículos 21 a 23)

Sección 3ª. Concesiones (artículos 24 a 28)

Sección 4ª. Disposiciones comunes para las autorizaciones y concesiones (artículos 29 a 34)

Capítulo III. Puertos e instalaciones en régimen de gestión indirecta (Artículos 35 a 39)

Capítulo IV. De los Servicios públicos Portuarios y de las Actividades comerciales e industriales (Artículos 40 a 45). Que consta de tres secciones:

Sección 1ª. De los servicios públicos portuarios (artículos 40 a 42)

Sección 2ª. De las actividades comerciales o industriales (artículo 43)

Sección 3ª. Puertos de gestión indirecta (artículo 44)

Capítulo V. Registro de Usos del Dominio Público Portuario (Artículo 45)

Este Título contiene la regulación de los puertos, bienes de dominio público, como espacio físico en el que se realizan determinadas actividades y servicios, los usos y actividades permitidos, las modalidades de gestión de los puertos, gestión directa y gestión indirecta, los servicios públicos portuarios, su prestación y régimen, prestación de actividades comerciales e industriales en el espacio público portuario y por último crea el Registro de Usos del Dominio Público Portuario.

TÍTULO IV. “DE LAS TASAS PORTUARIAS” (Artículos 46 a 64)

Capítulo I. Disposiciones Generales (Artículos 46 a 50)

Capítulo II. Tasas por los servicios públicos portuarios (Artículos 51 a 61). Que consta de dos secciones:

Sección 1ª. Régimen jurídico de las tasas (artículos 51 a 60)

Sección 2ª. Recargos para financiación de medidas de desarrollo sostenible (artículo 61)

Capítulo III. Tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial del dominio público portuario (Artículos 62 a 64).

En el mismo, se recogen las tasas portuarias, tributos propios de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las competencias en esta materia y el régimen jurídico de cada una de las tasas por los servicios públicos

portuarios, por ocupación privativa y por aprovechamiento especial del dominio público portuario.

TÍTULO V. “PUERTOS Y MEDIO AMBIENTE” (Artículos 65 a 70)

En este Título se establecen una serie de medidas para la protección medioambiental del litoral, principios, prohibición de los vertidos o emisiones contaminantes, obligaciones de los concesionarios en relación con el medio ambiente, instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos y requisitos para las obras de dragado.

TÍTULO VI. “POLICÍA PORTUARIA Y RÉGIMEN SANCIONADOR” (Artículos 71 a 92)

Capítulo I. Policía Portuaria (Artículos 71 a 75)

Capítulo II. Régimen sancionador (Artículos 76 a 92). Consta de cuatro secciones:

Sección 1ª. Infracciones (artículos 76 a 81)

Sección 2ª. Sanciones (artículos 82 a 89)

Sección 3ª. Medidas no sancionadoras (artículo 90)

Sección 4ª. Competencia y procedimiento (artículos 91 a 93)

Este Título regula la potestad de inspección y vigilancia, competencia de la Consejería competente en materia de puertos, así como la Agencia del Sistema Portuario de Andalucía, con relación a los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general que se desarrollen en los puertos. También recoge el régimen sancionador, la tipología de las infracciones y sus correspondientes sanciones.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Agencia del Sistema Portuario de Andalucía.

Segunda. Revisión de la cuantía de las multas y las cuantías expresadas como criterios de gradación.

Tercera. Planes Especiales de ordenación de los puertos competencia del Estado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Concesiones vigentes.

Segunda. Expedientes de concesiones y autorizaciones pendientes de resolución.

Tercera. Normas aplicables.

Cuarta. Cesión de derechos de elementos portuarios.

Quinta. Tasas para las actividades del sector pesquero extractivo y de comercialización en primera venta de productos frescos de la pesca.

Sexta. Transformación en nominativos de los títulos y deber de constitución de sociedades con objeto social básico.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA. Derogación normativa.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Desarrollo Reglamentario.

Segunda. Modificación del artículo 42 de la Ley 4/1988 de Tasas y Precios Públicos.

Tercera. Entrada en vigor.

III. Observaciones generales

El Consejo Económico y Social de Andalucía considera oportuna la iniciativa de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de elaborar un Anteproyecto, que se convierta en Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, en desarrollo de su ámbito competencial en materia de puertos, que además se ha visto reafirmado en el nuevo Estatuto de Autonomía de Andalucía.

Este Consejo quiere expresar su valoración global positiva del Anteproyecto por cuanto recoge los principios que regirán el Sistema Portuario de Andalucía, como son el respeto al medio ambiente, la solidaridad, la gestión integrada, la accesibilidad, la sostenibilidad y la igualdad de oportunidades.

Por otra parte, la aplicación de la Ley, además de ordenar la construcción, la explotación y la actividad que se genera por la existencia de puertos en Andalucía, va a suponer una reactivación económica y social de sus entornos.

No obstante, este Consejo entiende que, dada la materia que se aborda, hubiera sido aconsejable un anteproyecto normativo más ambicioso, en el sentido de potenciar la dinamización de las actividades económicas y de desarrollo de las poblaciones del litoral andaluz, convirtiendo su recurso más estratégico, “la mar”, en parte de su estrategia local de crecimiento sostenible.

En esa línea las nuevas competencias contenidas en el Estatuto de Autonomía constituyen una oportunidad para que el sistema portuario andaluz propicie mayores cotas de desarrollo económico y social en Andalucía.

Desde esta visión general de desarrollo resultaría necesario que el Anteproyecto normativo profundizara en varias propuestas y ámbitos como: la participación de los agentes económicos y sociales; la cercanía de los centros administrativos portuarios a los usuarios; un régimen de tarifas que favorezca la competitividad; el reconocimiento del papel que los puertos deportivos deben jugar en pro del sector turístico; el desarrollo de

las actividades económicas y pesqueras; y, por último, la información a los consumidores y usuarios en el ámbito portuario.

En concreto, resulta necesario dotar a la Agencia del Sistema Portuario de Andalucía de un mecanismo que permita la participación efectiva, en los órganos de gestión y asesoramiento, de los agentes económicos y sociales, tal y como ocurre en los Puertos de Interés General del Estado.

En este apartado de participación institucional, el Consejo Económico y Social entiende que la descentralización administrativa de la gestión de los puertos andaluces acercando su administración a empresas, usuarios, Administración local y otros agentes, podría conseguirse a través de la creación de entes provinciales que tendrían entre sus objetivos informar, asesorar y proponer las actuaciones que la Agencia tenga que desarrollar en el ámbito de sus competencias.

En todo caso, este Consejo entiende que debe hacerse efectiva la necesaria participación de los agentes económicos y sociales en el desarrollo de la normativa que regulará el sector, y en especial, de los planes de uso de los espacios portuarios.

Por otra parte, el Consejo Económico y Social de Andalucía entiende que es necesario que la propuesta normativa potencie también la integración de los puertos en la ciudad, permitiendo y promoviendo la implantación de actividades complementarias a las actividades portuarias que generen empleo y riqueza.

Podría parecer que los puertos de Andalucía se han desarrollado, en algunos casos, de forma alejada a los espacios urbanos de nuestro litoral, creándose incluso fronteras físicas que delimitan los usos portuarios del resto de actividades que se desarrollan dentro de cada municipio.

Esta concepción de ciudad ha cambiado radicalmente y hoy en día el dominio público portuario se está integrando en los núcleos urbanos como elementos dinamizadores de la vida económica y social. Por ello, este Consejo recomienda que la Ley profundice en esta nueva dinámica del sistema, en el que se favorezca el espacio portuario como generador de servicios y actividades.

En definitiva, considera este Consejo Económico y Social que no es conveniente que la norma establezca límites absolutos a las actividades a desarrollar en los puertos y que siempre, bajo el carácter de servicio público, se permita el desarrollo de actividades tanto desde la iniciativa pública como de la privada, apostando por los puertos y su conversión en una extensión singular de la ciudad, donde se ofrezcan servicios de toda índole, contribuyendo a la generación de riqueza y empleo.

Asimismo, y dada la importancia que tiene el sector turístico en nuestra Comunidad y dentro de él, el turismo náutico y de recreo, por su capacidad para generar una oferta de mayor calidad, con mayor valor añadido y desestacionalizada, hubiera sido conveniente conocer la opinión de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte al respecto. En el expediente remitido a este Consejo Económico y Social no figura ningún documento que permita conocer su parecer, lo que hubiera sido de gran relevancia en el ámbito normativo propuesto.

Más allá de esa reflexión, es necesario señalar la importancia de que el proyecto normativo contribuya a reforzar el papel de los puertos deportivos, apostando por la mejora de la calidad y competitividad de los mismos, para que sean capaces de generar una ampliación de la oferta y la necesaria diversificación productiva y económica a escala local.

Al respecto, desde el CES-A, tenemos que llamar la atención sobre el hecho de que el Anteproyecto de Ley regula de manera uniforme el conjunto del sistema portuario competencia de la Junta de Andalucía, sistema en el que se entremezclan multitud de relaciones, derechos y obligaciones de actividades completamente diferentes, como son el tráfico de mercancías, la actividad pesquera y los usos recreativos y deportivos. Cada una de estas actividades presenta unas características y potencialidades completamente distintas, que requieren de un tratamiento singular y específico.

En este sentido, se considera que en el Anteproyecto debe ofrecerse un tratamiento singular a los puertos deportivos, planteando la utilización de los mismos dentro de una estrategia de desarrollo socioeconómico y fomentando el papel de la iniciativa privada, bajo el sistema de gestión indirecta a través de concesiones públicas, como principal aliado para

conseguir un modelo de calidad, eficiente y generador de riqueza y empleo en el litoral.

Asimismo, el Consejo Económico y Social de Andalucía entiende que es necesario que en esta línea el legislador distinga entre los puertos de gestión directa y los de gestión indirecta, de modo que tanto su régimen tarifario, como el período de concesión y otra serie de cuestiones generales, indispensables para su desarrollo, se regulen en el marco de la legislación básica del Estado y de la protección del dominio público portuario, con la flexibilidad necesaria que facilite la competitividad de las instalaciones portuarias andaluzas y el crecimiento económico y social de Andalucía.

En ese sentido, el Anteproyecto de Ley debería ser más flexible a la hora de regular las actividades a desarrollar en los puertos, permitiendo a los gestores indirectos un mayor poder de decisión sobre las actividades y servicios que se ofrecen, con el objetivo de fomentar la especialización dentro de cada complejo portuario.

Por otra parte, en relación a la información a los consumidores y usuarios en el ámbito portuario, es aconsejable que se reconozcan sistemas de información estandarizados para que los usuarios finales de nuestros puertos, tanto los de Gestión Directa como Indirecta, tengan la información precisa de las condiciones de los servicios, las tarifas y, en general, cualquier información que le permita decidir la mejor opción para sus necesidades.

Por último, y dentro de las consideraciones generales que podrían ser valoradas para su inclusión en la Exposición de Motivos de la norma, entiende este Consejo Económico y Social que se podría hacer alguna mención a la necesidad de ampliación y mejora de las infraestructuras portuarias en Andalucía, alguna referencia sobre el valor añadido que aportan los puertos a las zonas del litoral, los criterios que en su caso inspiran el Título quinto dedicado a los puertos y el medio ambiente, así como, la posibilidad de que se ofrezca información básica sobre derechos y obligaciones de los consumidores y usuarios.

Igualmente, entiende este Consejo que el sistema normativo portuario andaluz debería completarse, una vez aprobada esta Ley, con un Plan Portuario para Andalucía en el que se definan las necesidades de

instalaciones portuarias actuales y futuras, las modalidades de puertos a incorporar al sistema, los servicios a poner a disposición del ciudadano, su financiación, así como cuantas cuestiones conciernan al modelo de sistema portuario a desarrollar en nuestra Comunidad.

IV. Observaciones al articulado

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Apartado 3

Apreciamos un error de concordancia gramatical ya que en la tercera línea donde dice “... *que deban ser segregadas*...” debe decir “... *deban ser segregadas*”.

Artículo 2. Principios

Se debería incluir también, como objetivos del Sistema Portuario Andaluz la capacidad de los puertos de contribuir al desarrollo de la economía local, así como el papel que desarrollan los puertos como infraestructuras turísticas. Ello llevaría a ampliar el título del citado artículo: “*Principios y objetivos*”.

Artículo 3. Administración del Sistema Portuario de Andalucía

Entendemos, que entre la relación de normas que regulan los puertos, se incluyan expresamente los reglamentos de régimen interior que pudieran existir y cuya conveniencia parece evidente para regular los distintos intereses que confluyen en un puerto.

Artículo 4. Competencias del Consejo de Gobierno

Letra c)

Considera este Consejo que no parece oportuno que deba recaer en el Consejo de Gobierno la autorización final de instalaciones hoteleras dentro del dominio público portuario, dado que dicha autorización estará ligada en todo caso al plan de uso portuario y al planeamiento urbanístico de carácter general, no debiéndose incorporar esta mera función administrativa al ámbito de reserva competencial del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, que es el órgano colegiado de la Administración de la Junta que ejerce la dirección política de la Comunidad.

Artículo 5. Competencias de la Consejería competente en materia de puertos

Letra g)

Se considera conveniente ampliar la actual redacción, estableciendo mecanismos por el que las revisiones de dichos cánones concesionales se hagan de conformidad con parámetros preestablecidos y conocidos por el concesionario en las condiciones de su contrato concesional.

Artículo 6. bis

Este Consejo considera conveniente que en el Título I se introduzca un nuevo artículo por el que se definan los órganos que componen la Agencia del Sistema Portuario de Andalucía, incluyendo un Consejo Rector y un Consejo Asesor, en los que deberán participar el conjunto de agentes económicos y sociales. Asimismo, deberá determinarse, el órgano competente para el nombramiento de sus miembros.

Artículo 7. Proyectos

Apartado 5

Se debería incluir una mención a que el proyecto básico que se menciona es aquél para cuya aprobación es competente la Consejería según el artículo 5.

Artículo 9. El Plan de Usos de los Espacios Portuarios

Apartado 5

Entiende este Consejo que, en aras de la precisión normativa, se aclare la simultaneidad de los actores a los que se solicita informe, con el procedimiento de audiencia de los interesados, así como que expresamente se incluya entre estos últimos a los agentes económicos y sociales.

Artículo 10. Efectos de la aprobación del Plan de Usos

Apartado 2

El Consejo Económico y Social de Andalucía entiende que sería conveniente que la aprobación del Plan de Usos de los Espacios Portuarios no pueda traer consigo la revocación de autorizaciones sin indemnización, y que la misma este en relación con los costes generales originados por las inversiones efectuadas.

Artículo 16. Usos y actividades permitidos en el dominio público portuario

Apartado 3

En concordancia con lo establecido en las consideraciones generales se propone la supresión, en el artículo 16.3, de la expresión “*el Consejo de Gobierno excepcionalmente*” dado que se entiende que no debe ser competencia del Consejo de Gobierno la autorización del uso hotelero del suelo, cuestión que en todo caso debe estar recogida en el Plan de Uso Portuario, cuya aprobación en última instancia también es competencia de la Administración Pública.

Por tanto, el artículo 16.3 quedaría del siguiente modo: “*En los terrenos a los que se refiere el apartado anterior se podrá autorizar el uso hotelero...*”

Apartado 4

Debería aclararse de una manera más precisa el concepto usos exclusivos y usos preferentes, a fin de dotar de una mayor seguridad jurídica al texto y favorecer su posterior aplicación.

Artículo 17. Régimen de acceso a los puertos

Apartado 1

A fin de concretar el sentido de la norma, se debería aclarar que el acceso libre a los puertos náuticos-deportivos debe excluir la zona marítima donde se encuentren los atraques y limitarse a la zona de tierra.

Artículo 18. Modalidades de gestión de los puertos

Tal y como se recoge en las observaciones generales entiende este Consejo Económico y Social que debe realizarse un esfuerzo de flexibilización en la regulación de las actividades a desarrollar en los puertos según el modelo de gestión del mismo, facilitando la competitividad de las instalaciones portuarias y fomentando la especialización de cada complejo portuario, sin menoscabo de la titularidad y la función pública de los mismos.

Artículo 20. Utilización del dominio público portuario

Apartado 4

Dada la incidencia que sobre la actividad normal del puerto pueda tener la excepcionalidad en el uso de las instalaciones, sería de interés que se incluya como medida de garantía la comunicación previa al concesionario, así como la motivación, en todo caso, de dicha excepcionalidad.

Artículo 21. Ámbito

Apartado 2

Por parte de este Consejo se entiende oportuno la ampliación del plazo máximo de utilización del dominio público portuario por otro más acorde con las características de las autorizaciones, y dentro del marco legal competente, ya que éstas suponen una fuerte inversión para el autorizado. Se debe tener en cuenta que los solicitantes de las autorizaciones en gran parte necesitan de financiación externa para realizar el proyecto objeto de la autorización y que un plazo de duración de la

autorización tan corto como el establecido en la norma impediría el cumplimiento de las expectativas de devolución, independientemente de la imposibilidad del aprovechamiento adecuado de la inversión que se realiza.

Artículo 22. Procedimiento para el otorgamiento

Apartado 4

En la medida que en este apartado se está regulando el sentido del silencio administrativo en el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por un período máximo de tres años, entiende este Consejo Económico Social que resulta de mayor garantía para el ciudadano que dicho silencio sea positivo, dado que se considera que 6 meses es un período adecuado para que la autoridad administrativa acuerde motivadamente lo que estime oportuno. Asimismo, también sería posible incorporar en el mismo apartado una garantía legal que permita la suspensión de ese plazo, por razones motivadas.

Artículo 25. Procedimiento de otorgamiento

Apartado 5

A fin de ser congruentes con los criterios generales de fomento de participación social en los temas relativos al ámbito portuario, expuestos en este Dictamen, entiende este Consejo que también es necesaria la ampliación de los plazos mínimos previstos, que en este caso, se considera debe ser al menos no inferior a un mes.

Artículo 27. Revisión y modificación

Apartado 2

Letra a)

Este Consejo entiende que debe aclararse el concepto de “relevante”.

Letra b)

Se propone añadir el siguiente texto “... *siempre que dicha ampliación no sea consecuencia de exigencias administrativas, sanitarias o medioambientales sobrevenidas al otorgamiento de la concesión, en cuyos supuestos no se considerarán modificaciones sustanciales, ni se revisará las condiciones de la concesión*”.

Asimismo, consideramos que debería incrementarse el porcentaje máximo del 10%, dentro del cual la ampliación de la superficie de concesión, de la obra o la construcción no se considera sustancial.

Artículo 29. Garantías

Apartado 2 letra a)

Parece aconsejable sustituir el término “*singular*” por el de “*excepcional*”.

Artículo 31. Revocación de autorizaciones y concesiones

Resulta conveniente, como algo necesario para la consolidación de los derechos de los particulares beneficiarios de una concesión, que ante cualquier modificación de las condiciones de la misma, se incorpore en la norma el derecho del particular a recibir una indemnización por los perjuicios que la modificación le pueda ocasionar, teniendo en cuenta, fundamentalmente las inversiones ya realizadas.

En este artículo se faculta a la Agencia del Sistema Portuario de Andalucía para revisar las concesiones en determinadas circunstancias, modificando las condiciones de las mismas, considerando que para los casos de fuerza mayor y alteración de los supuestos determinantes del otorgamiento no tiene porque existir indemnización.

La seguridad jurídica a la que debería estar sujeta la figura de la concesión, como negocio jurídico-público, fuente de obligaciones para ambas partes, se ve en este caso alterada ante la posible modificación unilateral de las condiciones, sin que aparezca compensación hacia la otra parte.

Es evidente la necesidad de que la Agencia tenga instrumentos con los que modificar las concesiones, pero también resulta congruente que todas ellas tengan su correspondiente indemnización al concesionario.

Artículo 32. Caducidad

Apartado 1 letra c)

Con objeto de mejorar y completar la redacción se propone añadir el siguiente texto: “... *salvo que esa obligación de pago se encuentre suspendida conforme a la normativa que le sea de aplicación.*”

Artículo 33. Rescate de la concesiones

Se considera conveniente que la indemnización recoja fórmulas que compensen las inversiones realizadas y sus amortizaciones, así como el conjunto de costes afectos al cese de la actividad.

Artículo 40. Servicios Públicos Portuarios y Artículo 41 Formas de Prestación

El Consejo Económico y Social entiende que resulta adecuado realizar una mayor distinción entre los servicios públicos portuarios sometidos o no tarifa intervenida, dado que el Anteproyecto de Ley es excesivamente generalista y trata de manera uniforme el conjunto del sistema portuario competencia de la Junta de Andalucía, entremezclando multitud de relaciones, derechos y obligaciones de actividades completamente diferentes, como son el tráfico de mercancías, la actividad pesquera y los usos recreativos y deportivos.

En esa línea, entiende este Consejo que podrían existir, sobre todo en determinados puertos de gestión indirecta una serie de servicios adicionales que podrían no estar sometidos a tarifas intervenidas, dado que en ningún caso serían servicios públicos básicos.

Artículo 42. Régimen de los servicios públicos portuarios

Se considera conveniente que se establezca una carta de derechos y deberes de los usuarios y se disponga el derecho de información, el uso de

Hojas de Reclamaciones, información sobre tarifas, y todos aquellos aspectos esenciales desde la perspectiva de los derechos de los consumidores y usuarios que deben quedar reflejados básicamente en el Anteproyecto

Por otra parte, también se sugiere la inclusión en esta norma del desarrollo de las causas que puedan originar la modificación de las prescripciones particulares del servicio portuario para no provocar inseguridad jurídica en los concesionarios de los servicios públicos portuarios. Parece evidente que la capacidad para modificar unos servicios afectan directamente a las entidades que los ofrecen y que, por tanto, se debe considerar la inclusión en la norma de una relación de posibles causas.

Artículo 43. Licencia de actividad

Respecto a la prestación de actividades comerciales o industriales en el espacio portuario, cuando no se requiera título de ocupación, no se determina en el Anteproyecto quien otorga esa licencia de actividad, ni se justifica la circunstancia por la que deba tener un carácter limitado en el tiempo.

Artículo 44. Título de concesión

Parece existir un error mecanográfico, pues el artículo se remite al propio artículo 44, cuando en realidad lo debería hacer al artículo 43.

Artículo 49. Actualización y revisión de tasas

Apartado 1

Respecto a este apartado y a fin de aclarar el contenido del mismo, se sugiere una mejor redacción del mismo, que defina con mayor claridad la referencia concreta al IPC como elemento de actualización.

Artículo 50. Definiciones

Entre las definiciones relacionadas convendría incluir el concepto de “*marina seca*”, así como una mejor definición respecto del de “*vela ligera*”.

Artículo 51. T1: Tasa al buque

Número III.5

La exención aquí contemplada debería ampliarse a las embarcaciones en situación de paralización definitiva, así como a aquellas que tengan resolución para su desguace o hundimiento sustitutorio. Para estos dos últimos casos este Consejo entiende que la exención debe aplicarse desde la fecha del inicio de la tramitación, hasta la resolución efectiva del expediente.

Igualmente, sería oportuno que esa exención se aplique también a las embarcaciones que están obligadas a su amarre, en tanto se tramita la aprobación de la autorización para faenar en países terceros.

Artículo 53. T3: Tasa a las mercancías

Número VI.4

Existe un error gramatical en la última línea, debiéndose suprimir la preposición “en”.

Artículo 54. T4: Tasa a la pesca fresca

Número V

Se recomienda dar un tratamiento similar al que ofrece la Ley 48/2003, de 26 de diciembre, Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos del Estado.

Artículo 55. T5: Tasa a embarcaciones deportivas y de recreo

Número I.3

Se detecta un error en la remisión al artículo 65 cuando se debe referir al artículo 63.

Artículo 56. T6: Tasa de Uso de equipos e instalaciones y Artículo 58. T8: Tasa de suministros

Con relación a ambas tasas se considera necesario que la filosofía de la ley se adapte al principio, recogido ya expresamente en nuestro ordenamiento, en la Ley 44/2006, de 29 de diciembre, de Mejora de la Protección de los Consumidores y Usuarios, de prohibición del cobro por productos o servicios no efectivamente usados o consumidos de manera efectiva.

Artículo 61. Equipamiento y actuaciones para el tratamiento de desechos generados por buques

Debe quedar claro que este recargo se aplicará siempre y cuando en las instalaciones portuarias existan, a su vez, instalaciones para las recogidas de los residuos.

Artículo 68. Obligaciones de la persona concesionaria en relación con el Medio Ambiente

Deben de estar obligados, no sólo los concesionarios sino también los administradores de los Puertos de Gestión Directa.

Artículo 71. Inspección y vigilancia

Apartado 3 letra b)

Consideramos que en los términos actuales, se podrían plantear contradicciones de legalidad, por lo que se propone la siguiente redacción alternativa:

“b) Acceder a la documentación necesaria para el ejercicio de la función inspectora, con la posibilidad de requerir a este efecto los informes, documentos y antecedentes que se estimen pertinentes”

Artículo 75. Prerrogativas de la Administración

Respecto de la prerrogativa de cancelar la prestación de servicios y ocupaciones de superficie, consideramos se debe incluir las indemnizaciones por los daños y perjuicios que ocasione.

Al Conjunto del Título VI. Capítulo II

En relación con la magnitud de las sanciones, y a la cuantía de las de carácter económico, considera este Consejo que se debe modificar la norma de manera que puedan aminorarse, teniendo en cuenta la capacidad económica de los posibles sancionados.

Artículo 79. Infracciones muy graves

Apartado 1 letra b)

Entiende este Consejo que su redacción está incompleta.

Artículo 90. Medidas de carácter no sancionador

Apartado 4

Se aprecia un error gramatical, ya que la forma verbal “proporciones” debería figurar en singular. Asimismo, entendemos más correcto anteponer el comparativo “mayor”, de forma que el texto final quede “... *proporcione mayor valor*:”.

Artículo 90 bis. Órganos competentes y tramitación

Existen dos artículos con la misma numeración, por lo que a partir del “90 bis”, que sería el “91”, habría que reenumerar todo el articulado.

Disposición Transitoria Primera. Concesiones vigentes

En primer lugar, debe advertirse que existe un error material, dado que la fecha de la Ley de Costas es de 1988, y no 1998 como aparece en el texto.

Por otra parte, este Consejo insiste en la necesidad de que se prevea por parte del legislador el procedimiento necesario para compensar las inversiones de los concesionarios por la limitación temporal de sus concesiones, dada las expectativas de derecho de los mismos. Si la aplicación de esa disposición supusiera acortar el período concesional, se deberían aplicar las medidas previstas en el caso de rescates de concesiones.

Disposición Transitoria Segunda. Expedientes de concesiones y autorizaciones pendientes de resolución

A fin de salvaguardar los intereses de los administrados, entiende este Consejo Económico y Social que sería oportuno un sistema transitorio en el que las iniciativas administrativas ya iniciadas por el administrado se rigieran por el derecho vigente en el momento de su solicitud, criterio, que por otra parte, es el general en el ordenamiento administrativo español y andaluz.

Disposición Transitoria Cuarta. Cesión de derechos de elementos portuarios

El Consejo solicita su eliminación, ya que se trata de un error que se arrastra de un borrador anterior del Anteproyecto. En dicha disposición se hace referencia “*a precios máximos previstos en la presente Ley...*”, cuando en el documento remitido a dictamen no se dice nada de los precios máximo, pero sí aparecía en borradores anteriores.

A distintos Artículos del Anteproyecto

En distintos artículos se utilizan alternativamente las palabras Autoridad y Administración del Sistema Portuario de Andalucía, en vez del nombre de Agencia del Sistema Portuario de Andalucía.

Se recomienda normalizar el tratamiento que la Disposición Adicional Primera da a la actual Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

V. Conclusiones

En consecuencia, el Consejo Económico y Social de Andalucía considera que corresponde al Consejo de Gobierno atender las Observaciones generales y al articulado presentadas en este Dictamen, así como, en la medida que lo considere razonable, incorporarlas al Proyecto de Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Sevilla, 3 de mayo de 2007

LA SECRETARIA GENERAL DEL C.E.S. DE ANDALUCÍA

Fdo. Amalia Rodríguez Hernández

VºBº EL PRESIDENTE DEL C.E.S. DE ANDALUCÍA

Fdo. Joaquín J. Galán Pérez