



Junio 2013

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

BARCELONA

Diagonal, 640 bis
08017 Barcelona
Tel.: (34) 93 415 74 00

BILBAO

Alameda Recalde, 36
48009 Bilbao
Tel.: (34) 94 415 70 15

MADRID

Castellana, 216
28046 Madrid
Tel.: (34) 91 582 91 00

MÁLAGA

Marqués de Larios, 3
29015 Málaga
Tel.: (34) 952 12 00 51

VALENCIA

Gran Vía Marqués
del Turia, 49
46005 Valencia
Tel.: (34) 96 351 38 35

VIGO

Colón, 36
36201 Vigo
Tel.: (34) 986 44 33 80

BRUSELAS

Avenue Louise, 267
1050 Bruselas
Tel.: (322) 231 12 20

LISBOA

Avenida da Liberdade, 131
1250-140 Lisboa
Tel.: (351) 213 408 600

LONDRES

Five Kings House
1 Queen Street Place
EC 4R 1QS Londres
Tel.: +44 (0) 20 7329 5407

NUEVA YORK

126 East 56th Street
New York - NY 10022
Tel.: +1 (646) 736 3075

El Boletín de novedades pretende proporcionar periódicamente un breve resumen de las principales cuestiones jurídicas de actualidad que resultan de interés en el ámbito del Derecho Portuario.

*Equipo de Derecho Portuario de Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S.L.P.:
Alejandro Hernández del Castillo y José Luis Palma Fernández.*

Derecho Portuario

Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S.L.P.

I / LEGISLACIÓN

Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas. (BOE 30 de mayo de 2013).

En la Disposición final primera de la citada Ley se contiene una modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que afecta a los artículos 181 e), relativo a las bonificaciones aplicables a la tasa de ocupación, y 212.2, referente a los sustitutos de los sujetos pasivos de la tasa de la mercancía (T-3).

El artículo 181 e) queda redactado en los siguientes términos:

«e) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos: 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones, destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad. En el caso de que disponga de atraques otorgados en concesión o autorización, al menos un 80 por ciento de los mismos deberán estar destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros para poder aplicarse esta bonificación.»

Y el artículo 212.2 queda redactado como sigue:

«2. Los sustitutos designados en este precepto están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, pudiendo la Autoridad Portuaria dirigirse indistintamente a cualquiera de ellos.»

Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (BOE 9 de mayo de 2013).

El Reglamento 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, establece la obligatoriedad de dichos transportistas de tener suscrito un

seguro o garantía financiera que cubra la responsabilidad en caso de muerte o lesiones de los pasajeros, cuya vigencia se acreditará mediante la expedición de un certificado por las autoridades competentes de cada Estado miembro, regulándose mediante el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, la expedición y control de dicho certificado y las medidas para hacer efectiva la obligación de cobertura de la responsabilidad civil.

Si bien el citado Real Decreto entró en vigor el 10 de mayo de 2013, el legislador ha optado -ex artículo 11 del Reglamento 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009- por aplazar su aplicación hasta el 31 de diciembre de 2014 y hasta el 31 de diciembre de 2018 para los buques de clase A y clase B, respectivamente, según las definiciones contenidas en artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

El Real Decreto prohíbe la navegación a todo buque español dedicado al transporte de pasajeros por mar si no lleva a bordo certificado válido acreditativo de la existencia del seguro o garantía financiera, quedando igualmente prohibida la entrada en puerto o la salida de puerto a todo buque extranjero al que sea de aplicación el Reglamento 329/2009 de 23 de abril de 2009 si no lleva a bordo un certificado del seguro o de otra garantía financiera en vigor y expedido de conformidad con aquél y que cubra hasta el límite de responsabilidad que le corresponda de acuerdo con lo estipulado en dicho Reglamento.

II / JURISPRUDENCIA

Prevalencia del interés público subyacente en el dominio público portuario consistente en la disponibilidad de la Autoridad Portuaria sobre los bienes inmuebles sujetos al dominio portuario frente al interés privado de ocupación. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª) de 12 de abril de 2013.

Constituye el objeto del recurso la denegación de la suspensión cautelar de la Resolución de la Autoridad Portuaria de Baleares de desahucio administrativo de la vivienda, edificaciones e instalaciones adyacentes ubicadas en una parcela del Puerto de Mahón, por considerar la Administración que el plazo concesional había finalizado y el ocupante de dicha parcela carecía de título habilitante.

El Tribunal Supremo desestima el recurso interpuesto al considerar que los perjuicios que la ejecución de la citada Resolución conllevarían para el recurrente no pueden ser calificados de irreparables, y ello puesto que, de obtener sentencia favorable, siempre podría recuperarse la ocupación material perdida si los bienes se encontrasen vacantes, o, en caso contrario, obtener indemnización económica sustitutoria, destacando que los intereses públicos, representados por la disponibilidad que ha de tener la Autoridad Portuaria sobre los bienes inmuebles sujetos al dominio portuario, son preferentes a los intereses particulares de ocupación del recurrente y además con grado máximo de intensidad.

Improcedencia del otorgamiento de títulos concesionales para la realización de obras de superestructura o instalaciones en espacios portuarios con carácter previo a la aprobación definitiva del correspondiente Plan de Utilización. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 17 de abril de 2013.

Se interpuso recurso de casación frente a la Sentencia de 23 de febrero de 2009 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Galicia por la que se desestimó el recurso contencioso-administrativo interpuesto frente a dos resoluciones de la Autoridad Portuaria de Vigo mediante las que se otorgaba una concesión administrativa por un plazo de treinta y cinco años para la construcción y explotación de un puerto deportivo dentro de la zona de servicio del Puerto de Vigo, y ello por entender infringidos, entre otros, los artículos 18 y 19 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en consonancia con los artículos 94.1 y 2, 95, 96.1 y 106.2 y 3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, además de los artículos 115.b de la Ley 22/1988, y 91, 146, 151 y 208.b del Reglamento de la Ley de Costas.

Corresponde a la Administración del Estado delimitar las zonas de servicio necesarias para el desarrollo de los usos portuarios en los puertos de interés general a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, correspondiendo a la Autoridad Portuaria la elaboración del referido Plan y la definición en su propuesta de los usos previstos para las diferentes zonas del Puerto.

Los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios son los instrumentos específicos para planificar y delimitar las zonas de servicio, esto es, para incluir -con vistas al futuro- aquellos espacios en que se hará efectiva la explotación de las actividades portuarias, lo que implica que el propio Plan ha de concretar y determinar los usos previstos para los distintos espacios del puerto. Y a tales instrumentos deben atenerse las decisiones de la propia Autoridad Portuaria cuando pretenda otorgar títulos concesionales para la realización de obras de superestructura o instalaciones en los respectivos espacios, pues la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios condiciona la suerte de las concesiones tanto existentes como futuras. Así, las concesiones existentes pueden ser rescatadas si el desarrollo del Plan lo requiere y, en todo caso, cuando resulten incompatibles con las determinaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, deben adaptarse a él.

En conclusión, el Tribunal Supremo desestimó el recurso de casación al considerar no conforme a Derecho que se impusiese a la futura aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios como hecho consumado mediante un título concesional con una duración de treinta y cinco años la atribución exclusiva del uso deportivo a determinada zona del puerto, hasta el momento destinada a instalación industrial, cuando dicho Plan se encontraba en plena tramitación, y a pesar de que en su proyecto se apuntase a la conveniencia de permitir la ubicación de futuras zonas náutico-deportivas a lo largo de la zona de servicio.

Sujeción de actividades distintas de los servicios portuarios realizadas en el dominio público portuario a las limitaciones impuestas por la Autoridad Portuaria en atención a razones de eficacia administrativa y prevalencia del interés general. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 1 de abril de 2013.

Se interpuso recurso de casación por una entidad dedicada a la realización de viajes turísticos a bordo de embarcaciones frente a la sentencia dictada el 17 de diciembre de 2009 por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, sede de Sevilla, desestimatoria del recurso contencioso-administrativo que esa misma entidad interpuso contra el Pliego de Condiciones Particulares para el ejercicio de la actividad comercial de viajes turísticos y de transportes locales en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, aprobado por la Autoridad Portuaria el 28 de junio de 2005, que preveía restricciones a la navegación en dicha zona durante cincuenta días al semestre con motivo de la celebración de eventos deportivos, entendiéndose infringidos, entre otros, los apartados 1 y 2 del artículo 89 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

El Alto Tribunal desestimó el recurso de casación interpuesto, manifestando que el dominio público portuario tiene evidentes limitaciones derivadas de sus características físicas y que por motivos de seguridad no pueden compatibilizarse en el mismo momento y lugar la realización de pruebas náutico-deportivas y la actividad de viajes turísticos a bordo de embarcaciones, correspondiendo a la Administración titular del dominio público, en este caso la Autoridad Portuaria de Sevilla, en el ejercicio de sus competencias propias, fijar los parámetros para compatibilizar su existencia y ejercicio en condiciones de seguridad y en aplicación de los principios de eficacia administrativa y prestación de un servicio objetivo conforme a los intereses generales, como se contempla en el artículo 103.1 de la Constitución Española.

La citada Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, distingue entre servicios portuarios -necesarios para el desenvolvimiento de los puertos en su actividad intrínseca de atención a las necesidades del tráfico marítimo y de servicios comerciales- y otras actividades -cualquier otra admisible que no constituya un servicio portuario- en las que se integra la actividad de viajes turísticos en embarcaciones desarrollada por la recurrente. En relación con el régimen de prestación de estos últimos servicios, el artículo 89 de la Ley 48/2003, determina la necesidad de obtención de autorización previa y la sujeción, en su caso, tanto a las condiciones generales emitidas por Puertos del Estado como a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, y ello con el objeto de garantizar su realización en forma compatible con los usos portuarios y el funcionamiento operativo del puerto en condiciones de seguridad y calidad ambiental y atendiendo a razones de eficacia administrativa y de prevalencia del interés general.

Por otra parte, estima el Tribunal Supremo que la prohibición de navegación impuesta -que se basaba en informe emitido por el Jefe de Unidad de Navegación de la Autoridad Portuaria de Sevilla sobre el número máximo de días en que se podría cortar a la navegación comercial de viajes turísticos la dársena interior del puerto de Sevilla para la celebración de pruebas o eventos deportivos, por lo que no cabe apreciar que la Administración haya incurrido en arbitrariedad ni en desviación de poder- no supone la producción de un daño individualizado a la entidad recurrente, amén de que ésta viene obligada a soportar limitaciones inherentes al ejercicio de su actividad

en el dominio público portuario, para el que se prevén limitaciones en su normativa específica de las que, además, la recurrente tenía constancia, pues al solicitar la preceptiva autorización conocía que debía compatibilizarse el uso comercial con la realización de eventos deportivos y demás limitaciones impuestas por la Autoridad Portuaria.

III / RESOLUCIONES DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA

Cártel de contenedores

La CNC ha impuesto multas ascendentes a más de veinte millones de euros a dos asociaciones y a una Autoridad Portuaria por su participación en un cártel en el ámbito del transporte de contenedores por carretera con origen o destino en un puerto español.

Se trataba, según la CNC, de un cártel instrumentado mediante un acuerdo entre asociaciones consistente en la elaboración conjunta de una tarifa para fijar los precios, forma, plazo de pago y rappels aplicables al transporte de contenedores por carretera en el puerto afectado. Las tarifas acordadas eran remitidas a los intermediarios de los clientes finales (transitarios, consignatarios o agentes de aduana) con el objeto de que informasen a sus asociados de que ésta era la tarifa de la asociación transportista, y ello con el fin de promocionarla como «la tarifa» del puerto y conseguir que fuese pacíficamente asumida. Además, con el fin de controlar la oferta, los asociados debían solicitar autorización a su asociación para aumentar su flota de camiones, siendo ésta la que decidía sobre dicha ampliación.

La CNC ha estimado que tales comportamientos han distorsionado la competencia en la oferta de la actividad del transporte de contenedores en el puerto en cuestión, considerando acreditada la participación de su Autoridad Portuaria en la organización y operativa del cártel, en el que habría desempeñado un papel relevante, al menos, desde el año 2007.

Para más información, por favor, visite nuestra Web:
www.gomezacebo-pombo.com
o diríjase a
mjsotelo@gomezacebo-pombo.com