



# PARLAMENTO DE CANTABRIA

# BOLETÍN OFICIAL

Año XXIII - VI LEGISLATURA - 2 de noviembre de 2004 - Número 176 Página 3285

## SUMARIO

Página

### 1. PROYECTOS DE LEY

#### Dictamen de la Comisión

- De Puertos de Cantabria.  
[6L/1000-0004]

3286

### 4. PROPUUESTAS DE RESOLUCIÓN

#### 4.3. PROPOSICIONES NO DE LEY

#### Desestimación por la Comisión

- Ejecución de la rotonda Boo de Guarnizo-La Cerrada, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.  
[6L/4300-0041]

3307

\*\*\*\*\*

**1. PROYECTOS DE LEY****DE PUERTOS DE CANTABRIA.**

[6L/1000-0004]

Dictamen de la Comisión.

**PRESIDENCIA**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 93.1 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Cantabria del Dictamen emitido por la Comisión de Obras Públicas y Vivienda al Proyecto de Ley de Puertos de Cantabria, número 6L/1000-0004.

Santander, 29 de octubre de 2004

El Presidente del Parlamento de Cantabria,

Fdo.: Miguel Ángel Palacio García.

[6L/1000-0004]

"AL EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA.

La Comisión de Obras Públicas y Vivienda del Parlamento de Cantabria, se ha reunido el día 27 de octubre de 2004, para proceder al estudio, debate y votación del Informe emitido por la Ponencia, designada en el seno de dicha Comisión, referido al Proyecto de Ley de Puertos de Cantabria, número 6L/1000-0004, publicado en el Boletín Oficial del Parlamento de Cantabria número 72, correspondiente al día 27 de octubre de 2004; así como al estudio, debate y votación de las enmiendas que no fueron admitidas por dicha Ponencia. Y emite el preceptivo Dictamen a que se refieren los artículos 110 y 111 del Reglamento de la Cámara.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 112 del citado Reglamento se remite a V.E., a los efectos de la tramitación procedente, el siguiente Dictamen:

**DICTAMEN****PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANTABRIA.****ÍNDICE****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES**

Capítulo I: Objeto de la Ley.

Capítulo II: De los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria.

**TÍTULO I: DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS****PUERTOS DE CANTABRIA**

Capítulo I: Delimitación del dominio portuario.

Capítulo II: Planificación y construcción de los puertos.

Sección 1ª: Del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

Sección 2ª: Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario.

Sección 3ª: Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos.

**TÍTULO II: GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS PUERTOS E INSTALACIONES PORTUARIAS**

Capítulo I: Disposiciones generales.

Capítulo II: De la gestión pública de los puertos.

Capítulo III: De la gestión indirecta.

Sección 1ª: Gestión indirecta de servicios portuarios.

Sección 2ª: La concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias.

**TÍTULO III: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES PORTUARIAS**

Capítulo I: Régimen de utilización del dominio público portuario.

Sección 1ª: Prohibición de vertidos.

Sección 2ª: Concesiones.

Sección 3ª: Autorizaciones.

Capítulo II: Régimen económico financiero de la ocupación del dominio público portuario.

Capítulo III: Modificación y extinción de concesiones y autorizaciones.

Capítulo IV: Urbanizaciones marítimas.

**TÍTULO IV: RÉGIMEN DE POLICÍA, INFRACCIONES Y SANCIONES**

Capítulo I: Infracciones.

Capítulo II: Sanciones.

Capítulo III: Medidas de policía portuaria.

**DISPOSICIONES ADICIONALES****DISPOSICIONES TRANSITORIAS****DISPOSICIONES FINALES****ANEXO****PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANTABRIA.****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1**

La vocación marítima y la importancia de los puertos e infraestructuras portuarias en la historia de Cantabria ha sido una constante, que se refleja en los distintos elementos de la vida cultural y de la propia sociedad cántabra. No existe, pues, novedad alguna en que el legislador, haciéndose eco de esa relevancia

social y cultural, aborde la regulación de este sector de la actuación administrativa, sobre todo si se tienen en cuenta además la creciente importancia económica que presenta el sector portuario.

En efecto, el conjunto de los puertos autonómicos viene aumentando de forma espectacular todas sus magnitudes y variables, con un incremento de la demanda de servicios portuarios vinculados a la náutica recreativa y deportiva, que ha desbordado la planificación más optimista.

La necesidad de establecer técnicas jurídicas que garanticen el crecimiento armónico y un respeto exquisito a un Medio Ambiente sostenible, es la constante preocupación del texto de la Ley. A su vez, la búsqueda de la integración de la planificación portuaria en la ordenación territorial y el hallazgo de mecanismos jurídicos que permitan compatibilizar la aparición o ampliación de los puertos con el entorno urbano en el que se localizan, constituye otro de los elementos axiales a la Ley.

## 2

Que los puertos deportivos y, en general, las infraestructuras destinadas al apoyo de las actividades náuticas de ocio y recreativas, suponen hoy un factor de extraordinario dinamismo económico, no reviste la menor duda. Si a ello se añade que la Comunidad Autónoma ha diseñado una ambiciosa política turística, vinculada con la explotación del medio natural y rural, alejada del convencional producto turístico con gran consumo de suelo y fuertes impactos negativos, se comprenderá que esta Ley, además de tratar de resolver los problemas específicos del sector, suponga un fortalecimiento de los principios que amparan el desarrollo económico y turístico de Cantabria.

## 3

El Estatuto de Autonomía de Cantabria (tras la modificación operada por la Ley Orgánica 11/1998, de 30 de diciembre) atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre los puertos que no sean de interés general (artículo 24.8), quedando superada la primitiva atribución limitada a los puertos de refugio, deportivos y aquellos que no desarrollen actividades comerciales. Por ello, la Ley pretende establecer el nuevo marco jurídico aplicable a todos los puertos de titularidad autonómica, no sólo los de carácter deportivo o náutico-recreativo. Más aún, resulta evidente que en la política de transportes de la Comunidad Autónoma y en el establecimiento de las bases logísticas del sistema de transporte, los puertos autonómicos no pueden quedar al margen de la planificación, revelándose como nódulos complementarios a la fuerza atractiva del puerto de Santander, único de interés general en la Región.

## 4

La Ley se articula en cuatro títulos, dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, dos disposiciones finales, una disposición

derogatoria y un Anexo. El Título preliminar regula el objeto de la Ley, las competencias de la Comunidad Autónoma, las definiciones y la clasificación de los puertos, todo ello en el más estricto cumplimiento de la doctrina del Tribunal Constitucional.

El Título I define el dominio público portuario así como la delimitación de la zona de servicio de los puertos. Para ello ha optado conscientemente por un instrumento ágil y sencillo, en coherencia con la realidad de sus puertos, abandonando el conocido instrumento de planificación portuaria denominado Plan de Utilización. Se incluye asimismo en este título un completo y acabado capítulo que regula la planificación física portuaria en todas sus vertientes: su relación con el planeamiento territorial, la articulación con la ordenación urbanística y, finalmente, todas las fases de la construcción del puerto, instalación o infraestructura portuaria. En los respectivos preceptos se ha hecho un considerable esfuerzo para delimitar las competencias municipales y las autonómicas sectoriales de modo que se crean mecanismos integradores que no rebasen los límites de la garantía institucional de la autonomía municipal.

## 5

El Título II se dedica a la gestión y explotación de los puertos autonómicos. La titularidad pública de las instalaciones así como de los servicios portuarios a prestar en el ámbito de los puertos, no impide sin embargo la intervención e iniciativa privada en la efectiva realización de estas actividades económicas. En otras palabras, el carácter de dominio público de las infraestructuras y la importancia de las actividades prestacionales que en ellos se desarrollan implica la atribución de las facultades y competencias a favor de la Administración Autónoma. Sin embargo, la iniciativa privada colabora en la propia gestión de los puertos mediante su capacidad económica, con la realización indirecta de estas actividades por sus propios medios, a través de lo que la ley denomina gestión indirecta de los servicios portuarios, cuya relación jurídica se configura como un contrato administrativo de los establecidos en la ley estatal básica de contratos de las Administraciones Públicas. Es pues, un supuesto del clásico concepto de prestación indirecta de servicios administrativos, y dada su naturaleza jurídico-pública todos los conflictos que pudieran plantearse se residenciarán ante la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Desde la óptica de la organización administrativa de los puertos, se ha considerado que es absolutamente innecesario la creación de un organismo especializado con personalidad jurídica diferenciada, o bien una empresa pública al modo de otras Comunidades Autónomas, convirtiéndose la Dirección General competente en materia de Puertos en el verdadero órgano rector y regulador de la actividad pública en este sector. La justificación de esta medida se encuentra en la escasa complejidad de los trámites que hasta la fecha se presentan en el conjunto de los puertos autonómicos y, en consecuencia, del propio papel de la Administración Pública en este ámbito, limitándose a establecer el marco normativo y, singularmente, a garantizar los servicios básicos así como a realizar las actividades de

control y disciplina que aseguren el correcto funcionamiento de los puertos de Cantabria.

Tampoco ha omitido la ley, en consonancia con la legislación vigente en Cantabria, incentivar el papel de la iniciativa privada en la financiación de las obras portuarias. Acomodando nuestro ordenamiento a la reciente legislación estatal básica en materia de contrato de concesión de obra pública, la ley regula con ponderado criterio el régimen de la concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias, configurando esta relación jurídica como una concesión de obra pública a la que le resulta de aplicación las normas del Derecho Administrativo.

## 6

El Título III se dedica a la regulación de la utilización y explotación del dominio público portuario a través de los títulos clásicos de concesiones y autorizaciones portuarias. Se ha buscado conscientemente crear un acabado cuerpo normativo que permita una inmediata aplicación de la ley sin necesidad de esperar su desarrollo reglamentario y, eso sí, diferenciado del modelo de utilización del dominio público previsto en la legislación de costas, dada la notable diferencia entre el dominio público portuario -que requiere transformación de litoral, ejecución de obras- y el dominio marítimo-terrestre, que no requiere la ejecución de ninguna obra y que pretende conservar a todo trance el litoral .

Tanto se inicie el procedimiento de otorgamiento de la concesión a solicitud de persona interesada como si se trata de un procedimiento de oficio, se garantiza en todo caso la concurrencia y publicidad que permitan a la Administración elegir la solicitud que sea más satisfactoria para los intereses generales. Se incluye también un completo capítulo relativo a las causas de extinción de la concesión o autorización así como los procedimientos a seguir en ese caso.

Por otro lado se ha simplificado notablemente el régimen económico- financiero de la ocupación del dominio público portuario de forma que se establezca un cuadro normativo que produzca seguridad jurídica a los usuarios.

## 7

Finalmente el Título IV se dedica al régimen de policía, infracciones y sanciones, tipificándose las conductas que se consideran infracciones, bien por su potencial deterioro del dominio público, bien por el incumplimiento de las condiciones de la concesión o de las instrucciones de la Administración Pública en el desarrollo de la actividad portuaria. Igualmente se han establecido un conjunto de medidas de policía portuaria que permiten garantizar el tráfico y en su caso cobrar también las cantidades que debería haber percibido la Administración Portuaria por los servicios que preste o por la utilización del dominio público.

## 8

En suma, la Ley pretende configurar un modelo público de gestión portuaria, ajustado a la legislación estatal básica en materia de financiación privada de las infraestructuras y de intervención económica de los particulares en la realización de actividades en el ámbito de los puertos, ajustado al contenido del Derecho Comunitario, e integrado en la política de desarrollo sostenible y de turismo basado en la oferta del medio natural y de minimización de los impactos negativos en el medio físico y en consumo de suelo, constituyendo en consecuencia uno de los elementos dinámicos de la propia política económica de la Comunidad Autónoma de Cantabria

## TÍTULO PRELIMINAR

### DIPOSICIONES GENERALES

#### CAPÍTULO I

##### OBJETO DE LA LEY

###### Artículo 1. Objeto de la Ley.

Constituye el objeto de la presente Ley la determinación y clasificación de los puertos e instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y la regulación de su planificación, construcción, organización, gestión, explotación, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa.

#### CAPÍTULO II

##### DE LOS PUERTOS E INSTALACIONES PORTUARIAS DE CANTABRIA

###### Artículo 2. Determinación de los puertos de Cantabria.

1. Son de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que, situados en la ribera del mar y de las rías, dentro de su territorio, permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, presten servicios a las actividades pesqueras, deportivas o náutico-recreativas, o bien sirvan de apoyo a urbanizaciones marítimo-terrestres, siempre que no estén declarados de interés general del Estado.

2. En todo caso tendrán la consideración de puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad de Cantabria los que figuran en el Anexo de la presente Ley y aquellos que, en desarrollo de las competencias estatutarias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Cantabria, se vayan incorporando por Decreto del Consejo de Gobierno.

3. En los puertos de Cantabria se podrán realizar operaciones comerciales, pesqueras, recreativas o deportivas, o podrán servir de refugio, avituallamiento, reparación, varada, según se establezca reglamentariamente.

4. Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria, los espacios

pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que sean segregados de los puertos de interés general del Estado radicados en Cantabria y adscritos a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### **Artículo 3. Definiciones.**

1. A los efectos de esta Ley, se entiende por puerto el conjunto de aguas abrigadas natural o artificialmente, los espacios terrestres contiguos a las mismas y las obras, infraestructuras e instalaciones necesarias para desarrollar operaciones propias de las actividades a las que se destine.

2. La instalación portuaria es el conjunto de obras e infraestructuras que sin llegar a disponer de los requisitos y consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no supone alteración sustancial del medio físico donde se emplaza, tales como embarcaderos, varaderos y fondeaderos y otras similares.

3. A los efectos de esta Ley se entiende por dársena el espacio portuario de agua abrigada en el que se realizan actividades y maniobras marítimas, y que están destinadas a un uso portuario predominante.

4. Se entiende por canal de navegación la zona de aguas abrigada, con profundidad suficiente para hacer viable la navegación hasta la entrada o salida del puerto.

5. Zona de fondeo: la superficie de agua incluida en la zona de servicio del respectivo puerto, abrigada total o parcialmente de forma natural o artificial, que permita el fondeo y permanencia de las embarcaciones en ciertas condiciones de seguridad.

### **Artículo 4. Clasificación.**

1. Los puertos que regula la presente Ley se clasifican, por razón de su origen, en artificiales y naturales, según si requieren para existir la realización de obras de abrigo o no las requieren. En particular, a efectos de la presente Ley, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.

2. Los puertos, las dársenas y las instalaciones portuarias se clasifican, por razón de su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueras, deportivos y mixtos, según se destinen, respectivamente, de manera exclusiva o principal, a una o a varias de estas actividades.

## **TÍTULO I**

### **DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS PUERTOS DE CANTABRIA**

## **CAPÍTULO I**

### **DELIMITACIÓN DEL DOMINIO PORTUARIO**

#### **Artículo 5. Pertenencias portuarias.**

1. Las aguas marítimas e interiores, y los terrenos de dominio público marítimo-terrestre ocupados por el puerto tienen la consideración de bienes adscritos a la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. La adscripción de dichos terrenos y espacios de agua necesarios para la realización de las actividades portuarias se realizará por la Administración del Estado de conformidad con su legislación, y permitirá a la Comunidad Autónoma el otorgamiento de los títulos habilitantes y la autorización de las obras.

3. Asimismo, podrán formar parte del dominio público portuario de titularidad autonómica los terrenos e instalaciones que la Consejería competente en materia de puertos afecte al uso o servicio portuario, según el procedimiento previsto en la legislación de patrimonio de la Comunidad Autónoma. En estos casos, la desafectación, que se realizará por Orden de dicha Consejería implicará la conversión de los bienes e instalaciones desafectados en bienes patrimoniales y su integración al Patrimonio de la Comunidad Autónoma.

#### **Artículo 6. Zona de servicio de los puertos de Cantabria.**

1. En los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria se delimitará una zona de servicio, en la que se incluirán los espacios, superficies y lámina de agua necesarios para la ejecución de las actividades portuarias, así como también los terrenos de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria.

2. Corresponde a la Consejería del Gobierno de Cantabria competente en materia de puertos aprobar, mediante orden del consejero, la delimitación de la zona de servicio, previo informe de los municipios afectados.

A estos efectos el informe, que deberá circunscribirse a aspectos de competencia municipal, deberá emitirse en el plazo de un mes desde su solicitud, transcurrido el cual sin haberse emitido se entenderá que es favorable a la delimitación proyectada.

Si el Ayuntamiento emitiera dentro de plazo informe desfavorable, la consejería competente deberá iniciar de inmediato conversaciones con el ayuntamiento afectado a fin de intentar conseguir un acuerdo sobre la delimitación.

De persistir el desacuerdo al cabo de dos meses, contados desde la emisión del informe por parte del ayuntamiento, corresponderá resolver al Gobierno de Cantabria.

3. Cuando la delimitación proyectada incluya bienes de titularidad privada o bienes patrimoniales de otras Administraciones Públicas, habrá de notificarse a los afectados para que en el plazo de veinte días puedan formular cuantas alegaciones consideren convenientes.

4. La aprobación de la delimitación de la zona de servicio lleva implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación, a efectos expropiatorios, de los bienes y derechos de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes patrimoniales o de dominio público de la Comunidad Autónoma de Cantabria incluidos en la zona de servicio, que sean de interés para el puerto.

5. En la Orden de aprobación de la delimitación deberán incluirse los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, su justificación o conveniencia y la adaptación, en su caso, al planeamiento territorial y urbanístico, estableciéndose los usos pormenorizados mediante el correspondiente instrumento de planeamiento territorial o urbanístico.

6. Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro de la Orden de aprobación se publicará en el Boletín Oficial de Cantabria.

#### **Artículo 7. Ampliación de la zona de servicio, y delimitación en los supuestos de construcción de nuevos puertos**

La delimitación de la zona de servicio por la construcción de un nuevo puerto o instalación de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria o la ampliación de la zona de servicio de sus puertos e instalaciones portuarias, se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponderá a la Consejería del Gobierno de Cantabria competente en materia de puertos la aprobación del pertinente proyecto y, en su caso, de los estudios complementarios, previo informe de los ayuntamientos afectados según el procedimiento que se establece en el apartado 2 del artículo 6.

b) Antes de la aprobación definitiva del proyecto, se remitirá al Organismo competente en materia de costas para la emisión del preceptivo informe sobre el nuevo dominio público adscrito y las medidas necesarias de protección de dicho dominio.

c) En cualquier caso, la aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en donde se emplacen las obras y la delimitación de la nueva zona de servicio.

## **CAPÍTULO II**

### **PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LOS PUERTOS**

#### **SECCIÓN 1ª**

### **DEL PLAN DE PUERTOS E INSTALACIONES PORTUARIAS**

#### **Artículo 8. Planificación portuaria.**

1. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Cantabria que constituye el instrumento principal de la política sectorial, deberá contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medio-ambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias.

La programación y construcción de dichas obras requiere previamente su inclusión en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

2. La Consejería competente en materia de Puertos podrá, no obstante, ejecutar obras no incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público, debidamente apreciados por el Gobierno, a propuesta del Consejero.

Antes de iniciar la ejecución de las obras y siempre que éstas sean susceptibles de estar sujetas a licencia urbanística, la Consejería deberá poner en conocimiento de los municipios afectados las obras proyectadas, para que emitan informe en el plazo de un mes.

La no emisión del informe en plazo se considerará favorable a la ejecución proyectada.

En caso de que el informe fuera desfavorable, se trasladará el expediente al Gobierno, que resolverá definitivamente.

No será necesaria la solicitud de informe cuando la urgencia de las obras no permita demora alguna en su ejecución; circunstancia ésta que deberá estar especificada en el acuerdo del Gobierno en el que se disponga la reconocida urgencia o el excepcional interés público.

Una vez adoptada la decisión de ejecutar las obras, deberá iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del planeamiento urbanístico y portuario a fin de incluirlas en sus determinaciones.

3. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias tendrá la consideración de Plan Especial de los contemplados en el artículo 59.4 de la Ley 2/2001, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanística del Suelo de Cantabria.

#### **Artículo 9. Determinaciones del Plan.**

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, contendrá las siguientes determinaciones:

a) Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades entre ellos.

b) Definición de los criterios aplicables al modelo de oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, así como a la programación, proyecto y construcción de los elementos que componen el sistema portuario, adecuación al medio ambiente,

establecimiento de niveles de exigencias técnicas, de diseño y de calidad de los proyectos, proporcionalidad de las inversiones durante el período de vigencia del Plan, y cualquier otro que pudiera establecerse.

c) Descripción y análisis de los puertos en relación con la oferta de instalaciones portuarias, con el sistema portuario, con el modelo territorial y las principales variables socio-económicas.

d) Análisis de las relaciones entre la planificación portuaria y el planeamiento territorial y urbanístico, así como la propuesta de medidas que aseguren la coordinación entre ambos planeamientos.

e) Justificación de la alternativa escogida entre las distintas opciones consideradas, teniendo en cuenta su idoneidad desde el punto de vista sectorial y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.

f) Cumplimiento de las exigencias en materia de medio ambiente, en la planificación, concepción y ejecución de las obras incluidas en el Plan.

g) Determinación de los medios económicos necesarios para el desarrollo y ejecución del Plan.

h) Criterios sobre la viabilidad económico-financiera de la gestión del puerto.

i) Requisitos que han de reunir las instalaciones portuarias para conseguir un emplazamiento óptimo.

j) Definición de los criterios para la revisión del Plan.

k) Justificación de haber iniciado con la Administración del Estado los correspondientes expedientes para la adscripción de los nuevos espacios de dominio público marítimo-terrestre, en su caso.

#### **Artículo 10. Documentación del Plan.**

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias está integrado por los siguientes documentos:

a) Memoria, con la información básica y los estudios necesarios, donde se analizarán las distintas opciones consideradas, y se justificará el modelo elegido y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.

b) Documentación gráfica, en la que deberán constar los planos de información, estudios de planeamiento, proyectos y otros estudios complementarios, que habrán de reflejar la situación del territorio, sus características naturales y usos del suelo, infraestructuras y servicios existentes.

c) Normas sobre el uso del dominio portuario y los servicios a prestar en sus instalaciones.

d) Estudio económico-financiero, que contendrá la evaluación económica genérica de la ejecución de las obras.

e) Programa de actuaciones para el desarrollo del Plan, estructurado como mínimo en un programa cuatrienal, en donde deberá determinarse los objetivos, directrices, estrategia, las previsiones específicas de la realización de las obras y plazos a los que han de ajustarse las actuaciones previstas.

#### **Artículo 11. Procedimiento de aprobación**

La elaboración y aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponde a la Consejería competente en materia de puertos la formulación de un avance del Plan, en donde se recojan las previsiones, objetivos y prioridades a acometer, así como las causas que justifiquen su elaboración;

b) El avance del Plan será sometido a informe del resto de las consejerías del Gobierno, municipios y organismos públicos afectados por las actuaciones, a fin de que puedan formular las observaciones y sugerencias que consideren convenientes en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin haber formulado observación alguna, se entenderá cumplimentado el trámite;

c) Se dará traslado del avance del Plan a las corporaciones de Derecho Público y entidades que representen a los usuarios a fin de que, por igual plazo, puedan realizar las observaciones que consideren oportunas;

d) La Consejería competente en materia de puertos procederá a aprobar el Proyecto de Plan, a la vista de los informes y observaciones emitidos, sometiéndolo a continuación a información pública por plazo de dos meses, mediante inserción del anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria y en uno de los periódicos diarios de mayor difusión en Cantabria;

e) De forma simultánea, y por igual plazo, el proyecto de Plan será remitido a los ayuntamientos afectados para que se pronuncien definitivamente sobre él;

f) Previamente a su aprobación, y una vez finalizado el trámite de información pública, el Plan deberá obtener el preceptivo instrumento de evaluación medioambiental. Así la Consejería competente en materia de puertos lo remitirá a la autoridad ambiental que deberá emitir la Evaluación de Impacto Ambiental en el plazo previsto en la legislación específica o, en su defecto, en la legislación del procedimiento administrativo común;

g) Finalizado el período de información pública y de consulta a los ayuntamientos y emitido el preceptivo instrumento de evaluación medioambiental, la Consejería procederá a elevar al Gobierno de Cantabria el Proyecto de Plan, con los informes y sugerencias recibidos, para su aprobación por Decreto;

h) Previamente a su aprobación, el Gobierno remitirá el proyecto de Plan al Parlamento para que el Pleno de la Cámara se pronuncie sobre él.

**Artículo 12. Efectos.**

Las determinaciones concretas contenidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias vinculan al planeamiento municipal. Los Ayuntamientos afectados con planeamiento en vigor anterior al Plan de Puertos deberán proceder a la adaptación de aquél con ocasión de la primera modificación de su instrumento de planeamiento urbanístico que tramiten, o, en todo caso, en el plazo establecido en el artículo 16, sin perjuicio de la vigencia y prevalencia inmediata del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias en los términos previstos en el artículo 16.

**Artículo 12 bis. Revisión sustancial del Plan.**

Cuando sea necesaria una revisión o una modificación sustancial y relevante del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, el procedimiento a seguir será el mismo que se establece para su aprobación en el artículo 11 de la presente ley, sin perjuicio de lo que establece el artículo 8.2 de la misma.

**SECCIÓN 2ª****INSTRUMENTOS DE ARTICULACIÓN ENTRE EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y EL PLANEAMIENTO PORTUARIO****Artículo 13. Colaboración y cooperación entre las Administraciones Públicas afectadas.**

La Comunidad Autónoma de Cantabria y los Municipios tendrán los deberes de recíproca coordinación de sus actuaciones con incidencia en el modelo portuario, así como los deberes de información y colaboración mutuas sobre las iniciativas y proyectos pertinentes.

**Artículo 14. Mecanismos de coordinación.**

1. La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los puertos e instalaciones portuarias reguladas en esta Ley, requieren el informe favorable de la Consejería competente en materia de puertos.

2. A los efectos de dar cumplimiento al mandato establecido en el número anterior, el órgano competente para otorgar la aprobación inicial del planeamiento urbanístico deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Consejería competente en materia de puertos para que ésta emita en el plazo de dos meses informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes.

3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su remisión al órgano competente para la aprobación definitiva, se dará traslado a la Consejería competente en materia de puertos para que en el plazo de un mes remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio portuario, y las actuaciones previstas a realizar en su zona de servicio.

**Artículo 15. Ordenación urbanística de los puertos.**

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbana deberán incluir entre sus previsiones las necesarias para regular la zona de servicio, sin que sus determinaciones impidan el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. En los supuestos en que se desarrollen actividades comerciales o industriales en la zona de servicio, el planeamiento general deberá desarrollarse a través de un Plan Especial de Ordenación.

2. La calificación urbanística por el planeamiento general de los terrenos incluidos en la zona de servicio deberá ser acorde con la finalidad de la explotación portuaria, sin que pueda introducir calificaciones que menoscaben o impidan las operaciones de tráfico portuario.

**Artículo 16. Relaciones entre el planeamiento territorial y urbanístico y la planificación portuaria.**

1. Las determinaciones del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias se ajustarán, en su caso, a las previsiones del Plan Regional de Ordenación Territorial vigente al tiempo de su formulación; y prevalecerán sobre otros instrumentos de ordenación, planeamiento y planificación, salvo que por ley se establezca específicamente lo contrario.

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias prevalecerá sobre la ordenación urbanística municipal en los aspectos relativos a la protección del dominio portuario, elección de emplazamiento y sistema de comunicaciones.

3. La aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias implicará, en su caso, la revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, con el fin de integrar entre las determinaciones de los Planes Generales de Ordenación Urbana las nuevas actuaciones y obras previstas en aquel.

El acuerdo de modificación o revisión deberá adoptarse con ocasión de la primera modificación del instrumento de planeamiento urbanístico que se tramite y, en todo caso, en el plazo máximo de dos años, a contar desde la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, todo ello sin perjuicio de la vigencia y prevalencia inmediata del mismo a que se refiere el artículo 12 de esta ley.

4. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico general, la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias comportará la inclusión de sus determinaciones en los instrumentos de planeamiento urbanístico que se elaboren con posterioridad.

**SECCIÓN 3ª****PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y CONSTRUCCIÓN DE LOS PUERTOS****Artículo 17. Proyectos de construcción de**



**nuevos puertos o instalaciones portuarias.**

1. La construcción de un nuevo puerto o de una nueva instalación portuaria exigirá la aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la Consejería competente en materia de puertos.

2. Previamente habrá de elaborarse un Proyecto de ejecución, Proyecto básico o Anteproyecto que deberá definir en sus rasgos esenciales la solución técnica adoptada, la definición de la obra y su emplazamiento, que se someterá al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, que pudiera corresponderle.

3. En los supuestos en los que los nuevos puertos o instalaciones portuarias no estén incluidos en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias y no aparezcan recogidos en las determinaciones del planeamiento territorial o urbanístico, los Anteproyectos y Proyectos básicos deberán incluir los estudios justificativos, memoria explicativa, planos y un estudio económico que concrete las fuentes de financiación previsibles para su ejecución así como, en su caso, las indemnizaciones que pudieran resultar procedentes por la ejecución o implantación de la infraestructura portuaria.

4. La aprobación del proyecto de construcción requerirá, en todo caso, la previa revisión o modificación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

**Artículo 18. Proyectos de ampliación de puertos e instalaciones portuarias.**

1. La realización de nuevas obras de infraestructura portuaria y la ampliación de los puertos e instalaciones portuarias, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto de ejecución, proyecto básico o anteproyecto por la Consejería del Gobierno de Cantabria competente en materia de puertos.

2. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos o instalaciones portuarias, deberán incluir los documentos preceptivos de Evaluación de Impacto Ambiental, y se sujetarán al procedimiento de Evaluación Ambiental cuando, por la importancia de la actuación, sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente o el espacio litoral. Cuando la ampliación de la delimitación actual incluya una ganancia de terrenos al mar superior al 5 por ciento de la superficie total de la zona de servicio de tierra y zona de aguas, deberá sujetarse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que pudiera corresponder.

Asimismo, la construcción de nuevos diques estará sujeta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental que le corresponda.

**Artículo 19. Ejecución de obras de dragados.**

1. La ejecución de obras de dragados de primer establecimiento estará sujeta a Estimación de Impacto Ambiental. A estos efectos el Proyecto de

Ejecución deberá incluir el documento de Informe de Impacto Ambiental que servirá de base para el pronunciamiento de la Consejería competente en materia de medio ambiente sobre la conveniencia o no de realizar la actividad proyectada y, en su caso, las condiciones y medidas que habrán de adoptarse para la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

2. Los dragados y vertidos de materiales sueltos con destino a rellenos portuarios deberán ser autorizados por la Dirección General competente en materia de Puertos, previo informe de la Capitanía marítima y de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

3. La realización de obras de mantenimiento del calado de los canales y los dragados para asegurar la navegabilidad de éstos, y la ejecución de obras de dragado en las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto o dársenas interiores, no necesitarán someterse al procedimiento de Estimación de Impacto Ambiental. Dichas obras deberán obtener previamente la autorización de la Dirección General competente en materia de Puertos, previo informe, en su caso, de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente u órgano de la Administración General del Estado que lo suceda o sustituya.

**Artículo 20. Competencias urbanísticas y construcción de nuevos puertos o ampliación de instalaciones portuarias.**

1. Los proyectos de construcción o ampliación de los puertos e instalaciones de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria deberán someterse, antes de su aprobación por la Consejería competente en materia de puertos, al informe preceptivo de los Ayuntamientos afectados, a fin de que éstos formulen cuantas observaciones estimen convenientes sobre los aspectos de su competencia.

2. Si los Ayuntamientos afectados emitieran un informe desfavorable y la construcción del nuevo puerto o ampliación de las instalaciones y puertos existentes no estuviera prevista en el Plan Regional de Ordenación Territorial, en el Plan de Puertos e Instalaciones portuarias o en el planeamiento municipal, se abrirá un período de consultas a fin de lograr un acuerdo entre las Administraciones afectadas. Transcurrido el plazo de tres meses si persistiera dicho desacuerdo, el Gobierno adoptará la resolución que proceda, justificando las razones que concurren para la adopción de dicha resolución, en cuyo caso deberá adaptarse el planeamiento municipal al nuevo proyecto a fin de incluirlo entre sus determinaciones.

**Artículo 21. Efectos de la aprobación de los proyectos de construcción o ampliación de puertos e instalaciones portuarias.**

1. La aprobación de los proyectos básico y de ejecución llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en el proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no

incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

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

#### **Artículo 22. Ejecución de obras en la zona de servicio de los puertos de Cantabria.**

1. Las obras de infraestructura portuaria y aquellas obras públicas de gran envergadura que afecten a la localización del puerto o a su conexión con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones no estarán sujetas a control preventivo municipal por constituir obras públicas de interés general.

No obstante, la Dirección General competente en materia de Puertos podrá recabar del municipio en el que se localice la zona de servicio un informe sobre la adecuación de las obras proyectadas al planeamiento urbanístico, de conformidad con lo establecido en el artículo 194 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Se deberá recabar dicho informe siempre que se trate de obras que sean susceptibles de necesitar licencia urbanística y que no se encuentren incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones portuarias.

2. En ningún caso procederá la suspensión, por los órganos urbanísticos competentes, de la ejecución de las obras realizadas directamente por la Administración autonómica en los Puertos de Cantabria, siempre que éstas se ajusten al Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias o, en su caso, se hayan tramitado de acuerdo con el artículo 8.2 de esta Ley.

3. Las obras que se realicen sobre el lecho del mar territorial o en aguas interiores no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.

4. Las obras que los particulares debidamente autorizados realicen sobre los espacios portuarios se ajustarán a lo establecido en la legislación urbanística y en la legislación de régimen local que resulte aplicable.

## **TÍTULO II**

### **GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS PUERTOS E INSTALACIONES PORTUARIAS**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Artículo 23. Atribuciones de la Administración.**

1. Corresponde a la Consejería competente en materia de puertos planificar, construir, gestionar y explotar el sistema portuario de competencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, directamente o a través de la celebración de Convenios o Consorcios con otras Administraciones y entidades de Derecho Público, en cualquiera de las formas previstas en la Ley.

2. Sin perjuicio de lo anterior, la construcción y explotación de los puertos e instalaciones portuarias, o la simple gestión de las instalaciones y dársenas ya construidas, podrán ser realizadas mediante el oportuno título concesional a otorgar por la Consejería.

#### **Artículo 24. Servicios portuarios.**

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que se desarrollan en los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria para satisfacer las necesidades y operaciones portuarias, en condiciones de seguridad, regularidad, eficiencia y no discriminación.

2. En todo caso tendrán el carácter de servicios portuarios las siguientes actividades:

a) Servicios necesarios para el funcionamiento de las infraestructuras.

b) Actividades de ordenación y control del tráfico marítimo o terrestre y de las operaciones portuarias.

c) Servicios de vigilancia, policía, alumbrado y limpieza.

d) Servicios contra incendios, protección del medio ambiente y protección civil.

e) Servicios náuticos de seguridad marítima.

f) Servicios de manipulación y carga y descarga de mercancías.

g) Servicios de embarque y desembarque de pasajeros, vehículos y equipajes.

h) Actividades de reparación y conservación de embarcaciones.

i) Servicios de descarga, transporte y manipulación de la pesca.

j) Suministros de energía eléctrica, abastecimiento de agua y combustible, hielo y cuantos resulten necesarios para las operaciones portuarias y marítimas.

#### **Artículo 25. Formas de prestación de los servicios portuarios.**

1. La prestación de los servicios portuarios se realizará directamente por la Dirección General competente en materia de Puertos, con medios propios o ajenos, o bien por gestión indirecta mediante cualquier procedimiento establecido en la

legislación vigente, siempre que no implique el ejercicio de autoridad.

2. Los servicios deberán prestarse de acuerdo con los criterios técnicos y condiciones generales que previamente apruebe la Consejería competente en materia de puertos.

#### **Artículo 26. Impugnación de tarifas.**

Las cuestiones que se susciten en relación con la determinación, cuantía y fijación de las tarifas por servicios portuarios tendrán carácter económico-administrativo y serán susceptibles de reclamación económico-administrativa y recursos en los términos previstos en la legislación aplicable.

### **CAPÍTULO II**

#### **DE LA GESTIÓN PÚBLICA DE LOS PUERTOS**

#### **Artículo 27. Tarifas portuarias.**

En contraprestación de los servicios portuarios prestados directamente y establecidos en el artículo 24 de esta Ley, la Consejería competente en materia de puertos exigirá el pago de las correspondientes tarifas, que se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan.

#### **Artículo 28. Rentabilidad.**

1. Las tarifas por servicios portuarios deberán cubrir como mínimo los siguientes gastos:

a) Explotación, conservación y gastos generales que se produzcan como consecuencia de la gestión ordinaria de los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria.

b) Las cargas fiscales, económicas y financieras, incluyendo el reembolso de los préstamos derivados de la explotación y el pago de los intereses correspondientes.

c) La depreciación de los bienes, instalaciones y material portuario.

d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos para el conjunto de los puertos de Cantabria.

e) Los dirigidos a eliminar o minimizar los impactos medioambientales y, en su caso, a mejorar las condiciones del medio físico o marino.

2. Corresponde a la Consejería competente en materia de puertos fijar el nivel de rentabilidad de cada uno de los puertos e instalaciones portuarias de acuerdo con sus características y condicionamientos.

#### **Artículo 29. Determinación y cuantía.**

1. Las tarifas percibidas por la prestación directa de los servicios portuarios tendrán la naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas a que se refiere el artículo 31 de la Constitución.

2. Sus elementos esenciales y, en particular, los sujetos pasivos, objeto, momento del devengo, cuota, exenciones o bonificaciones serán regulados en la Ley de Tasas y Precios Públicos de Cantabria.

### **CAPÍTULO III**

#### **DE LA GESTIÓN INDIRECTA**

#### **SECCIÓN 1ª**

#### **GESTIÓN INDIRECTA DE SERVICIOS PORTUARIOS**

#### **Artículo 30. Contratos para la prestación de servicios portuarios.**

1. Los contratos que celebren las empresas y particulares con la Consejería competente en materia de puertos para la prestación de servicios portuarios se regirá por lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones públicas.

2. En el Pliego de Cláusulas administrativas particulares y, en su caso, en el Pliego de prescripciones técnicas deberá figurar la productividad mínima exigible para cada tipo de operación y garantizarse el libre acceso a la prestación del servicio en condiciones de igualdad y no discriminación.

3. La Consejería competente en materia de puertos deberá fomentar, en cuanto sea posible, la competencia en los distintos servicios portuarios, quedando en todo caso prohibido el otorgamiento de contratos en exclusiva o en régimen de monopolio de la actividad o servicio a prestar.

4. El desarrollo y prestación de los servicios portuarios estarán sujetos a las obligaciones de servicio público que se establezcan en sus respectivos Pliegos o títulos concesionales, entre las que deberán figurar la continuidad y regularidad de los servicios, libre acceso en condiciones de igualdad y no discriminación, colaboración con la Administración portuaria y sometimiento a la potestad tarifaria de la Consejería competente en materia de puertos.

5. Corresponde a la Dirección General competente en materia de Puertos determinar la prestación conjunta de servicios portuarios, mediante la formulación del correspondiente Pliego, que será elevado para su aprobación por la Consejería competente en materia de puertos. En este caso, deberá justificarse la necesidad o conveniencia de la prestación conjunta de dichos servicios, bien por razones económicas o por motivos de eficiencia en su desarrollo y ejecución.

6. Si la prestación de los servicios portuarios exigiera la ocupación del dominio público portuario, la adjudicación de los mismos implicará también la concesión demanial correspondiente. A estos efectos, deberá figurar expresamente en el Pliego la parcela o instalaciones que serán objeto de ocupación exclusiva por el concesionario.

#### **Artículo 31. Tarifas de servicios portuarios en gestión indirecta.**

1. La Consejería competente en materia de puertos fijará las tarifas máximas de obligado cumplimiento para los concesionarios o contratistas, para aquellos servicios portuarios que se presten en régimen de gestión indirecta.

2. Estas tarifas máximas podrán recogerse asimismo en las cláusulas del título concesional que se celebre, en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares o aprobarse con posterioridad por la Consejería, siempre que se justifiquen su necesidad y conveniencia.

3. Las tarifas máximas se actualizarán periódicamente de acuerdo con los criterios de rentabilidad y de eficiencia para el conjunto de los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria.

## SECCIÓN 2ª

### LA CONCESIÓN DE CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

#### Artículo 32. Infraestructuras portuarias susceptibles de construcción y explotación por la iniciativa privada.

A los efectos de su construcción y explotación por la iniciativa privada tienen la consideración de infraestructuras portuarias las obras de abrigo, defensa, relleno, acondicionamiento para muelles, y las instalaciones portuarias de nueva planta que permitan efectuar las operaciones marítimas y portuarias en condiciones de seguridad y eficiencia.

En todo caso tendrán este carácter los diques, espigones y escolleras de protección, muelles de atraque, carga y descarga, campos de fondeo, pantalanés flotantes, áreas de almacenamiento, aparcamientos superficiales, aparcamientos subterráneos, pavimentaciones, áreas de servicio, rampas y carros-varadero, naves para servicios portuarios, edificios, tinglados, bodegas, grúas y medios mecánicos de elevación, instalaciones de combustible, instalaciones de recogida de residuos, instalaciones industriales en general, instalaciones de señalización marítima y balizamiento, torres de enfilación, lonjas, fábricas de hielo, excavaciones y dragados, y cualquier otro tipo de infraestructura portuaria e instalación náutica.

#### Artículo 33. Gestión indirecta.

1. La Consejería competente en materia de puertos podrá, de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria, otorgar en régimen de concesión de obra pública la construcción y explotación de puertos, instalaciones portuarias o infraestructuras portuarias de su competencia, con sujeción a lo establecido en la legislación básica del Estado y a lo dispuesto en la presente Ley.

2. La construcción y explotación de las obras objeto de la concesión se realizará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos

económicos derivados de su ejecución y explotación, con el alcance y términos fijados en la legislación, siendo compatible con los distintos sistemas de financiación y con las aportaciones que pudiera efectuar la Administración portuaria. El sistema de financiación de la obra y retribución del concesionario se determinará por la Consejería atendiendo a los criterios de racionalización en la inversión de los recursos económicos, a la naturaleza de las obras y al significado de éstas para el interés público.

3. La iniciativa para construir y explotar puertos, instalaciones e infraestructuras portuarias por los particulares corresponderá a la Administración, a través de la convocatoria del oportuno concurso o a los particulares, mediante solicitud a la que deberá acompañarse el preceptivo Estudio de Viabilidad.

#### Artículo 34. Estudio previo de viabilidad.

1. Con carácter previo a la decisión de construir y explotar un puerto, instalación o infraestructura portuaria de competencia de la Comunidad de Cantabria será necesario realizar un estudio de rentabilidad social y viabilidad técnica y económica.

2. El Estudio de Viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los siguientes extremos:

a) Finalidad y justificación de la obra y definición de sus características esenciales.

b) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de la obra en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

c) Valoración de los datos e informes existentes referidos al planeamiento sectorial, territorial o urbanística.

d) Estudio de Impacto Ambiental cuando éste sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En otro caso, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

e) Justificación de la solución elegida, indicando las distintas alternativas consideradas.

f) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra.

g) Coste de la inversión a realizar así como el sistema de financiación propuesto.

h) Necesidades sociales a satisfacer y factores de vertebración territorial.

3. El Estudio de Viabilidad elaborado por los particulares se someterá a información pública por plazo de un mes, mediante la inserción de Anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria, y se dará traslado del mismo para informe, por idéntico plazo, a los órganos de la Administración General del Estado y las Corporaciones Locales afectadas. Corresponderá a la Consejería competente en materia de puertos la decisión de tramitar o rechazar dicho Estudio, en el

término de tres meses desde su presentación.

### **Artículo 35 Régimen jurídico.**

1. El régimen jurídico de estas concesiones será el previsto en la legislación básica estatal para el contrato de concesión de obra pública con las especialidades previstas en la presente Ley.

2. El plazo de explotación de la obra será el previsto en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, sin que pueda exceder de 40 años. Este plazo podrá ser prorrogado potestativamente hasta los 60 años como máximo para restablecer el equilibrio económico del contrato, o, excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso en el que los derechos de crédito del concesionario hubieran sido objeto de titulización, de acuerdo con la legislación básica estatal en materia de contrato de concesión de obra pública.

No obstante lo anterior, las inversiones efectivamente realizadas a lo largo de la vida de la concesión que cuenten con la preceptiva autorización de la Dirección General competente en materia de Puertos y no hubieran sido amortizadas al término de la vigencia del título concesional de conformidad con el Estudio económico-financiero que debe incluirse en el proyecto o con las normas que al efecto apruebe la Consejería, serán reintegradas o abonadas por el nuevo concesionario al anterior titular de acuerdo con su plan de amortización.

3. En el contrato de concesión de obra pública de infraestructura portuaria la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria podrá imponer al concesionario que ceda a terceros un porcentaje de la ejecución de las obras que represente, al menos, un treinta por ciento del valor total de la misma, debiendo expresar razonadamente, en el pliego de cláusulas particulares, los motivos que aconsejan dicha cesión.

4. También deberá preverse en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que los licitadores puedan incrementar el porcentaje a que se refiere el párrafo anterior, haciendo constar su cifra en el contrato, o bien señalando en su ofertas el porcentaje mínimo que vayan a ceder a terceros.

### **Artículo 36. Régimen económico-financiero.**

1. Las tarifas a percibir de los usuarios por los titulares de la concesión de obra portuaria deberán prever:

a) Los costes totales de construcción y explotación, incluidos los gastos financieros.

b) El porcentaje contable de amortización de los activos.

c) El beneficio empresarial.

2. La Consejería competente en materia de puertos deberá mantener en todo momento el equilibrio financiero de la concesión en los términos en que fueron considerados para su adjudicación y de acuerdo con lo previsto en la legislación básica estatal.

3. La Comunidad Autónoma podrá otorgar al concesionario, a fin de garantizar la viabilidad económica de la explotación de la obra, subvenciones al precio, anticipos reintegrables, préstamos participativos, subordinados o de otra naturaleza, aprobados por el órgano de contratación desde el inicio de la explotación de la obra, o en el transcurso de la misma, cuando se prevea que vayan a resultar necesarios para garantizar la viabilidad económico-financiera de la concesión. También podrá aportar ayudas directas en los casos excepcionales en los que, por razones de interés público, resulte aconsejable la promoción de la utilización de la obra pública antes de que su explotación alcance el umbral mínimo de rentabilidad.

## **TÍTULO III**

### **CONCESIONES Y AUTORIZACIONES PORTUARIAS**

#### **CAPÍTULO I**

#### **RÉGIMEN DE UTILIZACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO**

##### **SECCIÓN 1ª**

##### **PROHIBICIÓN DE VERTIDOS**

### **Artículo 37. Prohibición de vertidos.**

1. En los puertos, las dársenas o las instalaciones marítimas está prohibido verter aguas que contengan aceites, hidrocarburos, materias en suspensión, plásticos o cualesquiera otras materias o productos contaminantes, y arrojar tierras, escombros, basuras, restos de la pesca, cascotes o cualquier otro material, y asimismo los productos resultantes de la limpieza de las sentinas de los buques y otras embarcaciones.

2. Cuando se viertan materiales no autorizados, la Dirección General competente en materia de Puertos puede ordenar a los responsables la inmediata recogida o limpieza de las aguas. En caso de incumplimiento, la Dirección General competente en materia de Puertos procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables.

##### **SECCIÓN 2ª**

##### **CONCESIONES**

### **Artículo 38. Concesiones.**

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario que requiera la ejecución de obras o instalaciones fijas, o que constituyan una utilización privativa o presente circunstancias de exclusividad cuya duración exceda de tres años estará sometida a la previa concesión otorgada por la Consejería competente en materia de puertos.

2. El procedimiento para su otorgamiento

deberá ajustarse a los siguientes trámites:

a) El procedimiento se iniciará de oficio, mediante la convocatoria de concurso público, o a instancia de persona interesada. En este caso, deberá presentarse solicitud acompañada de proyecto básico, en el que se fijarán las características de las instalaciones y obras, la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar y aquellas que se determinen reglamentariamente, así como del resguardo acreditativo de la constitución de la fianza que corresponda.

b) Examinado el proyecto y la documentación presentada por la Dirección General competente en materia de Puertos, si la documentación presentada fuera completa y no se opusiera a la normativa vigente, se continuará la tramitación por la Dirección General competente en materia de Puertos, con sometimiento a información pública por plazo mínimo de 20 días, publicándose el correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria.

c) Simultáneamente a la fase de información pública se llevará a cabo la petición de los informes preceptivos.

d) En el supuesto de que se inicie a solicitud de persona interesada y existan varios peticionarios, la adjudicación se efectuará mediante el procedimiento de proyectos en competencia, debiéndose aprobar previamente por la Consejería competente en materia de puertos los criterios y baremo que habrán de regir la adjudicación.

e) Corresponde al Consejero competente en materia de puertos resolver de forma motivada el expediente. El plazo máximo para su resolución será de seis meses.

f) A los peticionarios se les exigirá una fianza con carácter provisional, del 2 por 100 del presupuesto de las obras e instalaciones, debiendo acompañar a la solicitud el resguardo acreditativo de su constitución.

g) El título administrativo habrá de fijar las condiciones y plazos en que se otorga, así como las causas de caducidad o extinción.

h) El concesionario habrá de prestar fianza definitiva, por un importe del 5 por 100 del presupuesto aprobado.

#### **Artículo 39. Condiciones del título concesional.**

En el título de otorgamiento de la concesión deberán figurar al menos las siguientes condiciones:

a) Objeto de la concesión.

b) Superficie de dominio público portuario que se otorga en concesión, con expresión del espejo o lámina de agua.

c) Plazo de vigencia y, en su caso, posibilidad de prórroga.

d) Proyecto de las obras e instalaciones a efectuar por el concesionario con las prescripciones de seguridad que se determinen, así como los plazos de comienzo y finalización de las obras.

e) Medidas correctoras y condiciones de protección del medio ambiente y marino y la calidad de las aguas.

f) Cánones y tasas a satisfacer por el concesionario.

g) Fianzas a constituir.

h) Causas de extinción de la concesión.

i) La obligación del concesionario de constituir depósito o fianza suficiente para garantizar los gastos de reparación o levantamiento y retirada de las obras e instalaciones en el momento de la extinción de la concesión.

j) Aquellas otras que hayan servido de base para otorgar la concesión.

#### **Artículo 40. Régimen jurídico de las concesiones.**

1. Las concesiones de dominio público portuario podrán transmitirse por actos inter vivos previa autorización de la Consejería competente en materia de puertos, que únicamente podrá denegarse cuando se produzca grave daño a la explotación portuaria o se consoliden situaciones de monopolio. En tales casos, habrá de motivarse el otorgamiento de la autorización.

A estos efectos tendrán la consideración de transmisión de la concesión, las operaciones societarias que impliquen la alteración de la posición mayoritaria en el capital social, las fusiones o absorciones y las adjudicaciones por impago incluyendo los supuestos de remate judicial.

La constitución de hipotecas u otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada previamente por la Consejería competente en materia de puertos, que no podrá denegarla salvo motivos de interés general expresamente justificados.

2. El plazo máximo de duración de las concesiones de dominio público portuario, incluyendo las prórrogas, no podrá exceder de treinta y cinco años, de conformidad con la legislación estatal sobre puertos. Para fijar el plazo en el título concesional habrán de tenerse en cuenta los siguientes criterios: volumen de inversión y estudio económico-financiero; plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto; vida útil de la inversión a realizar por el concesionario; vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria; adecuación del proyecto a la planificación y gestión portuaria, incremento de actividad que genere en el puerto y disponibilidad de espacio de dominio público portuario.

Las inversiones efectivamente realizadas a lo largo de la vida de la concesión, que cuenten con la preceptiva autorización de la Dirección General competente en materia de Puertos, y no hubieran sido

amortizadas al término de la vigencia del título concesional de conformidad con el estudio económico-financiero que debe incluirse en el proyecto, serán reintegradas o abonadas por el nuevo concesionario al anterior titular.

3. En los supuestos en que existieran fundadas razones de utilidad pública, previamente constatadas por el Consejero competente en materia de puertos mediante Orden, o hubiere de adecuarse los usos portuarios a la nueva ordenación del puerto o de la instalación, la Consejería competente en materia de puertos podrá proceder a rescatar la concesión en los términos y con los requisitos establecidos en la legislación reguladora del dominio público portuario estatal.

4. Los contratos que, en su caso, se concierten entre el concesionario y otras personas físicas o jurídicas y que tengan por objeto la cesión temporal del uso y disfrute de elementos portuarios no reservados al uso público tarifado se regirán por el derecho privado por lo que respecta a las relaciones entre las partes contractuales. Los contratos mencionados se sujetarán a las cláusulas de la concesión y a la normativa general de la explotación y policía de los puertos de Cantabria.

A tales efectos, antes del otorgamiento de dichos contratos, el concesionario presentará ante la Dirección General competente en materia de puertos un contrato tipo para su conformidad, la cual se entiende otorgada en el plazo de un mes siempre que no haya un pronunciamiento expreso en sentido contrario. La Dirección General competente en materia de puertos está facultada para imponer clausulados mínimos que garanticen los legítimos intereses de los cesionarios.

5. Las concesiones serán inscritas en el Registro de la Propiedad en los términos establecidos en el artículo 31 del Decreto de 14 de febrero de 1947 por el que aprueba el Reglamento Hipotecario.

#### **Artículo 41. Concesiones de dominio público portuario para instalaciones y terminales públicas.**

1. Cuando el objeto de la concesión sea la ejecución de una obra y la posterior explotación pública de una instalación o terminal portuaria, el procedimiento de otorgamiento de la concesión se ajustará a las siguientes reglas:

a) La solicitud de concesión habrá de someterse a información pública, al menos por plazo de quince días, y publicarse su anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria y al menos en un periódico de general difusión en el territorio de la Comunidad.

b) Cuando exista una pluralidad de peticiones o algún particular en el periodo de información pública hubiera manifestado su intención de concurrir o realizar la obra y la explotación de la instalación, habrá de convocarse el correspondiente concurso público para su adjudicación.

c) En caso de no resultar adjudicatario, se abonarán al primer peticionario los gastos que se le

hubieren ocasionado y los derivados del proyecto si éste sirviera de base para la adjudicación del concurso.

d) La Administración seleccionará, de forma motivada y justificada, la oferta más ventajosa para el interés general teniendo en cuenta los servicios a prestar, la calidad de la actividad y el menor coste respecto de los usuarios.

2. Una vez expire el plazo de la concesión o extinguida ésta por las razones legalmente establecidas, las obras e instalaciones revertirán a la Consejería competente en materia de puertos, quien podrá explotarlas directamente o convocar el correspondiente concurso para el otorgamiento de la concesión.

En los supuestos en los que las inversiones aprobadas durante la vigencia de la concesión no hubieran sido amortizadas, el nuevo concesionario deberá reintegrar o abonar las cantidades pendientes de amortización al anterior titular, de conformidad con el plan de amortización que deberá establecerse en el estudio económico-financiero del proyecto presentado para la obtención de la concesión.

### **SECCIÓN 3ª**

#### **AUTORIZACIONES**

##### **Artículo 42: Autorizaciones.**

1. Las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran la ejecución de obras, así como también la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles, estarán sujetas a la previa autorización de la Consejería competente en materia de puertos.

2. El plazo máximo por el que podrán otorgarse estas autorizaciones no podrá superar los tres años.

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico y el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones de dominio público portuario.

### **CAPÍTULO II**

#### **RÉGIMEN ECONÓMICO FINANCIERO DE LA OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO**

##### **Artículo 43. Cánones por aprovechamiento del dominio público portuario.**

1. La ocupación o aprovechamiento especial del dominio público portuario en virtud de concesión o autorización, así como el derecho de utilización de instalaciones portuarias en circunstancias especiales, devengará el correspondiente canon o prestación patrimonial pública en favor de la Comunidad Autónoma.

2. Serán sujetos pasivos del canon el titular de la concesión o de la autorización.

3. El devengo del canon se producirá a partir de la fecha de la notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o de la autorización.

4. Los cánones se actualizarán cada año de acuerdo con las variaciones del IPC y deberán ser revisados, en todo caso, cada cinco años.

#### **Artículo 44. Determinación de la cuantía.**

1. El canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público se determinará de acuerdo con el valor del suelo e instalaciones, utilidad que represente para el puerto y a la naturaleza y beneficio de la actividad desarrollada por el concesionario o persona autorizada.

A estos efectos, la Consejería competente en materia de puertos deberá aprobar, previo informe de la Consejería competente en materia de Hacienda, la valoración de los terrenos y del espejo de agua, de conformidad con los criterios establecidos en la legislación estatal sobre valoraciones. Una vez aprobada la valoración, se publicará en el Boletín Oficial de Cantabria.

2. En los supuestos de utilización de instalaciones o del dominio público, la cuantía del canon será del 6% del valor del suelo ocupado y, en su caso, del coste de las instalaciones.

3. Para los supuestos de autorizaciones por aprovechamiento especial del dominio público portuario sin ocupación de suelo o de las instalaciones, la cuantía del canon se fijará por la Consejería competente atendiendo al tipo de actividad, al volumen de tráfico o al volumen de negocio, en cuyo caso no podrá exceder del 5% de su facturación.

4. La ocupación o aprovechamiento de la lámina de agua que forme parte del dominio público portuario adscrito, se valorará en el 50 % del valor de los terrenos contiguos de la zona de servicio.

5. El canon determinado de acuerdo con las reglas anteriores podrá ser reducido en los siguientes supuestos:

a) Hasta el 30 por 100 para los supuestos de ocupaciones de dominio público para actividades pesqueras.

b) Hasta el 25 por 100 para los supuestos de ocupaciones de dominio público para actividades deportivas y náutico-recreativas, siempre que la superficie ocupada exceda de 5.000 m<sup>2</sup>.

### **CAPÍTULO III**

#### **MODIFICACIÓN Y EXTINCIÓN DE CONCESIONES Y AUTORIZACIONES**

##### **Artículo 45. Modificación de concesiones.**

Las concesiones podrán ser modificadas, de oficio o a instancia de parte, cuando se hubieran alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, en caso de fuerza mayor, o bien cuando lo exija su adecuación al planeamiento y ordenación portuaria o urbanística, en cuyo caso el concesionario tendrá derecho a indemnización, en los términos establecidos en la legislación estatal.

Cuando la modificación sea sustancial deberán seguirse los mismos trámites que para el otorgamiento de la concesión. Se entenderá que existe modificación sustancial cuando afecte al objeto de la concesión o suponga la ampliación de la superficie otorgada en más de un 25 por 100, así como la ampliación del plazo en un porcentaje superior al 20 por 100 del inicialmente otorgado.

##### **Artículo 46. Causas de extinción.**

Las concesiones y autorizaciones de dominio público portuario se extinguirán por:

a) Término o vencimiento del plazo.

b) Renuncia, que deberá ser autorizada por la Dirección General competente en materia de Puertos.

c) Mutuo acuerdo.

d) Caducidad.

e) Disolución o extinción de la sociedad titular de la concesión o autorización.

f) Rescate.

g) Revocación.

h) Revisión de oficio en los supuestos establecidos en la legislación estatal.

##### **Artículo 47. Revocación.**

1. Las concesiones y autorizaciones podrán ser revocadas de forma unilateral, en cualquier momento y sin derecho a obtener indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, o cuando perturben o entorpezcan las actividades portuarias y la optimización de la gestión.

Corresponde a la Dirección General competente en materia de Puertos la apreciación de las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada y previa audiencia al titular de las mismas.

2. Las concesiones pueden ser revocadas por la Dirección General competente en materia de puertos, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y en los casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento, previa audiencia del titular de las mismas.

##### **Artículo 48. Caducidad.**



1. La Dirección General competente en materia de puertos declarará la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes casos:

a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras injustificadamente, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.

b) Impago de los cánones durante un plazo de seis meses. Para iniciar el expediente de caducidad bastará el hecho de que no se hubiera efectuado el ingreso en período voluntario. Iniciado el procedimiento de caducidad, se podrá acordar su archivo si antes de dictar resolución se produce el abono de lo adeudado con un recargo del 50% y se constituye la garantía suficiente que fije el Director General competente en materia de Puertos con objeto de asegurar los intereses de la Administración.

c) Falta de actividad durante un período de seis meses, a no ser que medie causa justificada.

d) Ocupación o invasión del dominio público portuario no otorgado en el título.

e) Aumento de la superficie construido, volumen o altura máxima de las instalaciones en más del 10% sobre el proyecto autorizado.

f) Modificación del objeto o de la finalidad que figure en el título, sin autorización.

g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

h) Transferencia del título de otorgamiento sin autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

i) Constitución de hipoteca y otros derechos de garantía sin autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

j) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en la autorización o en la concesión.

2. El procedimiento para declarar la caducidad será el siguiente:

a) Constatada la existencia de los supuestos referidos, el Director General competente en materia de Puertos incoará el correspondiente procedimiento de caducidad, pudiendo adoptar las medidas de carácter provisional que considere convenientes, poniendo de manifiesto todo lo actuado al titular y otorgándole un plazo de diez días para que formule las alegaciones y acompañe los documentos y justificaciones oportunos.

b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo, el Director General competente en materia de Puertos dictará resolución, previo dictamen del Consejo de Estado en el caso de que se formule oposición por parte del concesionario.

3. La declaración de caducidad comportará la

pérdida de las fianzas constituidas.

#### **Artículo 49. Rescate.**

1. Podrá procederse al rescate de la concesión en los supuestos en que fuera necesario demoler las obras autorizadas o utilizar la superficie otorgada en concesión para la ejecución de obras u otras ocupaciones declaradas de utilidad pública. En estos casos habrá de indemnizarse al titular de conformidad con las reglas de valoración establecidas en la legislación estatal reguladora del dominio público marítimo terrestre y portuario.

2. Corresponde al Consejero competente en materia de puertos la declaración de utilidad pública y la iniciación del expediente de rescate de la concesión, incluida la declaración de urgente ocupación, en su caso.

3. Antes de la resolución del expediente habrá de darse trámite de vista y audiencia al interesado, a fin de que formule las alegaciones que considere conveniente y presente los documentos y justificantes que estime oportunos.

4. La Administración y el titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate que podrá materializarse en metálico o mediante el otorgamiento de otra concesión.

#### **Artículo 50. Reversión de obras e instalaciones.**

1. Extinguida la concesión por cualquiera de las causas establecidas en esta Ley, revertirán a la Comunidad Autónoma de Cantabria las obras, instalaciones y elementos ejecutados por el concesionario, sin indemnización alguna, y en perfecto estado de conservación y funcionamiento.

2. Las obras, instalaciones y elementos ejecutados por el concesionario revertirán a la Administración libres de cargas y gravámenes, quedando extinguidos y sin efecto todos los derechos reales y personales que pudieran ostentar sobre aquéllos terceras personas. La Comunidad de Cantabria no asumirá ninguna obligación económica o laboral del anterior concesionario.

3. No obstante lo anterior, los titulares de derechos de uso y disfrute sobre elementos portuarios tendrán derecho preferente para continuar utilizándolo, siempre que iguale la oferta presentada por un nuevo petitionerario o, en su caso, por el adjudicatario de un concurso.

### **CAPÍTULO IV**

#### **URBANIZACIONES MARÍTIMAS**

#### **Artículo 51. Urbanizaciones marítimas.**

1. Constituyen las urbanizaciones marítimas, a los efectos de esta Ley, el conjunto de infraestructuras, obras e instalaciones que permiten comunicar de forma permanente los terrenos de propiedad privada con el mar territorial, aguas interiores o lámina de agua de los puertos e instalaciones portuarias, mediante una red de canales que permita la navegación de las

embarcaciones deportivas o recreativas al pie de las parcelas o edificaciones de propiedad privada.

2. La construcción, gestión y explotación de una urbanización marítima requiere la correspondiente concesión de utilización del dominio público, en los términos establecidos en esta Ley.

3. Previamente a la concesión, el solicitante deberá presentar el proyecto ajustado al planeamiento urbanístico y el correspondiente informe municipal de que dicho proyecto se adecua al planeamiento vigente.

4. Los terrenos de propiedad privada colindantes con las aguas interiores, canales y demás pertenencias del dominio público marítimo terrestre o portuario estarán sometidos a la servidumbre de servicio náutico, que recaerá sobre una franja de 6 metros de anchura a contar desde el borde del canal o desde el límite de las aguas interiores, medidos hacia el interior. En esta zona no se podrá ejecutar construcción de ningún tipo que impida o menoscabe su finalidad, salvo las directamente vinculadas al uso o servicio portuario, en cuyo caso requerirá autorización de la Consejería competente en materia de puertos.

## TÍTULO IV

### RÉGIMEN DE POLICÍA, INFRACCIONES Y SANCIONES

#### CAPÍTULO I

#### INFRACCIONES

##### Artículo 52: Definición y clasificación de las infracciones.

1. Son infracciones administrativas en materia de puertos las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas por la presente Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los preceptos siguientes.

##### Artículo 53. Tipificación.

1. Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o importancia de los daños ocasionados estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

a) Incumplimiento de las disposiciones, ordenanzas e instrucciones, en relación con las operaciones marítimas, y de carga y descarga, almacenamiento, depósito, entrega y recepción de mercancías y otros elementos.

b) Incumplimiento de las ordenanzas sobre ordenación de tráfico y modos de transporte terrestre o marítimo.

c) Realización de operaciones marítimas con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario

u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) Utilización inadecuada o no autorizada de los equipos portuarios.

e) Causar directamente daños a las obras, instalaciones, equipo, mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria.

f) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, sin perjuicio de su caducidad o resolución.

g) Publicidad exterior no autorizada en el dominio portuario.

h) Incumplimiento de las normas de funcionamiento y policía del puerto.

i) Cualquier actuación u omisión que cause daño o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

j) La ocupación del dominio público portuario o del adscrito sin el título correspondiente, siempre que no se obstaculice el desarrollo de las actividades portuarias.

k) Vertido de basuras, escombros o residuos en terrenos, instalaciones, obras o equipos portuarios.

l) Atrake de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del asignado.

2. Son infracciones graves las que, no teniendo la consideración de infracción muy grave, se encuentren en alguna de las siguientes circunstancias:

a) Reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves, antes del plazo establecido para su prescripción.

b) Las que supongan o impliquen lesión o riesgo grave para las personas.

c) El incumplimiento de las normas y ordenanzas sobre seguridad y vertidos al mar no autorizados.

d) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Consejería competente en materia de puertos.

e) El falseamiento de la información suministrada a la Administración.

f) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario que interfiera o perturbe la normal actividad portuaria.

g) El aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos hasta un 10 por ciento sobre el proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título concesional.

3. Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los números 1 y 2 de este artículo, cuando se den las siguientes circunstancias:

a) Reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.

b) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de las vidas humanas.

c) La realización sin el debido título administrativo de cualquier tipo de obras o instalaciones en el dominio portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos sobre los autorizados en más de un 10 por ciento, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título concesional.

d) El vertido no autorizado desde buques de productos sólidos o líquidos en las aguas portuarias.

#### **Artículo 54. Prescripción**

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves, y de un año para las leves. El plazo comenzará a computarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. Cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

3. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma.

#### **Artículo 55. Responsables.**

1. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de las concesiones o autorizaciones, el titular de éstas.

b) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

c) En el caso de infracciones relacionadas con el buque, el naviero y el consignatario respectivo con carácter solidario y, subsidiariamente, el capitán o patrón.

d) En los casos de ocupación sin título, obstrucción a la actuación inspectora o falseamiento en la información, las personas físicas o jurídicas que las ejecutaren

2. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

## **CAPÍTULO II**

### **SANCIONES**

#### **Artículo 56. Normas generales.**

1. Las acciones u omisiones constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiere dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

4. En todo caso, deberán iniciarse los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos y concesiones en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. El procedimiento sancionador se ajustará a las normas establecidas en la legislación básica del Estado. La función de policía especial sobre el dominio público portuario y sobre los servicios portuarios serán ejercidas por el personal al servicio de la Dirección General competente en materia de Puertos, de conformidad con las órdenes y directrices impartidas por el Centro Directivo. Quienes desempeñen estas funciones de policía especial tendrán el carácter de Agentes de la autoridad.

6. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves a los 2 años y las impuestas por faltas leves al año. El plazo de prescripción de las sanciones se computará desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción, interrumpiéndose por la iniciación del procedimiento de ejecución.

#### **Artículo 57. Medidas adicionales.**

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la multa que proceda, a la adopción en su caso de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente por incumplimiento de sus condiciones.

d) La inhabilitación del infractor para ser titular de autorizaciones y de concesiones administrativas por un plazo no superior a un año en caso de infracciones graves y hasta tres años en las muy graves.

2. Cuando la restitución y reposición al

estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

3. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

4. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, el órgano competente para imponer la sanción tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.

b) Valor de los bienes dañados.

c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

#### **Artículo 58. Multas.**

1. Las infracciones leves, serán sancionadas con multas hasta 30.000 €.

2. Las infracciones graves, serán sancionadas con multas de 30.001 € hasta 150.000 €.

3. En caso de infracción muy grave, las sanciones serán de 150.001 € hasta 600.000 €.

4. Las infracciones muy graves consistentes en la realización de obras en el dominio portuario sin título administrativo que lo autorice, serán sancionadas con multas del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.

#### **Artículo 59. Graduación de las sanciones.**

La cuantía de las sanciones se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la intencionalidad o negligencia del sujeto infractor y el daño causado.

#### **Artículo 60. Órganos competentes.**

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la Ley, corresponderá:

a) Al Director General competente en materia de Puertos en los casos de infracciones leves.

b) Al Consejero competente en materia de puertos, a propuesta del Director General competente en materia de Puertos, en los supuestos de infracciones graves.

c) Al Gobierno de Cantabria, a propuesta de la Consejería competente en materia de puertos, en los supuestos de infracciones muy graves.

2. La cuantía de las multas podrán ser actualizadas o modificadas por el Gobierno de Cantabria, de acuerdo con las variaciones que experimenten los índices de precios al consumo.

### **CAPÍTULO III**

#### **MEDIDAS DE POLICÍA PORTUARIA**

##### **Artículo 61: Inspección y vigilancia.**

1. Sin perjuicio de las competencias municipales, se atribuye a la Consejería competente en materia de puertos la potestad de inspección y de vigilancia con relación a los servicios y las operaciones que se desarrollan en los puertos y en el resto de instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Ley, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario o la forma de prestación de los servicios.

2. La actuación inspectora se llevará a cabo por el personal designado por la Consejería competente en materia de puertos. En cualquier caso, los inspectores tienen el carácter y la potestad de autoridad en el ejercicio de sus funciones.

3. La potestad inspectora comprende, entre otras, las atribuciones siguientes:

a) Visitar las obras, las construcciones, las instalaciones y el resto de los servicios en los cuales se hacen actividades portuarias.

b) Acceder a la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza, necesaria para el ejercicio de la función inspectora, con la posibilidad de requerir a este efecto los informes, los documentos y los antecedentes que se estimen pertinentes.

c) Comprobar el cumplimiento de los requisitos y del resto de exigencias previstas por la legislación aplicable.

d) Verificar que las actividades portuarias se hacen con adecuación a la normativa aplicable.

e) Acceder a los terrenos de propiedad privada donde deben hacerse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

f) Levantar las actas de denuncia que se formulen en materia portuaria.

4. En los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria, el personal que hace de guardamuelles tiene como misión prevenir, evitar y denunciar las infracciones que se puedan cometer en relación con lo que dispone la presente Ley, y dará cuenta de sus actuaciones a las diversas autoridades competentes por razón de la materia.

5. En los puertos en régimen de concesión las tareas definidas por el apartado 4 se prestarán de acuerdo con lo que establece la legislación de seguridad privada.

##### **Artículo 62. Medidas para garantizar el tráfico portuario.**

1. El Director General competente en materia

de Puertos podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario y la disponibilidad de los espacios portuarios, atraques y puntos de amarre. A tales efectos, podrá proponer al Consejero competente en materia de puertos que adopte la declaración de abandono de un barco, lo que permitirá su traslado o desguace, según su estado de conservación.

En los supuestos en los que el fondeo o localización de un barco en aguas portuarias obstaculizara el acceso al canal de navegación o impidiera el paso de la bocana del puerto, el Director General competente en materia de Puertos, previo requerimiento al armador, consignatario o titular del barco por cualquier medio técnico que permitiera acreditar su fehaciencia, podrá adoptar las medidas de emergencia que considere oportunas a fin de garantizar la navegabilidad y el tráfico portuario.

2. La adopción del citado acuerdo exige, en todo caso, la notificación personal a su titular, armador, consignatario o naviero, y en el caso de que no fuera ésta posible, la publicación en el Boletín Oficial de Cantabria, y el otorgamiento del trámite de vista del expediente y audiencia del interesado.

3. Se presume que existe abandono del barco cuando estuviera atracado, amarrado, fondeado o varado en seco en el mismo lugar dentro del puerto, durante más de seis meses y no se hubieran abonado las tarifas y/o cánones correspondientes a dichos periodos, de forma consecutiva.

4. En los supuestos en que declarado el abandono del barco, se estimase que no es conveniente su desguace o hundimiento, el Director General competente en materia de Puertos podrá proceder a su embargo y posterior subasta. Del precio obtenido así, se deducirán los gastos efectuados y los cánones y tarifas devengados y no abonados, así como cualquier otra cantidad que resulte necesaria para satisfacer los daños producidos al dominio público portuario o a la explotación del puerto, siempre que estuvieran debidamente justificados. La cantidad restante se depositará en la cuenta o tesorería de la Consejería, a disposición de su titular, hasta cinco años después de que se practique la subasta.

5. En el caso de que se optara por el desguace, el Director General competente en materia de Puertos podrá proceder a la enajenación de los restos del barco, descontando los gastos ocasionados y las cantidades devengadas y no satisfechas a la entidad. Si tras ello existiera saldo favorable, se procederá de la misma forma que en el apartado anterior.

#### **Artículo 63. Medidas para garantizar el cobro de los ingresos.**

1. El impago de tres recibos consecutivos o cinco alternos de las tarifas o cánones por los servicios portuarios, o por la utilización y explotación de bienes portuarios, faculta al Director General competente en materia de Puertos para suspender temporalmente la prestación del servicio a los particulares o entidades deudoras y para impedir, en su caso, la utilización del espacio portuario.

2. De igual modo, el Director General competente en materia de Puertos podrá exigir, en los casos de barcos con deudas impagadas, el previo pago de la tarifa por el servicio o canon de ocupación antes de autorizar la entrada al puerto o la utilización de los espacios portuarios. A estos efectos, podrá requerir al propietario o titular del barco para que deposite en las dependencias de la Consejería garantías económicas o avales bancarios suficientes, que cubran las cantidades adeudadas y las que se prevea que se devengarán.

#### **DISPOSICIONES ADICIONALES**

##### **Primera**

El Gobierno de Cantabria aprobará el Plan de Puertos e Instalaciones portuarias de Cantabria en el plazo máximo de un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de esta Ley. Hasta que se apruebe el Plan se podrá continuar la tramitación de los expedientes y, en su caso, la ejecución de las obras e infraestructuras portuarias, siempre que el estudio, proyecto básico, anteproyecto o proyecto de ejecución hubiera sido aprobado inicialmente en la forma legalmente establecida.

##### **Segunda**

1. En las lonjas portuarias de pescado se deberán realizar las actividades de control del proceso de comercialización en origen, gestión de las instalaciones de comercialización de la primera venta, explotación de un servicio comercial y aquellas otras operaciones complementarias o vinculadas con las funciones de comercialización y control de los productos de la pesca fresca.

2. La gestión de las instalaciones de la lonja se realizará por la correspondiente Cofradía de pescadores del puerto o entidad equivalente, para lo que se otorgará por la Consejería competente en materia de puertos la pertinente concesión demanial que habilite su ocupación y aprovechamiento.

3. El título administrativo que permita la explotación de la lonja y ocupación de los bienes de dominio público portuario podrá autorizar la realización por la Cofradía de pescadores de determinadas actividades o prestación de servicios a usuarios del puerto en el que gestionen los servicios de la lonja de primera venta del pescado fresco. De igual forma, las actividades complementarias para el sector pesquero, tales como suministro de combustible, varadero, reparaciones y marina seca, podrán efectuarse por las Cofradías de pescadores siempre que se incluyan en el título administrativo que habilite la ocupación y explotación de la lonja.

4. En el supuesto de que la Cofradía de pescadores del correspondiente puerto o entidad equivalente rechazara o renunciara con posterioridad a la gestión de las instalaciones de la lonja, la Consejería competente en materia de puertos podrá convocar concurso público para la explotación de las actividades e instalaciones a que se refiere el número anterior.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primera**

El Gobierno de Cantabria aprobará el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley. Hasta tanto se apruebe dicho Plan, se continuarán ejecutando las obras e infraestructuras portuarias, siempre que su proyecto de ejecución hubiera sido aprobado en la forma legalmente establecida.

**Segunda**

Los puertos existentes a la entrada en vigor de la presente Ley deberán contar para el desarrollo de su actividad y funcionamiento, al menos, con los siguientes servicios e instalaciones: balizamiento, suministro general de agua, electricidad y carburante, sistemas higiénico-sanitarios y de depuración o recogida de residuos y vertidos, servicios de comunicaciones.

A estos efectos, en el plazo de un año a contar de la entrada en vigor de la presente Ley los titulares de concesiones demaniales o de obra pública deberán acreditar ante la Dirección General competente en materia de Puertos, por cualquiera de los medios admitidos, la disponibilidad y pleno funcionamiento de las instalaciones y servicios previstos en el párrafo anterior. En el mismo plazo, la Dirección General competente en materia de Puertos garantizará el pleno funcionamiento de los servicios señalados en el apartado anterior, en los puertos gestionados directamente por la Dirección General.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA**

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango contradigan lo dispuesto en la presente Ley.

**DISPOSICIONES FINALES**

**Primera**

El Gobierno de Cantabria dictará, a propuesta de la Consejería competente en materia de puertos, las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.

Supletoriamente, será de aplicación lo establecido en la legislación estatal vigente en materia de puertos.

**Segunda**

La presente Ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria.

**ANEXO**

A los efectos establecidos en el artículo 2.2 de esta Ley, tienen la consideración de puertos e instalaciones marítimo y portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria los puertos, dársenas e instalaciones portuarias o marítimas que a continuación se relacionan: Castro Urdiales con sus instalaciones de Saltacaballo, Ontón y Mioño; Laredo; Colindres; Santoña con sus instalaciones de Quejo; Suances, con sus instalaciones en la Ría; Comillas; y San Vicente de la Barquera con sus instalaciones de Unquera.

Santander, 28 de octubre de 2004

El Presidente de la Comisión. Fdo.: Santos Fernández Revollo.- El Secretario de la Comisión. Fdo.: Evaristo Domínguez Dosal.

-----

**4. PROPIETAS DE RESOLUCIÓN**

**4.3. PROPOSICIONES NO DE LEY.**

EJECUCIÓN DE LA ROTONDA BOO DE GUARNIZO-LA CERRADA.

[6L/4300-0041]

Presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

DESESTIMACIÓN POR LA COMISIÓN.

**PRESIDENCIA**

La Comisión de Obras Públicas y Vivienda del Parlamento de Cantabria, en su sesión del día 27 de octubre de 2004, desestimó la proposición no de ley, N° 6L/4300-0041, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a ejecución de la rotonda Boo de Guarnizo-La Cerrada, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Cantabria número 165, correspondiente al día 14 de octubre de 2004.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 93.1 del Reglamento de la Cámara.

Santander, 29 de octubre de 2004

El Presidente del Parlamento de Cantabria,

Fdo.: Miguel Ángel Palacio García.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*