

JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE
(Dir.)

**NAVEGACIÓN DE RECREO
Y PUERTOS DEPORTIVOS:
NUEVOS DESAFÍOS
DE SU RÉGIMEN JURÍDICO**

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2019

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRESENTACIÓN , <i>por José Manuel Martín Osante</i>	9
ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO , <i>por José Manuel Martín Osante</i>	13
MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y DE RECREO: VENTAJAS E INCONVENIENTES, EN PARTICULAR, LA OPCIÓN DE LA LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO , <i>por María Zambonino Pulito</i>	33
LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU REGULACIÓN EN LA LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO , <i>por Iñaki Zurutuza Arigita</i>	57
GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO Y RÉGIMEN DE GARANTÍAS EN LA LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO , <i>por Francisco Javier Zabala</i>	75
IMPLICACIONES JURÍDICAS DE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO NÁUTICO , <i>por Manuel F. Clavero Ternero</i>	87
ASPECTOS JURÍDICOS DE LA GESTIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO DE GALICIA , <i>por Francisco José Torres Pérez</i>	121
L'UTILIZZAZIONE COMMERCIALE DELLE UNITÀ DA DIPORTO E LA RIFORMA DEL 2017 DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO IN ITALIA , <i>por Michele M. Comenale Pinto</i>	141
ASSISTENZA E TRAINO NELLA NAUTICA DA DIPORTO , <i>por Umberto La Torre</i>	157
IL CONTRATTO DI PILOTAGGIO , <i>por Elisabetta Giovanna Rosafio</i>	171
L'INQUADRAMENTO DEI PORTI TURISTI , <i>por Giovanni Pruneddu</i>	193
VALUTAZIONE DEL REGIME LEGALE FRANCESE DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO , <i>por Laurent Posocco</i>	207

PRESENTACIÓN

La navegación marítima practicada con fines deportivos o recreativos, así como las actividades vinculadas a esta modalidad de navegación, presentan una gran relevancia desde el punto de vista económico y social. A este respecto, cabe destacar cómo España es un país abierto al mar y con un clima propicio para disfrutar de él, lo que se refleja en la presencia de embarcaciones deportivas en nuestras costas, en la demanda de amarres y de servicios náuticos (control del tráfico, remolque, practica, seguridad, limpieza, iluminación, vigilancia...), en la contratación de los oportunos seguros de responsabilidad, en la contratación del conocido como chárter náutico... Por otra parte, los puertos deportivos constituyen un importante motor económico vinculado al ocio, ya que resulta habitual que en estos puertos o en sus cercanías se abran diferentes negocios como bares, restaurantes, cines, hoteles, establecimientos que ofrecen excursiones o el alquiler de las embarcaciones para celebraciones, etc. Asimismo, las previsiones indican que este tipo de actividades náuticas vinculadas al ocio y al recreo continuarán creciendo en los próximos años.

Contrasta con este indudable impacto que la náutica de recreo tiene sobre nuestra economía el hecho de que el legislador no haya prestado la necesaria atención a este fenómeno. Ciertamente, en España no existe una regulación especial completa de la navegación de recreo, a diferencia de lo que sucede, por ejemplo, en Italia, lo que dificulta la determinación del régimen jurídico aplicable a esta modalidad de navegación marítima. Esto es debido, entre otros motivos, a que nuestra Constitución atribuye a las Comunidades Autónomas las competencias sobre puertos deportivos y sobre transporte marítimo que se desarrolle entre puntos o puertos de la Comunidad Autónoma, sin conexión con puntos o puertos de otras Comunidades Autónomas o de cualesquiera otros territorios. Como consecuencia, se ha producido una dispersión normativa, dado que las Comunidades Autónomas con litoral han legislado sobre esta materia. Ahora bien, junto a esta dispersión normativa, debe advertirse la inexistencia de una regulación general de la navegación de recreo en aquellas materias de competencia del Estado, lo que dificulta la tarea del operador jurídico en este sector.

Conscientes de esta realidad, los autores de la presente obra abordan el estudio de diferentes aspectos relacionados con la navegación de recreo y los puertos deportivos, con ocasión de la entrada en vigor de la Ley 2/2018, de 28 de junio,

de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, e incorporando una visión de lo que ocurre en el ámbito internacional, con especial referencia a Italia y Francia. Con esta publicación se pretende que estudiantes, abogados, profesionales de compañías aseguradoras, Administraciones Públicas, corredores de seguros y demás profesionales del sector marítimo y portuario puedan conocer los problemas jurídicos que presenta la navegación marítima deportiva o recreativa. Para ello, se aportan, debidamente coordinados, los trabajos de autores nacionales y extranjeros de gran prestigio, con una importante experiencia acumulada en torno al tema de la obra.

En concreto, quien suscribe esta presentación comienza la obra con un estudio sobre el ámbito de aplicación de la Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, incidiendo en la aplicación de la misma a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a cualquier otro puerto o parte de la zona de servicio portuaria que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente y por cualquier título, fuese atribuido a la gestión de dicha Comunidad Autónoma, así como al transporte marítimo de pasaje, de mercancías o mixto, que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales. A continuación, la Prof.^a María Zambonino Pulito, Catedrática de Derecho Administrativo en la Universidad de Cádiz, examina las modificaciones introducidas por dicha ley en el modelo de gestión de los puertos deportivos de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, gestión que se venía encomendando a Euskadiko Kirol Portua, S. A., sociedad que se transformará en una entidad pública de Derecho privado, Euskadiko Kirol Portuak.

Seguidamente, el Prof. Titular de Derecho Mercantil de la Universidad Pública de Navarra, Iñaki Zurutuza Arigita, estudia la regulación de los servicios portuarios prevista en la Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, analizando los aspectos relativos al concepto y la determinación de los servicios portuarios, su tipología o clasificación, y, más detenidamente, su régimen de prestación, al que el autor dedica una particular atención. Con posterioridad, Francisco Javier Zabala, Letrado del despacho Meana Green Maura & CO, se ocupa de la regulación de la gestión del dominio público portuario, mediante el sistema de concesiones y autorizaciones, y del régimen de garantías necesarias para la solicitud y adjudicación de las autorizaciones y concesiones que contempla la citada Ley vasca.

El Prof. Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla y Abogado en el despacho Montero | Aramburu Abogados, Manuel Clavero Ternero, contribuye al libro con un estudio sobre las implicaciones jurídicas de los contratos de arrendamiento náutico, aportando argumentos para intentar superar las dudas interpretativas que plantea la regulación de estos contratos prevista en la Ley de navegación marítima. Continúa la obra colectiva con una exposición de los aspectos jurídicos de la gestión del sistema portuario de Galicia, a cargo del Prof. Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de Vigo, Francisco José Torres Pérez, centrándose el autor en el estudio de la organización y funciones de la entidad *Portos de Galicia*.

El examen de los regímenes jurídicos italiano y francés de la navegación de recreo y de los puertos deportivos, comienza con la aportación del Prof. Michele M. Comenale Pinto, Catedrático de Derecho de la Navegación en la Universidad de Sassari (Italia), quien aborda la problemática relativa a la utilización comercial de embarcaciones deportivas, tras la reforma del *Codice della nautica da diporto* del año 2005, adoptada en el año 2017. En segundo lugar, el Prof. Umberto La Torre, Catedrático de Derecho de la Navegación en la Universidad «Magna Græcia» de Catanzaro (Italia), trata con detenimiento el régimen jurídico de la asistencia y del remolque en la navegación deportiva, con reflexiones acerca de las motos náuticas, tras la mencionada reforma del año 2017 del Código italiano de la náutica deportiva. Seguidamente, la Prof.^a Elisabetta G. Rosafio, Catedrática de Derecho de la Navegación en la Universidad de Teramo (Italia), aborda el régimen jurídico del contrato de practicaje, precisando la relación jurídica existente entre el práctico y la corporación de prácticos, analizando la consideración del practicaje también como un servicio técnico náutico, así como aspectos de la responsabilidad del práctico y del armador, y determinando la incidencia que las modificaciones introducidas por la Ley núm. 230, de 1 de diciembre de 2016, en el *Codice della Navigazione*, han tenido sobre la institución del practicaje.

A continuación, Giovanni Prunedu, *Assegnista di ricerca* en Derecho de la Navegación en la Universidad de Sassari (Italia), aborda el estudio de los puertos turísticos, identificando su normativa reguladora, destacando cómo los puertos deportivos pertenecen al dominio público, diferenciando entre las estructuras esenciales y las instrumentales de dichos puertos, advirtiendo de la existencia de diferentes fórmulas para gestionar los puertos deportivos y analizando algunas de las figuras jurídicas que se emplean para utilizar las infraestructuras de los puertos deportivos. Finalmente, Laurent Posocco, *Maitre de Conférences* en Derecho Privado en la Universidad Toulouse I Capitole (Francia), pone de manifiesto en su trabajo cómo Francia es uno de los principales países constructores de embarcaciones de recreo de Europa y del mundo, con una creciente demanda de matriculación de embarcaciones deportivas, de unas 12.000 unidades al año, si bien el autor considera que se observan carencias en las infraestructuras y en los servicios portuarios, y realizando una aproximación a los títulos profesionales vigentes en Francia y a la incidencia de la economía colaborativa en la utilización de las embarcaciones deportivas.

Los trabajos aportados por los autores a la presente obra colectiva constituyen, fundamentalmente, las versiones escritas —con las oportunas modificaciones y ampliaciones— de las ponencias impartidas por estos en el Congreso marítimo internacional «IX Ciclo de Conferencias de Derecho Marítimo. Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco: principales novedades», celebrado en Bilbao el día 29 de octubre de 2018, y financiado por el Gobierno Vasco y por el Departamento de Derecho de la Empresa de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Debe destacarse la colaboración en la celebración de este Congreso de las Universidades de Catanzaro (Italia), Sassari (Italia), Teramo (Italia), Toulouse I (Francia), Pablo de Olavide de Sevilla y Jaume I de Castellón-Instituto Universitario de Derecho del Transporte. Se trata del Congreso marítimo internacional que, con una periodicidad anual, se viene celebrando en Bilbao desde hace ya diez años y que cuenta con el apoyo firme por parte del Gobierno Vasco, a

través del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras (Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Escuela de Administración Marítima), quien aporta no solo la financiación necesaria para su celebración, sino también su compromiso institucional con esta iniciativa, como lo demuestra el hecho de que la apertura del evento corriese a cargo del Sr. D. Aitor Etxebarria Atutxa, director de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco. A través de estas líneas quiero agradecer la colaboración del Gobierno Vasco, por permitirnos reunirnos anualmente para tratar los temas de actualidad que plantea el sector marítimo y portuario.

Asimismo, la presente obra colectiva es fruto de las investigaciones realizadas en el marco de la ejecución del Proyecto de investigación «El transporte como motor del desarrollo socio-económico: soluciones legales», financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional —MINECO/FEDER/UE— (Ref. DER2015-65424-C4-1-P); y en el Grupo de Investigación consolidado «La ética empresarial en diversas manifestaciones del Derecho Mercantil», reconocido por el Gobierno Vasco para el periodo 2016-2021 (Ref. IT 1146-16). Igualmente, en esta publicación se proyectan tanto las investigaciones previas desarrolladas al amparo de otros proyectos de investigación concedidos en las oportunas convocatorias públicas a varios de los académicos que participan en la misma, como la dilatada experiencia práctica en el sector marítimo y portuario de reputados profesionales. En este sentido, me permito agradecer el apoyo recibido por parte de las instituciones financiadoras de los mencionados proyectos de investigación en cuyo seno se han elaborado varios de los trabajos que ahora se publican.

Extiendo mi agradecimiento a la editorial Marcial Pons por haber aceptado publicar este libro y que haya tratado los originales que le fueron presentados con su habitual profesionalidad. Con la presente publicación se pone de manifiesto, una vez más, el firme apoyo de Marcial Pons a los estudios de Derecho del transporte y de Derecho de la navegación marítima, apoyo que se constata, entre otras iniciativas, con la publicación periódica de la *Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal (RDT: <http://www.revistaderecho-transporte.com/>)* y con la edición de la colección de Monografías de Derecho del transporte, en la que se inserta la presente obra.

Finalmente, quiero agradecer muy sinceramente a los autores su esfuerzo y su tiempo, ya que, con sus contribuciones, han hecho posible el alumbramiento de este libro, que espero pueda contribuir a dotar de una mayor seguridad jurídica al sector de la navegación deportiva y recreativa.

En Bilbao, a 8 de julio de 2019.

José Manuel MARTÍN OSANTE
Profesor Titular de Derecho mercantil
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)
Director de la obra

ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO*

José Manuel MARTÍN OSANTE
Profesor Titular de Derecho Mercantil
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

RESUMEN: El ámbito de aplicación de la Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco se extiende a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como a cualquier otro puerto o parte de la zona de servicio portuaria que, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente y por cualquier título, fuese atribuido a la gestión de dicha Comunidad Autónoma. Igualmente, esta ley resulta aplicable al transporte marítimo de pasaje, de mercancías, o mixto, que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales. En este trabajo se precisa el alcance concreto del citado ámbito de aplicación, a fin de intentar fijar los supuestos en los que resultará aplicable la Ley vasca, en lugar de otras normas, como, por ejemplo, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante o la Ley de Navegación Marítima. Asimismo, se procede al estudio del novedoso registro de empresas operadoras del transporte marítimo.

Palabras clave: puertos deportivos; Ley de puertos del País Vasco; Ley de transporte marítimo del País Vasco; competencias autonómicas en puertos; competencias autonómicas en transporte marítimo.

SUMARIO: I. MARCO COMPETENCIAL: 1. Puertos. 2. Transporte marítimo.—II. DISPOSICIONES GENERALES: 1. Ámbito de aplicación: 1.1. Puertos. 1.2. Obras e instalaciones portuarias. 1.3. Instalaciones marítimas. 1.4. Transporte marítimo.—III. REGISTRO DE EMPRESAS OPERADORAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: 1. Inscripción obligatoria. 2. Registro y liberalización de los servicios de transporte marítimo. 3. El registro autonómico en el marco del sistema registral estatal de buques.

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación «El transporte como motor del desarrollo socio-económico: soluciones legales», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional —MINECO/FEDER/UE— (Ref. DER2015-65424-C4-1-P); y en el Grupo de Investigación consolidado «La ética empresarial en diversas manifestaciones del Derecho Mercantil» reconocido por el Gobierno Vasco (Ref. IT 1146-16).

I. MARCO COMPETENCIAL

1. Puertos

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco (EAPV)¹, la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) tiene competencia exclusiva en materia de «puertos» siempre que no se encuentren clasificados como de interés general. En concreto, el citado art. 10.32 extiende la competencia exclusiva de la CAPV a los siguientes campos: «32. Ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 149.1.20 de la Constitución. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes». Efectivamente, las competencias del País Vasco en materia de puertos no se extienden a los considerados de «interés general», por cuanto el art. 149.1.20 de la Constitución Española (CE) determina que es el Estado quien tiene la competencia exclusiva sobre los «puertos de interés general»², lo que viene a recordar, posteriormente, el art. 11.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM)³. En el caso de la CAPV, los puertos de interés general y, por tanto, de competencia exclusiva del Estado, son los de Bilbao y Pasajes⁴.

¹ Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco (BOE núm. 306, de 22 de diciembre de 1979; BOPV núm. 32, de 12 de enero de 1980).

² Conforme indica R. EGUINO DE SAN ROMÁN, *Derecho comunitario y puertos de interés general. Un análisis del modelo portuario estatal a la luz del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos*, Barcelona, 2017, p. 91.

³ Señala el art. 11.1 LPEMM que: «Corresponde a la Administración General del Estado, en virtud de lo dispuesto en el art. 149.1.20 de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente ley». Los antecedentes de esta normativa pueden consultarse en P. ACERO IGLESIAS, *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales*, Cizur Menor, 2002, pp. 43 y ss.

⁴ El Anexo I LPEMM contiene la relación de los puertos de interés general, en los siguientes términos: «Son puertos de interés general y, por tanto, y de acuerdo con el art. 149.1.20.a) de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.
5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
6. Ceuta y Melilla.
7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
8. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.
9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
10. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina en Illes Balears.
11. Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias».

A esto debe añadirse que el art. 148.1.6 CE permite que las Comunidades Autónomas puedan asumir competencias en materia de: «Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales». Precisamente, de conformidad con lo dispuesto en este precepto, las diez Comunidades Autónomas con litoral (Andalucía, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Galicia, Murcia, País Vasco y Valencia) han asumido la titularidad de los puertos deportivos y del resto de puertos, con excepción de los puertos de interés general⁵. En esta línea, cabe señalar que el Estado ha transferido a las citadas Comunidades Autónomas con litoral las competencias sobre enseñanzas náutico-deportivas. En lo que se refiere a la CAPV, el mencionado art. 10.32 EAPV, atribuye al País Vasco la competencia exclusiva sobre puertos, excepto sobre los puertos de interés general ubicados en la CAPV (Bilbao y Pasajes). Estos puertos deportivos y pesqueros sobre los que tendrá competencia exclusiva la CAPV son, en concreto, los puertos de Bizkaia: Armintza, Bermeo, Ea, Elantxobe, Lekeitio, Mundaka, Ondarroa y Plentzia; y de Gipuzkoa: Deba, Donostia-San Sebastián, Getaria, Hondarribia, Mutriku, Orío y Zumaia⁶.

Al amparo, entre otros, de los citados arts. 148.1.6 y 149.1.20 CE, y 10.32 EAPV, se adopta la Ley 2/2018, de 28 de junio, de puertos y transporte marítimo

⁵ Como advierte I. ARROYO, *Curso de Derecho marítimo*, 3.ª ed., Cizur Menor, 2015, p. 886. Así, por ejemplo, el Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, *BOE* núm. 68, de 20 de marzo de 2007) prevé la competencia exclusiva de esta Comunidad Autónoma sobre: «Puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Andalucía que no tengan la calificación legal de interés general del Estado» (art. 64.1.5). Igualmente, la competencia exclusiva de puertos se asigna a la Comunidad Autónoma de Canarias en el art. 161.1 de su Estatuto de Autonomía (Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, *BOE* núm. 268, 6 de noviembre de 2018): «Art. 161. Infraestructuras del transporte. 1. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras de transporte que no tengan la calificación de interés general por el Estado y la competencia de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa». El Estatuto de Autonomía de Cataluña (Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, *BOE* núm. 172, de 20 de julio de 2006) atribuye a dicha Comunidad Autónoma la competencia en materia de puertos, en su art. 140.1: «Art. 40. Infraestructuras del transporte y las comunicaciones. 1. Corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Cataluña que no tengan la calificación legal de interés general». En esta línea, el art. 27.9 del Estatuto de Autonomía de Galicia (Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, del Estatuto de Autonomía de Galicia, *BOE* núm. 101, de 28 de abril de 1981) fija entre las competencias exclusivas de Galicia, la de: «Los puertos, aeropuertos y helipuertos no calificados de interés general por el Estado y los puertos de refugio y puertos y aeropuertos deportivos»; y su art. 28.6 atribuye a esta Comunidad el desarrollo legislativo y la ejecución de la legislación del Estado en materia de «puertos pesqueros». En el caso del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, *BOE* núm. 86, de 11 de abril de 2006), su art. 49.1.15 establece que la Generalitat tiene competencia exclusiva sobre puertos: «Puertos, aeropuertos, helipuertos y servicio meteorológico de la Comunidad Valenciana, sin perjuicio de lo que disponen los núms. 20 y 21 del apartado 1) del art. 149 de la Constitución Española».

⁶ Mediante el Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, sobre transferencias de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos (*BOE* núm. 229, de 24 de septiembre de 1982) se realizaron las transferencias de los servicios, instituciones, medios materiales y personales del Estado sobre puertos al País Vasco, a fin de que esta Comunidad Autónoma pudiese ejecutar sus competencias en materia de puertos.

del País Vasco (LPTMPV)⁷, con la finalidad de establecer el régimen jurídico de los puertos (en particular, deportivos y pesqueros) y de las instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la CAPV.

2. Transporte marítimo

Como su propia denominación indica, la Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco no se limita a establecer la regulación de los «puertos» de competencia de dicha Comunidad Autónoma, sino que también contempla el «transporte marítimo»⁸. En concreto, el art. 10.32 EAPV atribuye al País Vasco la competencia exclusiva en materia de transporte marítimo, con la siguiente dicción: «32. Ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 149.1.20 de la Constitución». En este sentido, el alcance de la competencia de la CAPV en materia de transporte marítimo se encuentra limitado por lo dispuesto en el mencionado art. 149.1.20 CE, es decir, por la competencia exclusiva del Estado en materia de «marina mercante», de forma que aquellos transportes marítimos que puedan incluirse bajo el concepto de «marina mercante» no serán competencia de la CAPV, por serlo del Estado.

A este respecto, resulta de interés la LPEMM, cuyo art. 6.1, delimita los contornos de las expresiones «marina mercante», enumerando una serie de competencias del Estado relativas a la navegación marítima, entre las que se encuentra: «a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales»⁹. En consecuencia, debe entenderse que las competencias

⁷ BOPV núm. 129, de 5 de julio de 2018.

⁸ Como señala, en esta misma obra, I. ZURUTUZA ARIGITA, «Los servicios portuarios y su regulación en la Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco», en J. M. MARTÍN OSANTE (dir.), *Navegación de recreo y puertos deportivos: nuevos desafíos de su régimen jurídico*, Madrid, 2019, pp. 58-60, la LPTMPV extiende su ámbito de aplicación tanto a los puertos como al transporte marítimo, precisando el autor el alcance concreto de la ley en relación con ambas materias.

⁹ En concreto, las materias que el art. 6.1 LPEMM incluye bajo el concepto de «marina mercante», a los efectos de dicha ley, son las siguientes: «a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales. b) La ordenación y el control de la flota civil española. c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar. d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia. e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el art. 264. f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino. g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías. h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas. i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades. j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar. k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el Título II del Libro II de esta ley.

2. No se considera Marina Mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos».

sobre transporte marítimo de la CAPV se refieren al transporte marítimo que se efectúa exclusivamente en las aguas de la CAPV¹⁰, es decir, entre puntos o puertos del País Vasco, sin conexión con puntos o puertos de otras Comunidades Autónomas o de cualesquiera otros territorios (p. ej., puntos o puertos de países extranjeros)¹¹.

II. DISPOSICIONES GENERALES

1. **Ámbito de aplicación**

El ámbito objetivo de aplicación de la LPTMPV se fija por su art. 2, en los siguientes términos:

«1. La presente ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del art. 3.a) de esta ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2. Asimismo, la presente ley se aplicará a cualquier otro puerto o parte de la zona de servicio portuaria que, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente y por cualquier título, fuese atribuido a la gestión de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3. La presente ley se aplica, igualmente, a la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías, o mixto, en embarcaciones debidamente registradas, que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales».

1.1. **Puertos**

Siguiendo el mismo orden del citado art. 2, el ámbito de aplicación de la LPTMPV se extiende, en primer lugar, a los «puertos» de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Para poder concretar estos puertos a los que será de aplicación la LPTMPV debemos tener en cuenta la delimitación competencial sobre puertos que realiza la Constitución española. En este sentido, el art. 148.1.6 CE permite que las Comunidades Autónomas puedan asumir competencias en materia de «puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales», mientras que el art. 149.1.20 CE precisa que el Estado tiene competencia exclusiva sobre «puertos de interés general» (al igual que el art. 11.1 LPEMM). De los presentes preceptos no puede deducirse que la finalidad de la Constitución fuese la de establecer una clasificación ordenada de los puertos, sino más bien la de limitarse

¹⁰ Como advierte J. L. PULIDO BEGINES, *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Madrid, 2015, p. 65, la competencia sobre transporte marítimo que reconocen ciertos Estatutos de Autonomía se limita al «transporte marítimo desarrollado exclusivamente en las aguas de la Comunidad».

¹¹ Si el transporte marítimo implicase la realización de alguna escala en puertos o puntos situados fuera de la Comunidad Autónoma, dicho transporte no sería de competencia autonómica, tal y como señalan J. L. GABALDÓN GARCÍA y J. M. RUIZ SÓROA, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3.ª ed., Madrid-Barcelona, 2006, p. 130, aludiendo con carácter general a las competencias autonómicas en materia de «transporte marítimo».

a concretar cuáles son los puertos de competencia del Estado y cuáles son de competencia de las Comunidades Autónomas¹².

La delimitación de los puertos de competencia estatal, frente a los de competencia autonómica, prevista en la Constitución, resulta imprecisa, ya que si bien se constata que los puertos de interés general son de competencia del Estado y que los puertos de refugio, deportivos y en los que no se realicen actividades comerciales pueden ser de competencia de las Comunidades Autónomas, no se concreta quién es competente sobre los puertos comerciales que no sean de interés general. A este respecto, debe entenderse que la Constitución no equipara puertos comerciales y puertos de interés general, por cuanto la Constitución no atribuye la competencia exclusiva al Estado de los puertos «comerciales», sino de los puertos de «interés general»¹³. Efectivamente, mantener esta tesis de la equiparación entre puertos comerciales y puertos de interés general supondría una importante restricción a las competencias de las Comunidades Autónomas. Por tal motivo, la LPEMM, tras diferenciar en el art. 2.4 entre dos categorías de puertos como son los «comerciales»¹⁴ y los «no comerciales»¹⁵, viene a precisar —en el art. 3.4—, cómo una serie de puertos no tienen la consideración de «comerciales». Se trata de un intento por concretar la posibilidad de que las Comunidades Autónomas asuman la competencia sobre dichos puertos no comerciales, al amparo del art. 148.1.6 CE, precepto que permite atribuir a las Comunidades Autónomas la competencia sobre los puertos «que no desarrollen actividades comerciales», y en la medida que no sean puertos de «interés general», puertos estos últimos que marcan el techo competencial de las Comunidades Autónomas y que se encuentran definidos y delimitados en el art. 4 LPEMM¹⁶.

¹² Así, por todos, M. ZAMBONINO PULITO, *Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*, Valencia, 1997, pp. 68 y 69.

¹³ En este sentido, P. ESCRIBANO COLLADO, «Las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de puertos», *Revista de Administración Pública*, núms. 100-102, vol. III, 1985, pp. 2315 y ss., y J. M. PARDO LÓPEZ, «Planeamiento y ordenación urbanística en los puertos de interés general», *Ciudad y Territorio*, núm. 80, 1989, p. 43.

¹⁴ La definición de puerto comercial se encuentra en el art. 3 LPEMM: «1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. 2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques». En este sentido, para poder calificar a un puerto como «comercial», deberán desarrollarse en el mismo «actividades comerciales portuarias», no reuniendo tal consideración (art. 3.3 LPEMM): «a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos, militares, así como de otros buques de Estado y de las Administraciones Públicas cuando esas actividades se desarrollen en el ejercicio de sus competencias y deban realizarse necesariamente en la zona de servicio del puerto. c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos. d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado».

¹⁵ Sobre esta distinción, *vid.* M. ZAMBONINO PULITO, *Puertos y costas...*, *op. cit.*, pp. 74-77.

¹⁶ A este respecto, *vid.* el art. 1.2 de la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña (BOE núm. 127, de 28 de mayo de 1998), que al delimitar el objeto de dicha ley señala cómo: «La presente ley es de aplicación: a) A los puertos marítimos del litoral catalán que no son de interés general».