

LEY 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

(Edición cerrada al 31 de diciembre de 2009)

Preámbulo

La dispersión de la legislación vigente en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo, cuya antigüedad, en algunos casos se remonta al siglo XIX, unido, en cuanto al régimen portuario, a la promulgación de una nueva legislación de carácter tributario y, sobre todo, de la nueva Ley de Costas y su Reglamento, modificadoras de la regulación y régimen jurídico de los bienes que, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, plantea la necesidad de abordar la regulación de los puertos para lograr un texto normativo que armonice su contenido con el resto del Ordenamiento jurídico y delimite el campo competencial del Estado en esta materia.

La Constitución en sus artículos 148.1.6. y 149.1.20. atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materia de puertos, las cuales han sido asumidas en sus respectivos Estatutos, unidas a las transferencias en el proceso de traspaso de competencias del Estado obligan a concretar los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad o ejerce sus competencias, clarificando al propio tiempo, el régimen jurídico de la ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal que la construcción o ampliación de los puertos de competencia autonómica requiera.

Azaroaren 24ko 27/1992 Legea, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoa.

(2009ko abenduaren 31n itxitako argitaraldia)

Atarikoak

Nabaria da portuen arauketari ekiteko beharrezana, testu arauemaile baten bidez lortu ahal izateko arauketa horren edukiak gainerako antolamendu juridikoarekin bat egitea, eta gai horretan estatuaren eskumen-esparrua zehaztea. Beharizan horren ageriko dira, oso barreiatuta egotea portu-kudeaketaren eta itsas trafikoaren esparruetan indarrean dagoen legeria, kasu batzuetan XIX. mendekoa dena; portu-araubideari dagokionez, tributuizaerako legeria berria aldarrikatzea; eta, batez ere, Kostaldee buruzko Lege berria eta horren erregelamendua aldarrikatzea, horiek aldarazi baitituzte estatuko itsas-lehorreko jabari publiko gisa sailkatuta dauden eta portu-zerbitzua emateko oinarri diren ondasunen arauketa eta araubidea.

Konstituzioak, 148.1.6 eta 149.1.20 artikuluetan, autonomia-erkidegoei hainbat eskumen eratziki die portuen gain; horren ondorioz, autonomia-erkidegoek euren estatutuetan jaso dituzte eskumen horiek, eta estatuak transferentziak gauzatu ditu, eskumenak eskualdatzeko prozesuaren bidez. Hori dela eta, nahitaez zehaztu behar da estatuak portuko zein ondasun eta instalazioen gainean duen titulartasuna, eta zein ondasun eta instalazioei begira egikaritzen dituen eskumenak; aldi berean, argitu behar da estatuko itsas-lehorreko jabari publikoan okupatu behar diren ondasunen araubidea, autonomia-erkidegoen eskumeneko portuak

Tanto cada puerto individual, así como el conjunto de todos ellos, considerado como un sistema portuario, son, sin duda, unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, que exigen una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística y control de gestión.

Todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la Administración pública, y es por tanto necesario crear Entidades públicas de gestión, que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos empresariales.

En este sentido, el 86 por 100 del total de las importaciones y el 68 por 100 de las exportaciones españolas, en toneladas (1990), pasan por los puertos, lo que da una idea de su importancia estratégica económica.

Es fundamental por tanto dotarlos de una organización capaz de garantizar una gestión eficaz en un sector como es el del transporte, intensivo en capital, y donde el tiempo es un factor económico y de competencia destacado.

Si la Resolución sobre Política Portuaria, adoptada por el Parlamento Europeo en noviembre de 1988, contiene recomendaciones de autonomía de gestión portuaria, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de costes por transferencia a los usuarios, la entrada en vigor del Mercado Unico Europeo el 1 de enero de 1993, plantea un reto a

eraikitze edo hedatzeko orduan.

Dela portu bakoitza, dela portu guztiak orokorrean, denek portu-sistema osatzen duten heinean, duda-mudarik gabe, garrantzi handiko ekonomia-unitateak eta zerbitzuak emateko unitateak dira; ildo horretatik, portuek kudeaketa-autonomia zabalaz gain, arintasuna eta burokratizatu gabeko prozedurak izan behar dituzte, eta portuei aplikatu behar zaizkie eguneratutako enpresa-sistemak, kontabilitate, estatistika eta kudeaketa-kontrolari dagokionez.

Hori guztiori lortzea oso zaila da, Administrazio publikoaren egitura hertsiarekin; horrenbestez, beharrezkoa da kudeaketarako erakunde publikoak sortzea, euren jardura enpresen erregela eta prozedurekin bat etorritik gauzatuko dituztenak.

Esangura horretan, inportazio guztien 100eko 86 eta Espainiako esportazioen 100eko 68, tonetan, (1990ean), portuetatik igarotzen dira; bada, horrek argiro erakusten du portuen garrantzia ekonomia-estrategiari dagokionez.

Hortaz, funtsezkoa da portuetan kudeaketa eragingarria bermatzeko gai den antolaketa ezartzea, garraioa bezalako sektore bati begira, aintzat hartuz sektore hori kapitalaren aldetik guztiz intentsiboa dela, eta, sektore horretan, denbora-kontua nabarmentzeko moduko faktorea dela ekonomiari eta lehiakortasunari dagokienez.

Kontuan hartzen bada, Europako Parlamentuak 1988ko azaroan Portu Politikari buruz eman zuen Ebazpenak gomendioak jaso dituela portuen kudeaketa-autonomiaren, itsas portuen arteko lehiaren eta erabiltzaileei transferentziak egitearen ondoriozko kostuak estaltzearen inguruan, 1993ko urtarrilaren 1ean Europako Merkatu Bakarra indarrean jartzen denean,

los puertos españoles y a sus sistemas de transportes terrestre:

Llegar a ser considerados por el transporte internacional como una adecuada puerta de entrada de Europa.

Todos estos objetivos y planteamientos se resumen en una exigencia creciente de que se consiga una gestión desburocratizada y eficaz en los puertos, a lo que se pretende dar respuesta desde esta Ley, dotando al conjunto del sistema portuario español que depende de la Administración del Estado, de un marco institucional adecuado que permita lograr los niveles deseados de eficacia en la gestión y en la prestación de los servicios portuarios demandados.

En cuanto a la marina mercante, España, por su historia, su realidad socio-económica, su situación y configuración geográfica -tiene 7.880 kilómetros de costa entre el territorio peninsular, los dos archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla, con un equipamiento numeroso e importante de puertos comerciales, pesqueros y deportivos-, considera que la marina mercante y el transporte marítimo son vitales para su desarrollo económico, necesitándose, además, que los poderes públicos presten una constante atención a la salvaguardia de nuestro ambiente marino y realice una actuación precisa en materia de navegación de cabotaje.

El sector del transporte marítimo aporta anualmente al PIB específico de transportes, aproximadamente, un 19 por 100, equivalente a unos 230.000 millones de pesetas, que vienen a ser un 1,1 por 100 de PIB nacional, generando un empleo directo de 35.000 personas (25.000 embarcadas y 10.000 en tierra), e indirecto que se estima en 110.000 puestos de trabajo, incluyendo construcción naval, industria auxiliar,

Espainiako portuek eta horien lehorreko garraio-sistemek badute erronka:

Nazioarteko garraioak aintzat hartzea Europara sartzeko ate egoki gisa.

Helburu eta planteamendu horien guztien laburpena da gero eta premia handiagoa dagoela portuen kudeaketa burokratizatu gabea eta eragingarria lortzeko; egin-eginean ere, horri erantzutera dator lege hau, Espainian Estatuko Administrazioaren mende dagoen portu-sistema osoarentzat erakunde-esparru egokia ezarri baitu, horrek ahalbidetu dezan helburu den eragingarritasun-maila erdiestea, eskatutako portu-zerbitzuen kudeaketan eta zerbitzuak ematean.

Merkataritzako Marinari dagokionez, Espainiak, historiarengatik, gizarte-ekonomiaren errealitatearengatik, kokapen eta eraketa geografikoarengatik —7.880 kosta-kilometro ditu, penintsula-lurraldearen, bi uhartedien eta Ceuta eta Melilla hirien artean, eta merkataritzako, arrantzarako eta kirolerako portu ugari besteko garrantzitsuak— uste du Merkataritzako Marinak eta itsas garraioak berebiziko garrantzia dutela bere ekonomia-garapenerako; halaber, beharrezkoa da botere publikoek etengabe arreta jartzea, Espainiako itsas ingurunea zaintzeari dagokionez, eta kabotaje-nabigazioaren gaia zehatz-mehatz arautzea.

Itsas garraioaren sektoreak, urtero, garraioen BPGri, gutxi gorabehera, 100eko 19ko ekarpena egiten dio, 230.000 milioi pezetaren baliokidea dena, eta BPG nazionalaren 100eko 1,1; halaber, zuzenean 35.000 lanpostu sortzen ditu (25.000 ontziratutako langileen artean eta 10.000 lehorreko langileen artean), eta zenbatesten da zeharka beste 110.000 lanpostu sortzen dituela, kontuan hartuta

servicios al sector, etc.

Además, en el comercio exterior, la flota civil española realizó, en 1990, un 27,6 por 100 de las importaciones y 12,8 por 100 de las exportaciones, produciendo una balanza deficitaria de fletes marítimos que, en 1988, supuso unos ingresos de 74.931 millones de pesetas y unos pagos de 138.672 millones.

En este orden de ideas, puede afirmarse que España es un país en el que no cabe vivir de espaldas al mar.

La marina mercante y el transporte marítimo nacional desempeñan un papel de primerísima relevancia para la adecuada atención de las necesidades socio-económicas de los ciudadanos, por lo que no puede sino apreciarse la existencia de un interés público en la adecuada dimensión, calidad y estructura de aquélla y en la eficacia y eficiencia de éste.

Dicho interés público exige una normativa reguladora de la actividad de la marina mercante y que permita que el transporte marítimo sea eficaz, esto es, que actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento, por lo que su ordenamiento legal debe adaptarse a los constantes cambios de todo orden que el transcurso del tiempo va produciendo en una actividad económica tan singular como lo es el transporte marítimo.

La hasta ahora vigente legislación reguladora de la marina mercante y del transporte marítimo data en sus normas básicas de 1956, año en que se promulga la Ley de Ordenación y Renovación de la Flota Mercante, y a la que sucedieron numerosas disposiciones, la mayoría de carácter reglamentario, que han tratado, de

itsasontzigintza, industria laguntzailea, sektorearentzako zerbitzuak eta abar.

Orobat, kanpo merkataritzan, Espainiako ontzidiak, 1990ean, inportazioen 100eko 27,6 eta esportazioen 100eko 12,8 egin zituen; horrek itsas pleiten balantza defizitarioa eragin zuen, aintzat hartuta, 1988an, 74.931 milioi pezetako irabaziak sortu zituela eta 138.672 milioiko ordainketak.

Gauzak horrela, badirudi Espainia itsasoari bizkarra emanda bizi ezin den herrialdea dela.

Nazioko Merkataritzako Marinak eta itsas garraioak garrantzi handiko eginkizuna dute herritarren gizarte-ekonomiako interesei behar bezala erantzuteko. Halatan, interes publikoa nabarmendu behar da, Merkataritzako Marinaren dimentsio, kalitate eta egitura egokiari eta itsas garraioaren eragingarritasun eta efizientziari dagokienez.

Interes publiko horrek arauketa propioa behar du, Merkataritzako Marinaren jarduera kontuan hartu, eta itsas garraioa eragingarria izatea ahalbidetuko duena. Bestela esanda, arauketa horrek bere gain hartu behar ditu une bakoitzean benetakoak diren eta indarrean dauden egoerak, eta, horretarako, bere lege-antolamendua egokitu behar zaie, hain berezia den itsas garraioaren ekonomia-jarduera honetan, denborak aurrera egin ahala, etengabe sortzen diren era guztietako aldaketei.

Orain arte Merkataritzako Marina eta itsas garraioa arautu duen legeria, oinarrizko araei dagokienez behinik behin, 1956koa da; hain zuzen, urte horretan aldarrikatu zen Marinako Ontzidia Antolatu eta Berriztatzeko Legea, eta horren atzetik xedapen ugari etorri ziren, gehienak, erregelamendu-izaerakoak. Arau horiek guztiek modu

forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades y situaciones que se han ido produciendo desde la fecha citada hasta nuestros días, período en el que se han producido profundísimos cambios que han afectado a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte marítimo.

Asimismo, la adaptación de esas normas, promulgadas algunas de ellas hace más de medio siglo, a las nuevas exigencias derivadas del ordenamiento constitucional y del acervo normativo comunitario, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Por ello, la Ley que ahora se promulga supone una profunda modernización de la legislación marítima nacional, posibilitando el tránsito desde un modelo autoritario e intervencionista a otro liberal en cuanto a la ordenación de los tráficos, pero social en cuanto a los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales.

En efecto, la Ley sienta las bases que permiten la gradual implantación, con las correcciones que resulten necesarias, de las reglas del mercado en una actividad empresarial que tradicionalmente había sido objeto de una fuerte protección e intervención administrativa.

Las Empresas marítimas, tanto públicas como privadas, podrán operar en un marco más moderno y flexible, pero también tendrán que afrontar el reto de la competitividad en el entorno comunitario, para lo cual se precisa una exigente adecuación gradual a la demanda del transporte marítimo, cada vez más exigente y selectiva.

En los desaparecidos Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ha venido

asistemáticoan eta barreiatuan ahalegindu dira aurre egiten aipatu datatik hona agertu diren beharrian eta egoera berriei; izan ere, denbora-tarte horretan, aldaketa sakonak gauzatu dira, eragina izan dutenak itsas garraioaren teknika-, ekonomia-, gizarte- eta politika-gaietan.

Era berean, arau horiek, euren artean duela mende erdi baino gehiago aldarrikatutakoak, egokitu behar zitzaenez konstituzio-antolamenduak ezarritako betekizunei eta Europar Erkidegoko arauen multzoari, beraien berrikuspen orokorra atzeraezinezko eginkizun bihurtu zen.

Horregatik, orain aldarrikatu den legeak nazioko itsas legeria sakon modernizatu du; hurrean ere, lege honek ahalbidetu du igarotzea autoritarioa eta esku-hartzailea zen eredu batetik, trafikoetan liberala baina interes orokorrak bermatzeko mekanismo zehatzetan gizarte-izaerakoa den eredura.

Horrela, legeak oinarriak ezarri ditu, ahalbidetuko dutenak arian-arian, beharrezkoak diren zuzenketak eginez, merkataritzako erregelak sartzea urte luzez Administrazioak gogor babestu eta esku-hartutako enpresa-jarduera batean.

Itsas enpresek, publikoek nahiz pribatuek, modernoagoa eta malguagoa den esparruan jardun ahal izango dute, baina, aldi berean, aurre egin beharko diote Europar Erkidegoko lehiari; hain justu ere, horretarako beharrezkoa da ezari-ezarian egokitzea itsas garraioan gero eta zorrotzagoa nahiz hautakorragoa den eskaerari.

Herri Lan eta Hirigintzaren Ministerioan eta Garraio, Turismo eta Komunikabideen Ministerioan, hain zuzen ere, desagertu direnetan, urte

trabajando desde hace varios años en la elaboración de borradores de textos legales que tenían por objeto, respectivamente, la regulación de la gestión de los puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Una vez creado el Ministerio de Fomento e integradas, por tanto, en un mismo Departamento, las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante, pareció razonable tanto por un criterio de economía legislativa, como por tratarse de competencias y actividades relacionadas, el integrar ambos borradores en una Ley única, denominada de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El hecho de que se produzca alguna modificación respecto de la situación precedente en el reparto de competencias que se asignan a las Autoridades Portuarias y Marítimas, y la conveniencia de que la distribución de funciones quede debidamente matizada y clarificada, tienen debida respuesta en la utilización de un texto legal único.

La política de la marina mercante y del transporte marítimo, no se limita, lógicamente, al espacio físico portuario, sino que se extiende a lo que el legislador ha denominado «zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción», e incluso fuera de ellas cuando regula un

luzez lan egin da, hurrenez hurren, estatuko portuen kudeaketa eta Merkataritzako Marina arautzea xede zuten lege-testuen zirriborroak gauzatuz.

Behin Sustapen Ministerioa sortuta, eta, beraz, sail berera bilduta portuen eta Merkataritzako Marinaren gaian estatuak dituen eskumenak, zentzuzkoa zirudien, hala legeria-ekonomiaren irizpidea aintzat hartzeagatik, nola elkarren artean lotura duten eskumen nahiz jarduerak izateagatik, bi zirriborroak biltzea lege bakarrera, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkora.

Portuen eginkizunak, itsasoko eta lehorreko garraio-moten arteko aldatzea gauzatuz, badu loturarik Merkataritzako Marinarekin, kontuan hartzen bada itsas jarduera dela portuak izatearen arrazoia, eta Itsas Administrazioak portu horietan jardun behar duela, itsas jarduera zuzen gauzatzeko beharrezkoak diren kontrolak ezarriz.

Portu Agintaritzei eta Itsas Agintaritzei eratzikitako eskumenei dagokienez, aurreko egoerekin ikusita gauzatu diren aldarazpenak, eta horien arteko eginkizun-banaketa behar bezala zehaztuta eta argituta uztea komeni dela kontuan hartuz, egoki da lege-testu bakarra erabiltzea.

Zentzuzkoa denez, Merkataritzako Marinaren eta itsas garraioaren politika ez da mugatzen portuko eremu fisikora, eta hedatzen da, halaber, legelariak emandako definizioaren arabera, «Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa egikaritzen dituen gunetara», bai eta gune

sector de actividad económica que actúa o puede actuar en todas las aguas navegables.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la Ley conlleva, supone una ruptura con modelos precedentes y sin duda garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de Autoridades Portuarias y Marítimas.

Con todo, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferente estructura administrativa para cada ámbito.

A) En el ámbito de la gestión portuaria, constituye el objeto primordial de la Ley el establecimiento del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

A la vista de la experiencia acumulada desde la promulgación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se ha preferido eliminar las rigideces propias de la función y estructura administrativa, para hacer compatible la prestación del servicio encomendado al Estado con los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión empresarial que en los puertos se debe desarrollar.

En España, la larga tradición histórica de dependencia estatal del demanio portuario, se ha visto consolidada y reafirmada en el texto constitucional, que atribuye la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas, zanjando así un debate teórico que no encuentra una respuesta

horietatik kanpora ere, ur nabigarri guztietan gauzatzen den edo gauza daitekeen jarduera ekonomikoaren sektorea arautu dela kontuan hartuta.

Legeak portu eta itsas politikei eman dien tratamendu bateratuak aurreko ereduak hautsi ditu, eta, zalantza izpirik gabe, berrmatuko du bi esparru horien artean beharrezkoa den koordinazioa izatea, eta Portu eta Itsas Agintaritzek batera jardutea.

Nolanahi ere, desberdintasun handiak daude itsas eginkizunen eta portu-arduren artean; hori dela bide, esparru bakoitzarentzako administrazio-egitura desberdina ezarri da.

A) Portu-kudeaketaren esparruan, legearen xede nagusia da estatuaren titulartasuneko den portu-sistema antolatu eta ustiatzeko eredu ezartzea.

Ekainaren 20ko 27/1968 Legea, Portuetako Batzei eta Autonomia Estatutuei buruzkoa, aldarrikatu zenetik honako eskarmentua dela eta, nahiago izan da administrazio-eginkizunaren eta -egituraren zurruntasunak ezabatzea, bateragarri egiteko estatuak eman behar duen zerbitzua eta portuetan gauzatu beharreko enpresa-kudeaketaren efizientzia-, arintasun- eta malgutasun-printzipioak.

Espanian tradizio historiko luzekoa da portu-demanioa estatuaren mende izatea, eta hori berori sendotu eta baieztatu da konstituzio-testuan. Arian ere, konstituzio-testuak Estatu Administrazioari eratziki dio interes orokorreko portuen gaineko eskumena, portu horiek, gehienetan, merkataritzako jarduerak gauzatzen dituztenekin bat egiten dutela; bestalde, autonomia-erkidegoei eratziki die babes-portuen, kirol-portuen eta, orokorrean, merkataritzakoak ez diren

definitiva en el derecho comparado.

Las características de los servicios portuarios, cuyo objetivo fundamental es asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestre y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad, y las experiencias de gestión habidas en todo el mundo, y también en España, han conducido a que los textos y organizaciones especializados se pronuncien, en general, de entre los diversos modelos posibles de gestión, por la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios.

La fórmula más habitualmente recomendada en la actualidad para la gestión de puertos públicos, es la creación de una Entidad pública con autonomía de gestión, dotada de personalidad jurídica y presupuesto propios, y gestionada con criterios de eficacia y empresariales.

Esta Autoridad Portuaria puede otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados, para los que pueda carecer de la rapidez, la especialización y el estímulo necesarios.

La Ley contempla un único modelo de gestión portuaria basado en unas Entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos), con autonomía de gestión superior a la de los actuales Puertos Autónomos, y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los Organismos Autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias.

Se trata de Entidades públicas con

portuen gaineko eskumena. Modu horretara amaitu da zuzenbide konparatuan behin betiko erantzunik ez duen eztabaida teorikoa.

Portu-zerbitzuen oinarrizko helburua da lehorreko garraiobideetatik itsas garraiobideetarako transferentzia ziurtatzea, eragingarritasun-, ekonomia-, arintasun- eta segurtasun-baldintzetan. Bada, portu-zerbitzu horien ezaugarriek eta mundu osoan, baita Espainian ere, kudeaketaren inguruan izandako esperientziak eragin dute espezializatutako testu eta erakundeek, portu-zerbitzuen kudeaketa oso-osokoari dagokionez, deszentralizazioaren alde egitea, kudeaketa-eredu guztien artean.

Gaur egun, portu publikoak kudeatzeko gehien gomendatzen den formula erakunde publiko bat sortzea da, kudeaketa-autonomia izatez gain, nortasun juridiko eta aurrekontu propioak dituen, eta eragingarritasun- eta enpresa-irizpideekin kudeatzen dena.

Portu Agintaritza horrek emakida gisa edo ustiatze-kontratu bidez eman ditzake espezializatutako zerbitzu batzuk, horietan behar besteko arintasunik, espezializaziorik edo estimulurik ez duenean.

Legeak portuak kudeatzeko eredu bakarra ezarri du. Eredu hori oinarritzen da Portu Agintaritza izeneko erakunde publiko batzuetan (izen hori nazioartemailan ezarri zen, portuak kudeatzen dituzten organoentzako); halakoek, gaur egungo Portu Autonomoek baino kudeaketa-autonomia gehiago dute, eta enpresa-helburu eta -prozedurak dituzte, portu-beharrizanetarako zurrunegiak edo burokratizatuegiak diren Estatuko Erakunde Autonomoen orde.

Erakunde publiko horiek gaur egungo

características, estructura y competencias semejantes a los actuales Puertos Autónomos, las ventajas de cuyo régimen se han podido experimentar durante más de veinte años de funcionamiento simultáneo con el de las Juntas de Puertos, y cuya gestión será coordinada y controlada por el Ente Público Puertos del Estado, que asume el papel de un «holding», situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Fomento.

Se asignan como competencias de la Autoridad Portuaria las que actualmente tienen los Puertos Autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores, que se definen como servicios portuarios y que tienen notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria.

Estas competencias son ejercidas actualmente por las Comandancias Militares de Marina y pasarán a ser desarrolladas por las Autoridades Portuarias, como órganos de gestión de las actividades marítimas portuarias.

Actualmente el cantil o borde del muelle es la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina, que desarrollan respectivamente, las atribuidas al Ministerio de Fomento en materia de puertos y de marina mercante.

Se ha estimado más adecuado para el sistema de Puertos del Estado la adopción del principio de gestión unitaria para todas las actividades portuarias marítimas y terrestres, de modo que se concentran en la Autoridad Portuaria todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la

Portu Autonomoen antzeko ezaugarriak, egitura eta eskumenak dituzte; izan ere, horien inguruko araubidearen abantailak egiaztatu dira, hogeitertirik gora Portuetako Batzekin batera jardun ostean. «Estatuko Portuak» erakunde publikoak koordinatu eta kontrolatuko du horien kudeaketa, «holding» baten eginkizuna gauzatuz, Sustapen Ministerioaren mende eta horren jarraibideak gauzatuz.

Portu Agintaritzari eratziki zaizkio gaur egun Portu Autonomoek eta Portuetako Batzek dituzten eskumenak, osatuta portuko itsas eragiketen eta praktikoen, amarratzaileek eta atoiontzien dituzten eginkizunen kudeaketarekin; izan ere, eragiketa nahiz eginkizun horiek portu-zerbitzu gisa definitu dira, eta, portua ustiatzeari dagokionez, nabarmentzeko moduko garrantzia teknikoa eta ekonomikoa dute.

Gaur egun, Itsasoko Komandantzia Militarrek egikaritzen dituzte eskumen horiek, eta aurrerantzean Portu Agintaritzek gauzatuko dituzte, portuetako itsas jarduerak kudeatzeko organo gisa.

Gaur egun, moilako hegala edo ertza da portu-erakundearen eta Itsasoko Komandantzien arteko eskumeneren banalerroa; halakoek garatzen dituzte Sustapen Ministerioari eratzikitako eskumenak, hurrenez hurren, portuen eta Merkataritzako Marinaren gaitan.

«Estatuko Portuak» erakundearen sistemari begira, egokiagotzat jo da baterako kudeaketaren printzipioa ezartzea itsasoko nahiz lehorreko portu-jarduera guztietan. Edu horretan, Portu Agintaritzara bildu dira portu-zerbitzuen inguruko eskumen eta ardura guztiak, zerbitzu horiek lehorreko gunean nahiz portuko itsas gunean ematen diren kontuan hartu

zona terrestre como en la zona marítima del puerto y sin perjuicio de otras competencias administrativas que, ejerciéndose en el puerto por los distintos órganos competentes, no tienen directa relación con la gestión y explotación de la Entidad portuaria.

Es ésta una aportación importante de la Ley desde el punto de vista del usuario y de la eficacia en la gestión de las operaciones.

Se crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de «holding» sobre las Autoridades Portuarias, que se pueden resumir en la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la determinación de sistemas unificados de información y contabilidad, la planificación global de inversiones y la propuesta de designación de los altos responsables de dichas Autoridades Portuarias.

Se trata de dar una respuesta ágil y eficaz en el desarrollo de una labor de supervisión, coordinación y control de unas Autoridades Portuarias que se conciben como entes públicos de gestión empresarial.

Todo ello sin perjuicio, obviamente, de las competencias que le corresponden al Ministerio de Fomento, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

La coexistencia actual de una estructura laboral en algunos puertos, con una estructura funcional en los órganos centrales de control de gestión, establece una indeseable compartimentación, impidiendo el trasvase de personal y de experiencias de los órganos de gestión periféricos a los centrales y viceversa.

gabe, eta kalterik egin gabe organo eskudunek portuan egikaritzen dituzten bestelako administrazio-eskumenei, halakoek ez dutenean zuzeneko loturarik portu-erakundea kudeatu eta ustiatzearekin.

Hori lege honen ekarpen garrantzitsua da, erabiltzaileari eta eragiketen kudeaketa eragingarriari dagokienez.

«Estatuko Portuak» izeneko erakunde publikoa eratuko da, ardurak dituena portu-sistema osoaren gainean, eta «holding» eginkizunak Portu Agintaritzen gainean; labur-zurrean esanda, eginkizun horiek dira kudeaketa-jarraibideak eta -helburuak ezartzea, finantzaketa-baliabideak eta diru-laguntzak esleitzea, kudeaketa kontrolatzea eta informazio- eta kontabilitate-sistema bateratuak ezartzea, inbertsioen plangintza osoa egitea eta Portu Agintaritza horietako goi-arduradunen izendapenak proposatzea.

Helburua da enpresa-kudeaketako erakunde publiko gisa eratu diren Portu Agintaritzen gainbegiraketa, koordinazioa eta kontrola arina eta eragingarria izatea.

Antzeman daitekeenez, horrek guztiorrek ez die kalterik egingo Sustapen Ministerioak, Ekonomia eta Ogasun Ministerioak eta Gobernuak dituzten eskumenei, portuak kudeatzeari dagokionez.

Gaur egun, portu batzuetan, langileez osatutako egiturak izatea eta, aldi berean, kudeaketa-kontrolaren organo zentralak funtzionarioz osatutako egiturak izatea ezegokia da, egoera horrek eragozten baitu kudeaketa-organu periferikoetatik zentraletara langileak nahiz esperientziak igarotzea eta alderantziz.

Por ello se estructura el Ente público con características empresariales y laborales semejantes a las Autoridades Portuarias.

Por otra parte, la necesidad de disponer, para la gestión de un «holding» que factura anualmente del orden de 75.000 millones de pesetas, de personal con experiencia en la gestión empresarial y profesionales de diferente formación, hace recomendable abrirse al mercado laboral sin las limitaciones que, para este tipo de especializaciones, puede significar el tener que ceñirse a las normas reguladoras de la función pública.

Desde el punto de vista económico-financiero, se introducen variaciones importantes, como son:

- Financiación del Ente público Puertos del Estado a partir de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario.

Este planteamiento responde a un principio general de atribución sectorial de la totalidad de los costes de su gestión, y de establecimiento de una contabilidad que permita conocer la totalidad de los costes generados por el desarrollo de la actividad.

- La consolidación de un Fondo de Compensación, con destino a inversiones del conjunto del sistema portuario, ya creado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1985, y que ha demostrado su utilidad para aprovechar al máximo la capacidad de autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, reduciendo la necesidad de acudir a subvenciones y transferencias a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y como instrumento de una política globalizadora y racionalizadora

Hori dela eta, erakunde publikoa egituratu da Portu Agintaritzen antzeko enpresa- eta lan-arloko ezaugarriekin.

Bestalde, urtero 75.000 milioi pezeta inguru fakturatzeko dituen «holding» bati dagokionez, enpresa-kudeaketan esperientzia duten langileak eta prestakuntza desberdineko profesionalak izan beharrik gomendatzen du lan-merkatuara zabaltzea, funtzio publikoaren arauak errespetatzearen ondorioz halako espezializazioei begira izan daitezkeen mugak gaindituz.

Ekonomia- eta finantza-ikuspuntutik, aldaketa garrantzitsuak egin dira, honako hauek kasu:

- «Estatuko Portuak» erakunde publikoa finantzatzea, portu-sistema osoak sortutako baliabideak erabilia.

Planteamendu horrek oinarri du printzipio orokor bat, sektore baten kudeaketa-kostu guztiak sektore horri eratziki behar zaizkiola dioena, eta jarduera gauzatzeagatik zenbat kostu sortu eta kostu horien guztien berri izatea ahalbidetzeko moduko kontabilitatea ezartzearen alde egiten duena.

- Konpentsazio Funtza sendotzea, portu-sistema osoan inbertsioak egiteko. Funtz hori 1985eko Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean sortu zen, eta funts horrek argi erakutsi du bere erabilgarritasuna, batetik, portu-sistema osoaren autofinantzaketa-ahalmena ahalik gehiena baliatzeko, diru-laguntzak eskatu beharra eta Estatuko Aurrekontu Orokorren konturako transferentziak egin beharra murriztuz, eta, bestetik, portu-sistemaren politika oro hartzaile eta arrazionalizatzailearen lanabes gisa

del sistema portuario, considerado en su conjunto como una unidad económica.

- La definición de las tarifas por servicios portuarios prestados directamente por las autoridades portuarias como recursos de Derecho privado, en sustitución del anterior carácter de precios públicos que venía planteando problemas de rigidez y de adaptabilidad para su necesaria utilización como instrumentos de gestión portuaria.

- Los cánones por concesiones y autorizaciones se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

B) En lo que se refieren al régimen de la marina mercante, las líneas directrices que informan el texto son las siguientes:

a) Delimitación de las competencias marítimas del Estado, concretando la definición de conceptos establecidos en la Constitución, Estatutos de Autonomía y en la legislación vigente:

- Marina mercante.
- Transporte marítimo.
- Flota civil española.
- Empresa naviera.
- Régimen de las navegaciones (interior, de cabotaje, exterior y extranacional).
- Aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

b) La consolidación del proceso de unificación y, en todo caso, la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones marítimas europeas -impulsado por el Acta Unica- obliga a un nuevo redimensionamiento de las estructuras socio-económicas,

jardutean, portu-sistema osoa ekonomia-unitatetzat hartzean.

- Portu Agintaritzek zuzenean emandako portu-zerbitzuen ondoriozko tarifak zuzenbide pribatuko baliabide gisa definitzea, lehen, prezio publikotzat hartzean, halakoek zuten izaera ordeztuz; arean ere, izaera horrek zurruntasun- eta egokitzapen-arazoak sortzen zituen, portua kudeatzeko tresna gisa erabiltzeari dagokionez.

- Emakiden eta baimenen ondoriozko kanonak zuzenbide publikoko prezio gisa definitu dira, Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen edukiarekin bat etorriz.

B) Merkataritzako Marinako araubideari dagokionez, hurrengoak dira testua eratzen duten jarraibide-ildoak:

a) Estatuaren itsas eskumenak zehaztea, Konstituzioan, autonomia-estatutuetan eta indarreko legerian ezarritako kontzeptuak definituz:

- Merkataritzako Marina.
- Itsas garraioa.
- Espainiako ontzidi zibila.
- Enpresa ontzi-ustiatzailea.
- Nabigazioen araubidea (barnekoa, kabotajekoa, kanpokoa eta nazioz gaindikoa).
- Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako urak.

b) Bateratze-prozesua sendotzea eta, edozein kasutan, Europako itsas sistemaren edo legeriaren harmonizazioa edo hurreratzea -Agiri Bakunak bultzatutakoa- dela eta, nahitaezkoa da gizarte- eta ekonomia-egituren norainokoa berriro zehaztea,

también en el sector marítimo, para abordar la realización efectiva del Mercado Unico Interior en 1993.

c) Supresión de ciertas trabas administrativas existentes en el sector marítimo, dentro del principio de la libertad de Empresa en el marco de la economía de mercado, matizado por las exigencias de la economía general, el de la defensa de los usuarios y el de la subordinación de la riqueza a los intereses generales del país, recogidos en los artículos 38, 51 y 128 de la Constitución Española.

La Ley establece los requisitos para que los buques puedan ser registrados y abanderados en España y, con ello, para obtener la nacionalidad española, inspirándose al respecto en el liberal principio de la residencia o domicilio de los sujetos titulares, sin exigencias relativas a la nacionalidad.

En cuanto a la nacionalidad de los miembros de la dotación de nuestros buques mercantes, se ha previsto también la incidencia de la libre circulación de los trabajadores en el seno del Mercado Común.

La Ley deroga expresamente el conjunto de leyes prohibitivas o restrictivas de la importación o exportación de buques, estableciendo la libertad de su comercio exterior en consonancia con la liberalización que ha venido impuesta en el ámbito intracomunitario y en el de los países EFTA como consecuencia de nuestra integración a las Comunidades Europeas.

d) Reorganización y modernización de la Administración marítima, tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante) como a nivel periférico (Capitanías Marítimas), en

baita itsas sektorean ere, 1993an Barneko Merkatu Bakarraren eraketari eragingarritasunez ekiteko.

c) Itsas sektoreko zenbait administrazio-oztopo ezabatzea, bat etorri merkatu-ekonomiaren esparruko enpresa-askatasunaren printzipioarekin, nahiz eta printzipio horrek ekonomia orokorraren betekizunek ezarritako ñabardurak izan, erabiltzaileak defendatzeko printzipioarekin eta aberastasuna herrialdearen interes orokorren mende izateko printzipioarekin; printzipio horiek jaso dira Espainiako Konstituzioaren 38, 51 eta 128. artikuluetan.

Legeak ezarri ditu ontziak Espainian erregistratu edo banderapean jarri ahal izateko betekizunak, eta, horren bidez, Espainiako naziotasuna lortzekoak; horretarako, oinarri hartu du subjektu titularren bizileku- edo egoitza-printzipio liberala, naziotasunaren inguruko betekizunak ezarri gabe.

Espainiako merkataritzako ontzien dotazioko kideen naziotasunari dagokionez, aintzat hartu da, halaber, Merkatu Bateratuaren barruan langileen joan-etorri askeak izango duen eragina.

Legeak esanbidez indargabetu ditu ontziak inportatzea edo esportatzea debekatzen edo mugatzen dituzten lege guztiak, horretarako kanpo merkataritzako askatasuna ezarriz, Europako Erkidegoetan sartzeagatik, Espainiari, Europako Erkidegoaren eta EFTA estatuen esparruan, ezarri zaion liberalizazioarekin bat etorri.

d) Itsas Administrazioa berrantolatzea eta modernizatzea, maila zentralean (Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusia) nahiz maila periferikoan (Itsas Kapitaintzak), itsas

concordancia con la necesaria especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil.

La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

e) Creación de una sociedad estatal denominada «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima», que asume la prestación de determinados servicios que demandan mayor libertad de gestión, tales como la seguridad y el salvamento marítimo o la lucha contra la contaminación.

f) Creación de un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras adscrito al Ministerio de Fomento y con sede en las islas Canarias, que posibilite la competitividad de nuestras Empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

g) Finalmente, se regula a la luz de los principios constitucionales y la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la marina civil, con derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito marítimo, en tres órdenes que atienden al bien jurídico afectado:

La seguridad marítima; el tráfico marítimo, y la contaminación del medio marino producida desde buques,

garraio zibilaren zailtasun teknikoak behar duen adinako espezializazioarekin bat etorriz.

Itsas Kapitaintzak sortzean, oso-osoan izaera zibila duten organo periferiko gisa, bertan behera uzten da itsas eginkizun zibilei dagokienez egindako eskuordetza, Itsasoko Komandantziek eta Bulego Laguntzaile Militarrek gauzatzen zutena, eta behin betiko banandu da marina zibilaren eta itsas armadaren administrazio-kudeaketa.

e) Estatuko sozietate bat sortzea, «Itsas Salbamenduko eta Segurtasuneko Sozietatea» deritzona, bere gain har dezan kudeaketa askatasun gehiago behar duten zerbitzu batzuk emateko ardura, hala nola, itsas segurtasuna eta salbamendua edo kutsaduraren aurkako borroka.

f) Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro berezia sortzea, Sustapen Ministerioari atxikita eta egoitza Kanarietako uharteetan izanik, gure enpresa ontzi-ustiatzaileen lehiakortasuna ahalbide dezan, neurri jakin batzuk hartuta, homologagarriak izango direnak EEEko estatu kideen antzeko erregistroetan daudenekin.

g) Azkenik, konstituzio-printzipioen eta Konstituzio Auzitegiaren sendotutako doktrinaren arabera, Administrazioaren zehatzeko ahalmena arautu da marina zibilaren arloan, Merkataritzako Marinaren Zigor eta Diziiplina Legea indargabetuz, eta itsas esparruan arau-hausteen eta zehapenen araubidea ezarriz, ukitutako ondasun juridikoa kontuan hartzen duten hiru ordenatan:

Itsas segurtasuna, itsas trafikoa, eta itsas ingurunearen kutsadura, hori sortzen denean Espainiak zein gunetan

plataformas fijas u otras instalaciones situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

La estructura de la Ley es la siguiente:

- En un título preliminar de disposiciones generales se recogen las definiciones de los conceptos básicos que sirven para delimitar las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.
- Los títulos I y II se refieren a las competencias en materia de puertos, centrándose el primero en la organización que se crea para el desarrollo de las mismas, y el segundo en la regulación de la gestión del dominio público portuario.
- El título III se refiere a la marina mercante y a la organización de la Administración que la regula.
- El título IV establece las bases legales de un régimen de policía que incluye la gestión portuaria y la de la marina mercante.
- Un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias, una disposición derogatoria, disposiciones finales y un anexo completan el texto de la Ley.

Título preliminar

Disposiciones generales

Capítulo I

Objeto de la Ley

Artículo 1. Objeto de la Ley.

Es objeto de la presente Ley:

- Determinar y clasificar los puertos que sean de competencia de la Administración General del Estado.
- Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako ontzietatik, plataforma finkoetatik edo beste instalazio batzuetatik.

Legeak hurrengo egitura du:

- Xedapen orokorrak ezarri dituen atariko tituluak, oinarritzko kontzeptuen definizioak jaso dira, portuen eta Merkataritzako Marinaren gaien estatuaren eskumenak zehazteko balio dutenak.
- I eta II. tituluak portuen gaiari buruzko eskumenez ari dira; titulu horietarik lehenengoa oinarritu da eskumenek garatzeko sortuko den erakundean, eta bigarrena arduratuko da portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzeaz.
- III. titulua ari da Merkataritzako Marinaz eta hori arautzen duen Administrazioaren arauketaz.
- IV. tituluak portuaren eta Merkataritzako Marinaren kudeaketa barne hartzen dituen polizia-araubidearen lege-oinarriak ezarri ditu.
- Xedapen gehigarriek, xedapen iragankorrek, xedapen indargabetzaile batek, azken xedapenek eta eranskin batek osatzen dute legearen testua.

Atariko titulua

Xedapen orokorrak

I. kapitulua

Legearen xedea

1. artikulua. Legearen xedea.

Lege honen xedea da:

- Estatuko Administrazio Orokorraren eskumeneak diren portuak zehaztu eta sailkatzea.
- Horien plangintza, eraikuntza, antolakuntza, kudeaketa, ekonomia-eta finantza-araubidea eta polizia arautzea.

- Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
- Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta Ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.
- Establecer el marco normativo de la marina mercante.
- Regular la Administración propia de la marina mercante.
- Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

Capítulo II

De los puertos e instalaciones marítimas

Artículo 2. Puertos marítimos:

Concepto.

A los efectos de esta Ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

Para su consideración como puertos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

- a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques

- Portu horietako zerbitzu-emateak arautzea, bai eta zerbitzu horien erabilera ere.
- Estatuko portu-antolaketa zehaztea, interes orokorreko portuei aitortuz eginkizun- eta kudeaketa-autonomiaren araubidea, lege honek eratzikitako eskumenak egikaritzeko, eta autonomia-erkidegoek Portu Agintaritzen gobernu-organoen inguruan egin beharreko izendapena arautzea.
- Merkataritzako Marinaren esparru arauemailea ezartzea.
- Merkataritzako Marinaren Administrazioa arautzea.
- Merkataritzako Marinaren esparruan eta estatuaren eskumeneko portuen esparruan arau-hausteei eta zehapenei dagokienez aplikatu beharreko araubidea ezartzea.

II. kapitulua

Portuak eta itsas instalazioak

2. artikulua. Itsas portuak:

Kontzeptua.

Lege honen ondoreetarako, itsas portu deritza lehorreko eremuen, itsas uren eta instalazioen multzoari, baldin eta, itsasertzean edo erriberan kokatuta, multzo horrek betetzen baditu portuko trafikoaren eragiketarako gauzatzea ahalbidetzen dituzten baldintza fisiko, natural edo artifizialak eta antolakuntza-baldintzak, eta lortzen badu Administrazio eskudunak jardura horiek gauzatzeko emandako baimena.

Portu gisa har daitezten, hurrengo baldintza fisikoak eta antolakuntza-baldintzak izan beharko dituzte:

- a) Ur-azalera izan behar da, gutxienez, hektarea erdiko luzerakoa, eta ur-azalera horrek izan behar ditu babes-eta sakonera-baldintza egokiak, naturalak edo modu artifizialean

que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

Los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

Asimismo, los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes

lortutakoak, portua erabili behar duten ontzi-motak eta portuan itsas trafikoari begira gauzatu nahi diren eragiketak aintzat hartuta.

b) Ainguratze-guneak, moilak edo atrakatzeko instalazioak, ahalbidetu behar dutenak ontziak hurreratzea eta amarratzea, euren eragiketak gauzatzeko edo ainguratuta, amarratuta edo atrakatuta izateko, segurtasun-baldintza egokietan.

c) Merkatu-gaiak edo tresnak gordailutzeko eta biltegitzeko eremuak.

d) Lehorreko azpiegitura eta sarbide egokiak, portuaren trafikoa kontuan hartuta, garraio-sare nagusiekin lotura ziurtatzen dutenak.

e) Portuko trafikoaren eragiketak eragingarritasun-, arintasun- ekonomia- eta segurtasun-baldintza egokietan gauzatzea ahalbidetzen duten bitartekoak eta antolakuntza.

Portuko trafikotzat ulertzen dira ontziak portuan sartu, bertatik irten, atrakatu, desatrakatu, egon eta konpontzeko eragiketak; ontzietatik lehorrera nahiz beste garraiobide batzuetara edozein motatako merkatu-gaiak, arrainak, zuzkidurak eta bidaiariak edo tripulaziorikideak transferitzeko eragiketak; bai eta merkatu-gaien aldi baterako biltegitzea ere, portuko eremuan.

Itsas portuak izan daitezke merkataritza-erakoak edo merkataritza-erakoak ez direnak.

Era berean, itsas portuak interes orokorrekoak izan daitezke, euren eginkizunak Espainiako portu-sistema osoan duen pisua kontuan hartuta.

Portu instalazioak dira azpiegituretarako eta eraikinetarako edo gainegituretarako obra zibilak, bai eta portu baten lurralde-esparruan

técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Artículo 3. Puertos comerciales.

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, entendiéndose 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.

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.

A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

- a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.
- b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.
- 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

eraikitako edo kokatutako instalazio mekanikoak eta zerbitzurako sare teknikoak ere, halakoen xedea portuko trafikoa gauzatzea edo ahalbidetzea denean.

3. artikulua. Merkataritzarako portuak.

Merkataritzarako portuak dira euren trafikoaren ezaugarrien arabera teknika-baldintzak, segurtasun-baldintzak eta administrazio-kontrolaren baldintzak betetzen dituztenak, horietan gauza daitezen portuko merkataritzajarduerak; halako jardueratzat joko dira edozein motatako merkatu-gaiak sartu, atera, kargatu, deskargatu, ontzitik aldatu eta biltegitartzeko eragiketak, baldin eta euren bolumenak edo kanpoko itxurak justifikatzen badu bitarteko mekanikoak edo espezializatutako instalazioak erabiltzea.

Orobat, portuko merkataritzajardueratzat joko dira, bidaiarien trafikoa, betiere, hori tokikoa edo itsasadarrekoa ez bada, eta ontzien zuzkidura eta konponketak.

Lege honen ondoreetarako bakarrik, hurrengoak ez dira portuko merkataritza-jarduerak:

- a) Arrain freskoa deskargatzeko eta manipulatzeko eragiketak, halakoak zamak sartzeko eta ateratzeko zerbitzu publikoaren esparrutik kanpo daudenean.
- b) Arrantza-ontziak, kirol-ontziak eta ontzi militarrek atrakatzea, ainguratzea, portuan egotea, zuzkitzea, konpontzea eta mantentzea.
- c) Eskuz egiten diren karga- eta deskarga-eragiketak, ekonomiaren ikuspuntutik ez dagoenean justifikatuta bitarteko mekanikoak erabiltzea.
- d) Paragrafo honetako jarduerak gauzatzeko erabiltako instalazioak eta horretarako beharrezkoak diren

señaladas en este apartado.

No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

El Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

eragiketa eta zerbitzuak.

Lege honen ondoreetarako hurrengoak ez dira merkataritzarako portuak:

a) Arrantza-portuak; halakoak dira soil-soilik edo gehienbat destinatzen direnak arrantza-ontzietatik arrain freskoa deskargatzera, edo ontzi horien egoitza izatera, atrakatzeko, ainguratzeko, egoteko, zuzkitzeko, konpontzeko edo mantentzeko beharrezkoak diren zerbitzuetarik baten bat edo den-denak eskainiz.

b) Ekaitzetan itsasontziei behar besteko babesa eskaintzera destinatutakoak, betiere, halakoetan portuko merkataritza-jarduerak gauzatzen ez badira edo jarduera horiek noizbehinkakoak eta garrantzi gutxikoak badira.

c) Soil-soilik edo batez ere kirol-itsasontziek edo jolas-itsasontziek erabiltzera destinatutakoak.

d) Aurreko idatz-zatiek aipatu erabileren konbinazioa ezarria dutenak.

Sustapen Ministerioak baimenduko du estatuko portuetan merkataritzako eragiketak gauzatzea, aldez aurretik Ekonomia eta Ogasun Ministerioak, Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Ministerioak, Osasun eta Kontsumo Ministerioak eta Lan eta Gizarte Segurantzaren Ministerioak aldeko txostena emanda.

Autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetan, merkataritzako jarduerak gauzatzeko, aurreko paragrafoan aipatu ministerioek horren aldeko txostena egin beharko dute, itsas trafikoari eta nabigazio-segurtasunari dagokienez eta, hala denean, aduana-kontrol, osasun-kontrol eta kanpo merkataritzako kontrolei dagokienez.

Los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio.

Asimismo podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Artículo 4. Instalaciones marítimas (Declarado inconstitucional y nulo por Sentencia 40/1998 del Tribunal Constitucional).

Son instalaciones marítimas los embarcaderos marítimos, las instalaciones de varada y de reparación naval, y otras obras o instalaciones similares que, ocupando espacios de dominio público marítimo-terrestre, no incluidos en las zonas de servicio de los puertos, se destinen al transbordo de mercancías, pasajeros o pesca, siempre que no cumplan con los requisitos establecidos en los artículos anteriores para ser considerados como puertos marítimos, y que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley no sean de competencia de las Comunidades Autónomas.

Su construcción, autorización, gestión y policía se sujetarán al régimen de utilización del dominio público marítimo-terrestre establecido en la normativa de costas.

Artículo 5. Puertos de interés general.

Estatuko Administrazioaren mende dauden merkataritzako portuek kudeaketa-unitatera bilduko dituzte arrantzarako eremu eta dartsenak, bai eta nautika- eta kirol-erabileretara destinatuta dauden eremuak ere, halakoak portu horien zerbitzu-gunean kokatuta daudenean.

Era berean, euren esparrura bildu ahal izango dituzte merkataritzakoak ez diren beste jarduera batzuetara destinatutako eremuak, halakoek izaera osagarria dutenean, portuen oinarrizko jarduerari begira, edo kultura- edo jolas-ekipamenduetara, azoka-saioetara eta erakusketetara destinatutakoak, betiere, portuko trafikoaren eragiketak gauzatzeari oso-osoko kalterik eragiten ez bazaio.

4. artikulua. Itsas instalazioak (Konstituzio Auzitegiaren 40/1998 Epaiak Konstituzioaren aurkakoa eta deuseza dela adierazi du).

Itsas instalazioak dira itsas ontzirailekuak, ontziak lehorreratzeko eta konpontzeko instalazioak, eta antzeko beste obra edo instalazio batzuk, halakoak destinatzen direnean merkatu-gaiak, bidaiariak edo arrainak ontzitik aldatzera, portuetako zerbitzu-guneetatik kanpo, itsas-lehorreko jabari publikoko eremuak okupatuta; alabaina, instalazio horiek ez dituzte bete behar aurreko artikuluetan itsas portu izateko ezarri betekizunak, eta lege hau indarrean jartzeko datan ez dira izan behar autonomia-erkidegoen eskumenekoak.

Instalazio horien eraikuntza-, baimen-, kudeaketa- eta polizia-ondoreetarako aplikatuko da kostaldeein buruzko arautegian itsas-lehorreko jabari publikoaren erabilerari dagokionez ezarritako araubidea.

5. artikulua. Interes orokorreko portuak.

Son puertos de interés general los que figuran en el anexo de la presente Ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

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

El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar

Interes orokorreko portuak dira lege honen eranskinean jasotakoak; modu horretara sailkatu dira hurrengo inguruabarren bat izateagatik:

- a) Portu horietan nazioarteko itsas merkataritzako jarduerak gauzatzea.
- b) Portu horien merkataritza-eraginpeko guneak autonomia-erkidego bat baino gehiago ukitzea modu nabarmenean.
- c) Portu horiek baliagarri izatea nazio-ekonomiari begira garrantzi estrategikoa duten industria edo establezimenduentzako.
- d) Portu horien itsas merkataritzako jardueren kopuruak eta ezaugarriek behar adinako garrantzia izatea edo estatuaren ekonomia-jarduera orokorraren oinarritzko beharrazanez aurre egitea.
- e) Portu horiek, euren baldintza tekniko edo geografiko bereziengatik, itsas trafikoaren segurtasunarentzat oinarritzko osagaiak izatea, batik bat, uharteetako lurraldeetan.

Portu baten sailkapen-aldaketa, aurreko paragrafoak aipatu inguruabarrak aldatzeagatik, Gobernuak gauzatuko du, errege-dekretu bidez, Sustapen Ministerioak hala proposatuta, kasuan kasuko autonomia-erkidegoa eta, hala denean, portuko merkataritza-eraginpeko guneak modu nabarmenean ukitzen dituen gainerako autonomia-erkidegoak entzun ondoren, bai eta portuaren zerbitzu-gunea zein udalerritan kokatu eta udalerrri horietako udalak entzun ondoren ere.

Interes orokorraren izaera galtzeak berarekin ekarriko du portuaren titulartasuna aldatzea, portua zein autonomia-erkidegotan kokatu eta autonomia-erkidego horren mesedetan, betiere, autonomia-erkidego horrek

dicha titularidad.

Capítulo III

De la marina mercante

Artículo 6. Marina mercante.

A los efectos de esta Ley se considera marina mercante:

- 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 artículo 87.
- 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

titulartasuna izateko behar besteko eskumenak bereganatu baditu.

III. kapitulua

Merkataritzako Marina

6. artikulua. Merkataritzako Marina.

Lege honen ondoreetarako Merkataritzako Marina izango da:

- a) Itsas garraioaren jarduera, non garraio hori ez den egiten autonomia-erkidego bereko portuen edo puntuen artean, beste lurralde-esparru batzuetako portu edo puntuekin loturarik izan gabe, autonomia-erkidego horrek gai honetan eskumenak dituen.
- b) Espainiako ontzidi zibilaren antolaketa eta kontrola.
- c) Nabigazioaren eta giza bizitzaren segurtasuna itsasoan.
- d) Itsas segurtasuna, horretara biltzen direla praktikaje-zerbitzua gauzatzeko gaikuntza ematea eta portuko atoiari begira beharrezkoak diren zerbitzuak zehaztea, bai eta bi-bien erabilgarritasuna ere, larritasun-kasuetan.
- e) Itsas salbamendua, 87. artikuluan ezarritako baldintzetan.
- f) Kutsaduraren prebentzioa, hori sortzen denean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gunehorietako uretan kokatutako ontzietatik, plataforma finkoetatik eta beste instalazio batzuetatik, eta itsas ingurumenaren babesa.
- g) Ontzien, tripulazioen eta merkatugaien ikuskatzailatza teknikoa nahiz operatiboa.
- h) Itsasoko trafikoaren eta komunikabideen antolaketa.
- i) Ontzi zibilen egoeraren, banderatzearen eta erregistroaren kontrola, bai eta ontziaren despatxoa ere, kalterik egin gabe aldez aurretik

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 capítulo III del título III de esta Ley.

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.

Artículo 7. Zonas y tipos de navegación.

Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

- Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.

- Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

- Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

- Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscienta millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

La navegación, en función de su

beste Administrazio batzuek nahitaez eman behar dituzten baimenei.

j) Itsasoan nazio-defentsaren eta babes zibilaren gaian dauden betebeharrak gauzatzeko bermea.

k) Legeak Administrazioari eratzikitako beste edozein itsas zerbitzu, Administrazio hori denean lege honen III. tituluko III. kapituluan araututakoa.

Ez da Merkataritzako Marina izango arrantzako ontzidiaren antolaketa, arrantzaren eta arrantza-sektorea antolatzearen inguruko esparruetan, ezta esparru horietako ikuskatzailetzajarduera ere.

7. artikulua. Nabigazio-guneak eta -motak.

Espainiak subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa egikaritzen ditu barne uretan ez ezik, lurralde-itsasoan, ondoko gunean eta gune ekonomiko eskusiboan ere.

- Espainiako barne urak dira, lege honen ondoreetarako, lurralde-itsasoaren oinarri-lerroen barnean daudenak, horietara biltzen direla ibaiak, aintzirak eta kontinenteko urak.

- Lurralde-itsasoa da hamabi itsas miliaraino hedatzen dena, beraren zabalera neurtzeko kontuan hartzen diren oinarri-lerroetatik zenbatuta.

- Ondoko gunea da lurralde-itsasoaren kanpo mugatik hogeita lau itsas milietaraino hedatzen dena, lurralde-itsasoaren zabalera neurtzeko kontuan hartzen diren oinarri-lerroetatik zenbatuta.

- Gune ekonomiko eskusiboa da lurralde-itsasoaren kanpo mugatik berrehun itsas milietaraino hedatzen dena, horren zabalera neurtzeko kontuan hartzen diren oinarri-lerroetatik zenbatuta.

Nabigazioa, esparruaren arabera,

ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

- Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a y/o procedencia de las islas

barnekoa, kabotajekoa, kanpokoa eta nazioz gaindikoa izango da.

- Barneko nabigazioa da oso-osoan portu jakin baten edo Espainiako beste barne ur batzuen esparruan gauzatzen dena.

- Kabotajeko nabigazioa da, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietan kokatutako portuen edo puntuen artean gauzatzen dena, barneko nabigazioa bazter utzita.

- Kanpoko nabigazioa da, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietan kokatutako portuen edo puntuen eta gune horietatik kanpo kokatutako portuen edo puntuen artean gauzatzen dena.

- Nazioz gaindiko nabigazioa da, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietatik kanpo kokatutako portuen edo puntuen artean gauzatzen dena.

Nabigazioa, zerbitzua emateko baldintzen arabera, sailka daiteke erregular eta ez-erregular moduan.

- Línea erregularreko nabigazioa da alde zehaztutako ibilbideak, eskala-maiztasuna, tarifak eta garraio-baldintzak dituen.

- Nabigazio ez-erregularra da aurreko lerroko baldintzak betetzen ez dituen.

Gobernuak, estatuaren eskumenean esparruan, hala denean, ezarri ahal izango du nabigazio horiek edo horietako batzuk zerbitzu publikoko betebeharrekin gauzatzea, xede izanik behar adinako garraio-zerbitzu erregular bermatzea Balear Uharteetara, Kanariar Uharteetara, Ceutara eta Melillara joateko edota

Baleares, islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquéllas representan.

La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y real competencia.

Artículo 8. Flota civil y plataformas fijas.

A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

- a) La flota mercante nacional.
- b) La flota pesquera nacional.
- c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
- d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en

bertatik etortzeko, edo nabigazio horiek gauzatzea administrazio-kontratu bereziko araubidearen mende, nabigazio horiek duten helburu publikoa zuzenean edo berehala betetzeko.

Zerbitzu publikoko betebeharrak ezarri beharko dira modu objektiboan, gardentasunez, bereizkeriarik gabe eta interesdunek horien berri alde aurretik izateko moduan, zerbitzua lehia askeko eta benetako baldintzetan ematea bermatzeko helburuarekin.

8. artikulua. Ontzidi zibila eta plataforma finkoak.

Lege honen ondoreetarako Espainiako ontzidi zibila da:

- a) Merkataritzako ontzidi nazionala.
- b) Arrantzako ontzidi nazionala.
- c) Nazioko jolas-ontziak eta kirol-ontziak.
- d) Espainiako gainerako ontzi zibilak, aurreko idatz-zatietan aipatu ez direnak.

Ontzi zibila da edozein itsasontzi, plataforma edo tresna flotatzaile, mugi daitekeena ala ez, nabigatzeko baliagarri dena eta nazio-defentsarako zerbitzuari lotuta ez dagoena.

Merkataritzako ontzia da nabigaziorako erabiltzen den ontzi zibil oro, baldin eta merkataritzako asmoekin erabiltzen bada; bazter uzten dira arrantzarako erabiltzen direnak.

Plataforma finkoa da itsas hondoa kokatuta, ainguratuta edo ipinita dagoen tresna edo instalazio oro, baliagarri dena miaketa-eragiketarako egiteko nahiz itsasoko baliabide naturalak ustiatzeko edo beste jarduera batzuetara destinatuzeko.

Lege hau aplikatuko zaie Espainiako ontzidi zibilari, bai eta plataforma finkoei ere, halakoak kokatuta

las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 9. Empresas navieras.

Se entiende por empresario o Empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

Título I

De la organización portuaria del Estado

Capítulo I

Organización, planificación y gestión de los puertos del Estado

Sección 1.

Competencias

Artículo 10. Competencias.

Corresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 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.

Las Comunidades Autónomas

daudenean Espainiak subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa egikaritzen dituen uretan.

Lege honen xedapenak aplikatuko zaizkie, berebat, atzerriko ontzi zibilei, halakoak daudenean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan; xedapenok aplikatuko dira nazioarteko zuzenbideak ezarritako mugekin, batik bat, ukiezintasun-egoeren aldetik.

Erregelamendu bidez ezarriko dira lege hau aplikatzeko orduan dauden berezitasunak, segurtasun publikoaren edo kontrabandoa jagon eta zigortzeko zerbitzuari lotutako ontziei dagokienez.

9. artikulua. Enpresa ontzi-ustiatzaileak

Enpresaburu edo enpresa ontzi-ustiatzailea da pertsona fisikoa edo juridikoa, merkataritzako ontziak, bereak edo inorenak, ustiatzen dituen, nazioarteko usadioek onartutako edozein modalitate bidez, nahiz eta hori ez izan bere jardura nagusia.

I. titulua

Estatuaren portu-antolakuntza

I. kapitulua

Estatuko portuen antolaketa, plangintza eta kudeaketa

1. atala.

Eskumenak

10. artikulua. Eskumenak.

Estatuko Administrazioak, Konstituzioaren 149.1.20) artikuluko xedatutakoaren arabera, eskumen eskusiboa du interes orokorreko portuen gainean; portu horiek sailkatuko dira lege honek ezarritakoarekin bat etorritz.

Autonomia-erkidegoek izendatuko

designarán a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, en los términos establecidos en esta Ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 11. Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Fomento.

Las competencias que a la Administración del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado.

Artículo 12. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración del Estado.

Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

Artículo 13. Reserva de zonas.

La Administración del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas

dituzte Portu Agintaritzen gobernu-organoak, lege honetan ezarritakoaren arabera, eta lege honek eta antolamendu juridikoko gainerako arauak eratxikitako eginkizunak gauzatuko dituzte.

11. artikulua. Sustapen Ministerioak kudeatutako portu eta instalazioak.

Aurreko artikuluan aipatutakoaren arabera, Estatuko Administrazioak zein eskumen izan eta eskumen horiek egikarrituko ditu, portuetan eta izaera zibileko instalazioetan, Sustapen Ministerioak, «Estatuko Portuak» erakundearen eta Portu Agintaritzen bidez, lege honetan ezarritakoarekin bat etorriz, eta kalterik egin gabe Estatuko Administrazioaren beste Administrazio edo sail batzuek dituzten eskumenei.

12. artikulua. Estatuko Administrazioaren mende dauden beste portu eta instalazio batzuk.

Lege honen aplikazio-esparrutik kanpo daude izaera militarreko portu, base, geltoki, armategi nahiz itsas instalazioak eta portuko gune militarrek.

Jabari publikoko eremuak lotuta daudenean, Estatuko Administrazioari erreserbatzen zaizkio halakoak, beraren eskumenak Defentsa Ministerioak egikarrituko dituela.

Orobat, Defentsa Ministerioak egikarrituko ditu, nazio-defentsarako interesgarri diren gune eta instalazioen legeriak zein eskumen ezarri eta eskumen horietarik dagozkionak.

13. artikulua. Gune-erreserbak.

Estatuko Administrazioak itsas-lehorreko jabari publikoko eremuak erreserbatu ahal izango ditu, itsas instalazioetara eta portu-guneetara

portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley.

Sección 2.

Naturaleza y delimitación del dominio público portuario

Artículo 14. Naturaleza de los bienes portuarios.

Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.

Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueran transferidos y figuran expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en

destinatuzeko, halakoak beharrezkoak direnean indarreko legeriak Guardia Zibilar eratzikitako helburuak betetzeko; itsas instalazio eta portugune horiek lege honen aplikazio-esparrutik at daude.

2. atala.

Portuko jabari publikoaren izaera eta zehaztapena.

14. artikulua. Portuko ondasunen izaera.

Estatuaren portuko jabari publikoko ondasun dira, Estatuko Administrazioaren eskumeneko portuetako itsas urak, lurrak, obrak eta instalazio finkoak.

Estatuaren portuko jabari publikoa da itsas-lehorreko jabari publikoa, hori lotzen zaienean estatuko titulartasuneko portuei eta portu-instalazioei.

Autonomia-erkidego baten eskumeneko portu batek okupatutako itsas-lehorreko jabari publikoak jarraituko du estatuaren titulartasuneko izaten, baina kasuan kasuko autonomia-erkidegoari atxikitako ondasunen izaerari eutsiko dio.

Itsas-lehorreko jabari publikoko ondasunak autonomia-erkidegoei atxikitzen zaizkienean, halakoek ez dute sortuko kanonik Estatuko Administrazioaren mesedetan.

Atxikitako itsas-lehorreko jabari publikoan autonomia-erkidegoek emakidak edo baimenak ematen dituztenean, orduan kasuan kasuko okupazio-kanona sortuko da Estatuko Administrazioaren mesedetan.

Autonomia-erkidegoek estatuko portu eta portu-instalazioetan emandako emakida edo baimenek ez dute sortuko Estatuko Administrazioaren mesedetan aurreko paragrafoak aipatu kanona, portu eta portu-instalazio horiek transferituta dituztenean eta esanbidez

materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 15. Zona de servicio en puertos de competencia estatal.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 16. Espacios portuarios de competencia autonómica.

Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración del Estado.

La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento.

El informe versará sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección.

El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará

aipatu direnean portuen gaian transferentziak egiteko errege-dekretuetan.

15. artikulua. Zerbitzu-gunea estatuaren eskumeneko portuetan.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

16. artikulua. Autonomia-erkidegoen eskumeneko portu-eremuak.

Autonomia-erkidegoek estatutuen arabera portuen gaian dituzten eskumenak egikaritzeko itsas-lehorreko jabari publikoko zein eremu izan beharrezkoak eta eremu horiek Estatuko Administrazioak atxiki beharko ditu.

Autonomia-erkidegoko eskumeneko portuen zerbitzu-guneak hedatzeko edo euren eskumeneko portu berriak eraikitzeke Sustapen Ministerioak aldeko txostena egin beharko du.

Txostenak jasoko du estatuarentzat berria den eta atxikitzeke modukoa den jabari publikoaren zehaztapena; eremu horietan aurreikusitako erabilerei dagokienez, erabilerok izan dezaketen lotura itsas-lehorreko jabari publikoaren babesarekin; eta babes hori bermatzeko beharrezko neurriak.

Oinarrizko betekizun hori ez betetzeak berarekin dakar kasuan kasuko proiektuaren onespina deuseztatzea.

Proiektuak behin betiko onesten direnean, obrak jabari publikoko zein zatitan kokatu eta zati horren atxikipena gauzatuko da, eta, hala denean, portuko zerbitzuetarako gune berria zehaztuko da, bi Administrazioetako

mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

Artículo 17. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

Sección 3.

Planificación, proyectos y construcción

Artículo 18. Consideración urbanística de los puertos.

Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

- a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.
- b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

ordezkariak izenpetutako akta baten bidez.

Atxikipenak arautzean kostaldeei buruzko legeria aplikatuko da.

17. artikulua. Zerbitzu-gunea emakida-araubidearen arabera kudeatutako portuetan.

Emakidaren xede diren portuetako zerbitzu-gunea osatuko dute okupazio-baimenak bere baitan hartutako jabari publikoak, eta titulartasun pribatuko eremuek, halakoak jabari publikora biltzen direnean, emakida-tituluan xedatutakoaren arabera.

3. atala.

Plangintza, proiektuak eta eraikuntza

18. artikulua. Portuen hirigintza-izaera.

Portu-eremuaren gainean baterako eskumenak dituzten Administrazioen arteko beharrezko koordinazioa bideratzeko, hirigintza-antolamenduko plan orokorrek eta gainerako tresna orokorrek estatuko portuen zerbitzu-gunea kalifikatu beharko dute portuko sistema orokor moduan, eta ezin izango dute jaso portua ustiatzeko eskumenen egikaritzari begira nahasmenduak edo kalteak eragiten dituzten xedapenak.

Portuko sistema orokor hori gauzatuko da plan berezi baten bidez edo tresna baliokidearen bidez, hurrengo urratsak emanez:

- a) Portu Agintaritzak plan berezi hori azalduko du.
- b) Hirigintza-arloko Administrazio eskudunak egingo ditu plan horren izapideak eta onartuko du plan hori, hirigintzari eta lurralde-antolaketari buruzko legerian ezarritakoarekin bat etorritz.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 19. Obras a realizar en el dominio público portuario.

Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público

c) Behin izapideak egin eta gero, eta plan berezi hori behin betiko onetsi aurretik, hirigintza-arloko Administrazio eskudunak, hamabost eguneko epean, behin-behineko onespenetik zenbatzen hasita, plan horren edukia helaraziko dio Portu Agintaritzari, horrek, hilabeteko epean, bere eskumeneko gaien inguruko erabakia har dezan.

Eduki hori helarazten ez bada, edo Portu Agintaritzaren erabakia negatiboa bada hirigintza-arloko Administrazio eskudunaren proposamenari begira, Administrazio horrek ezin izango du plan berezia behin betiko onetsi, eta Portu Agintaritzarekin behar adinako kontsultak egin beharko ditu, plan horren edukiari buruz esanbidezko akordioa lortzeko.

Desadostasunak bere horretan jarraituz gero, sei hilabeteko epealdian, Portu Agintaritzak erabaki negatiboa hartu zuenetik zenbatzen hasita, Ministroen Kontseiluak izaera loteslearekin emango du proiektuaren inguruko txostena.

Paragrafo honek aipatu dituen plan bereziak behin betiko onetsi ondoren, onespen hori Portu Agintaritzari komunikatu beharko zaio, Administrazio Prozeduraren Legeak ezarritako betekizunekin.

Plan bereziak bere edukian jaso beharko ditu portu-eremuaren ustiapen efizientea, espazio horren garapena eta espazio hori lehorreko garraioaren sistema orokorrari lotzea bermatzeko behar diren neurri eta xedapenak.

19. artikulua. Portuko jabari publikoan egin beharreko obrak.

Portu Agintaritzek portuko jabari publikoan egiten dituzten obrak bat

portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario.

Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el número anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con los planes de utilización de los espacios portuarios.

Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

En aquellos supuestos en que una obra pública portuaria, por su naturaleza y sus características, no sea susceptible de explotación económica por un concesionario, la Autoridad Portuaria podrá contratar la construcción y la conservación de la obra pública, pudiendo otorgar como contraprestación al contratista una concesión de dominio público portuario regulada en el título IV de esta ley.

A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial.

etorri beharko dira portu-eremua antolatzeko plan bereziarekin.

Betekizun hori egiaztatzeko hirigintza-arloko Administrazio eskudunak txostena eman beharko du obra horien gainean; ulertuko da txosten hori aldekoa dela, baldin eta agiriak jaso direnetik hilabete igaro ondoren txostenik ez bada esanbidez eman.

Aurreko paragrafoak aipatu plan berezia onetsi ez bada, Portu Agintaritzek euren eskumeneko jabari publikoan egiten dituzten gainegitura-obrek eta instalazioek bateragarriak izan beharko dute portu-eremuen erabilera-planekin.

Portu Agintaritzek portuko jabari publikoan egiten dituzten obrak, halakoak eraikuntza berrikoak, konponketa-izaerakoak eta kontserbazio-izaerakoak badira, interes orokorreko obra publikoak diren heinean, ez dira egongo apirilaren 2ko 7/1985 Legeak, Toki Araubidearen Oinarriak arautzeari buruzkoak, 84.1.b) artikuluan udalen prebentzio-ondoretarako aipatu kontrol-egintzen mende.

Portuko obra publiko bat, bere izaera eta ezaugarriengatik, ezin duenean ekonomikoki ustiatu emakidadun batek, Portu Agintaritzak kontratatu ahal izango du obra publiko horren eraikuntza eta kontserbazioa, kontratistari kontraprestazio gisa eman ahal izango diola lege honen IV. tituluan portuko jabari publikoaren inguruan araututako emakida bat.

Ondore horietarako, kontratuari buruzko administrazio-klausula berezien agirian ezarri ahal izango dira demanio-emakidaren xedea eta ezaugarriak.

En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgaría la correspondiente concesión.

Asimismo, se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio público, junto con la documentación técnica y económica que deba acompañarse a la misma, se presente al mismo tiempo que la oferta por el contrato de construcción y explotación de la obra, o de construcción y conservación.

A los efectos de seleccionar al contratista, el órgano de contratación valorará, conjuntamente, la oferta relacionada con la construcción y explotación de la obra, o sobre construcción y conservación, así como las obras o actuaciones que el licitador se proponga realizar sobre el dominio público así como el régimen de utilización que prevea para éste.

La ocupación del dominio público preciso para la ejecución de la obra pública portuaria no estará sujeta al canon de ocupación privativa del dominio público portuario.

Artículo 20. Construcción de nuevos puertos.

La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por el Ministerio de Fomento.

Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del

Edozein kasutan, kasuan kasuko emakida zein gunetan emango litzatekeen zehaztu beharko da.

Era berean, agirian ezarriko da batera aurkeztu behar direla, jabari publikoko emakidari begira egindako eskaintza eta horren inguruan ekarri beharreko agiri tekniko eta ekonomikoak, obra eraikitze eta ustiatzeko kontratuaren, edo eraikitze- eta kontserbatze- kontratuaren inguruko eskaintza egiten den une berean.

Kontratista hautatzeko, kontratazio-organoak balioetsiko ditu, modu bateratuan, obra eraikitzearekin eta ustiatzearekin zerikusia duen eskaintza, edo eraikitzearekin eta kontserbatzearekin zerikusia duen eskaintza, bai eta lizitatzailak jabari publikoaren gainean gauzatu nahi dituen obrak edo jarduerak, eta jabari horri begira aurreikusten duen araubidea ere.

Portuko obra publikoa betearazteko jabari publikoaren gainean gauzatzen den okupazioarengatik ez da ordainduko portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko kanona.

20. artikulua. Portu berriak eraikitzea.

Estatuko titulartasuneko portu berria eraikitze, alde aurretik Sustapen Ministerioak onetsi beharko ditu kasuan kasuko proiektua eta azterketa osagarriak.

Eraikuntza-proiektuak ingurumenaren gaineko eraginaren adierazpen-prozeduraren mende egongo dira, aplikagarri den legeriarekin bat etorriz.

Orobat, Defentsa Ministerioaren, Ekonomia eta Ogasun Ministerioaren, eta Industria, Merkataritza eta Turismo Ministerioaren txostena beharko da, horien kasuan kasuko eskumeneren

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el caso que se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo.

Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.

La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica.

La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su

inguruabarrei dagokienez, bai eta Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Ministerioaren txostena ere, arrantza-jarduerak aurreikusten badira.

Portuko zerbitzu-guneko autonomia-erkidegoak eta udalek txostenak emango dituzte, lurralde-antolaketari eta hirigintzari dagokienez dituzten eskumenen inguruan.

Era berean, autonomia-erkidegoak txostena emango du, barne uretako arrantzaren eta arrantza-sektorea antolatzearen aldetik dituen eskumenei dagokienez.

Ulertuko da txosten horietarik edozein aldekoa dela, baldin eta agiriak jaso direnetik hilabete igaro ondoren txostenik ez bada esanbidez eman.

21. artikulua. Portuak hedatzea edo aldaraztea.

Azpiegitura-obra berriak egiteko eta estatuko portuak hedatzeko kasuan kasuko proiektua eta azterketa osagarriak egin beharko dira, eta Portu Agintaritza eskudunak edo, hala denean, «Estatuko portuak» erakundeak onetsi beharko dituzte horiek.

Proiektu horiek ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio-prozeduraren mende izango dira, hori nahitaezkoa denean legeria berezia aplikatzearen ondorioz.

Arrantzaren gaian eskuduna den Administrazioak txostena emango du, obra berriak edo aurrekoak aldaraztekoak onetsi aurretik, obra horiek dike edo harri-lubeta berriak eraikitzea dakartenean, portuko uren barneko gunetik kanpo.

Portuak aldarazi edo hedatzeko, dragatze- edo betegune-obrak egin ahal izango dira, lehorreko nahiz itsasoko materialak erabilita, baldin eta

naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 131 de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria.

Artículo 22. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.

La aprobación técnica de los proyectos 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 cada 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.

Asimismo, 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 autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

En los puertos de competencia estatal corresponderá al Ministro de Fomento la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos

material horiek, euren izaerarengatik, azken erabilerarengatik edo babes-isolamenduarengatik ez badituzte sortzen kutsadura-prozesuak, itsasoko uren kalitatearen inguruan aplikagarri den arautegiaren kutsadura-mailak gaindituz.

Dragatze-obrak bat etorriko dira Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzko Legearen 131. artikuluan jasotakoarekin.

Portuko jabari publikoko betegune-obrek Portu Agintaritzaren baimena beharko dute.

22. artikulua. Herri-onuraren adierazpena eta okupatzeko beharrizana.

Proiektuen onespén teknikoak berarekin ekarriko du herri-onuraren adierazpena eta ondasunak okupatu eta eskubideak eskuratzeko beharrizana, jabetza nahitaez kentzeko eta aldi baterako okupazioa gauzatzeko.

Ondore horietarako, proiektu bakoitzean jaso beharko dira, modu zehaztuan eta banan-banan, portuko jabari publikora bildu gabeko ondasun eta eskubideetarik ukitu direnak, horien deskripzio materialarekin batera.

Era berean, onura publikoaren adierazpenak eta okupazio-beharrizanak kontuan hartuko dituzte proiektuaren zuinetako eta jatorrizko proiektua onesteko agintari eskudunak gerogarrenean onets ditzakeen obra-aldarazpeneko ondasun eta eskubideak, aurreko paragrafoan ezarri betekizun berberekin.

Estatuaren eskumeneko portuetan Sustapen Ministroak egin behar du presako adierazpena, Portu Agintaritzetako obrek ukitutako

afectados por obras de las Autoridades Portuarias.

Sección 4.

Gestión del sistema portuario

Artículo 23. Gestión.

En los términos establecidos en esta Ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado, la coordinación y control de eficacia del sistema portuario.

Capítulo II Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias

Sección 1.

Del Ente público Puertos del Estado

Artículo 24. Denominación y naturaleza.

El ente de derecho público Puertos del Estado, creado por esta Ley, constituye un Organismo público de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se registrará por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficacia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente.

Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas

ondasun eta eskubideak okupatze aldera.

4. atala.

Portu-sistemaren kudeaketa

23. artikulua. Kudeaketa

Lege honek ezarritakoaren arabera, Portu Agintaritzei dagokie euren eskumeneko portuen kudeaketa, autonomia-araubidean, eta «Estatuko Portuak» erakundeari portu-sistemaren eragingarritasunari buruzko koordinazioa eta kontrola.

II. kapitulua. «Estatuko Portuak» erakunde publikoa eta Portu Agintaritzak

1. atala.

«Estatuko Portuak» erakunde publikoa

24. artikulua. Izena eta izaera.

«Estatuko Portuak» zuzenbide publikoko erakundea, lege honek sortutakoa, Aurrekontu Orokorrei buruzko Legearen testu bateginaren 6. artikuluko 6. paragrafoko erakundeetako bat da, Sustapen Ministerioari atxikita dagoena; erakunde hori arautuko dute bere legeria bereziak, Aurrekontu Orokorren Legetik aplikagarri zaizkion xedapenek eta, ordezkio moduan, apirilaren 14ko 6/1997 Legeak, Estatuko Administrazio Orokorren Antolaketa eta Jardunbideari buruzkoak.

Sustapen Ministerioak onetsi behar du «Estatuko portuak» erakundeak dituen helburuen urteko plana, plan horri jarraipena egiteko sistema ezarri behar du, eta, beste eskumen batzuei kalterik egin gabe, erakundearen eragingarritasuna kontrolatu behar du, indarreko arautegiarekin bat etorritz.

Erregelamendu bidez ezarriko dira eskumen horiek egikaritzeko tresna eta prozedura egokiak.

competencias.

El organismo público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre Procedimientos de Contratación en los Sectores del Agua, la Energía, los Transportes y las Telecomunicaciones cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del Ente público podrá ser encomendada a los Abogados del Estado integrados en los Servicios Jurídicos del Estado, mediante convenio en el que se

«Estatuko Portuak» erakunde publikoak nortasun juridiko eta ondare propioak izango ditu, bai eta jarduteko gaitasun osoa ere. Beraren jarduerak gauzatuko ditu antolamendu juridiko pribatuarekin bat etorritik, baita ondare-eskuraketetan eta kontratazioan ere, salbu eta botere publikoaren eginkizunak gauzatzen dituenetan, antolamenduak halakoak eratziki dizkiolako.

Kontratazioaren gaian, «Estatuko Portuak» erakundea, edozein kasutan, publizitate, lehia, erakundearen interesa babeste eta kontratazio-sistema sektore publikoarekin homogeneizatzearen printzipioen mende izango da, eta abenduaren 30eko 48/1998 Legeak, Uraren, Energiaren, Garraioen eta Telekomunikabideen Sektoreetako Kontratazio Prozedurei buruzkoak, ezarritakoaren mende izango da, lege horren esparruko kontratuak egitean.

Ondare-araubideari dagokionez, arautuko dira euren legeria bereziaren arabera, eta horretan jaso gabeko alorretan, Administrazio publikoen ondare-legeriaren arabera.

«Estatuko Portuak» erakundeak bere eginkizun publikoak gauzatzean, eta, zehatzago, jabari publikoa kudeatu eta erabiltzean, sarrera publikoak ordainarazi eta biltzean, eta zehapenak ezartzean, emandako egintzek administrazio-bidea bukatuko dute, tributuen gaian izan ezik, gai horretako egintzei bide ekonomiko administratiboan jarri ahal izango zaielako errekurtsioa.

Erakunde publikoaren aholkularitza juridikoa, defentsa eta epaiketako ordezkariak estatuko abokatuen ardurapean utzi ahal izango da hitzarmen bidez; hitzarmen horretan, ordaindu beharreko konpentsazio

determinará la compensación económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

Artículo 25. Competencias.

A puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

- a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta Ley.
- b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
- c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.
- d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se

ekonomikoa ezarriko da, kreditua sortuz Justizia Ministerioko kasuan kasuko zerbitzuetan.

25. artikulua. Eskumenak.

«Estatuko Portuak» erakundeak hurrengo eskumenak ditu, Sustapen Ministerioaren aginduen eta gainbegiraketaren mende.

- a) Gobernuaren portu-politika betearaztea eta estatuaren titulartasuneko portu-sistemaren efizientzia koordinatzea eta kontrolatzea, lege honetan ezarritakoaren arabera.
- c) Koordinazio orokorraz arduratzea, Estatuko Administrazioaren organoetatik portuaren esparruan kontrolak ezartzen dituzten organoei dagokienez, eta estatuaren eskumeneko portuetan jarduten duten garraio-motei dagokienez, portu-jardueraren ikuspuntutik.
- c) Portu-ekonomia, -kudeaketa, -logistika eta -ingeniaritzari lotutako gaitan eta portuetako jarduerarekin zerikusia duten beste gai batzuetan prestakuntzaz, ikerketa sustatzeaz eta garapen teknologikoaz arduratzea, bai eta portuko esparruen eta azpiegituren diseinu, ustiapen eta kudeaketarako beharrezkoak diren neurtze-sistemen eta itsasoko ozeanografia nahiz klimatologiako teknika operazionalen garapenaz arduratzea ere.
- d) Espainiako itsas seinaleen sistemaren plangintza, koordinazioa eta kontrolaz arduratzea, eta gai horietan prestakuntza, ikerketa eta garapen teknologikoa suspertzea.

Itsas seinaleen gaiaren koordinazioa Itsasargien Batzordearen bidez gauzatuko da; Sustapen Ministerioak zehaztuko du batzorde horren egitura

determinará por el Ministerio de Fomento.

Artículo 26. Funciones.

Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

- a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, a través de los planes de empresa que se acuerden con éstas, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento.
- b) Aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, derivada de los planes de empresas acordados con éstas, y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.
- c) Proponer, en su caso, para su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado, las aportaciones que pudieran asignarse en los mismos para inversiones en obras e infraestructuras de las Autoridades Portuarias.
- d) Informar técnicamente los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias.
- e) Definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio de Interior y, cuando proceda, con los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas competentes para la protección de personas y bienes y para

eta jardunbidea.

26. artikulua. Eginkizunak.

Aurreko artikulua eratzikitako eginkizunak egikaritzeko, «Estatuko Portuak» erakundeak hurrengo eginkizunak ditu:

- a) Estatuko portu-sistema osoaren helburuak eta Portu Agintaritzen kudeaketaren helburu orokorrak definitzea, horiekin adosten diren enpresa-planen bidez, Sustapen Ministerioak ezarritako esparruan.
 - b) Portu Agintaritzen finantza- eta inbertsio-programazioa onestea, horiekin adostutako enpresa-planek eratorritakoak izango dena, eta horien kontabilitateak eta aurrekontuak sendotzea.
 - c) Proposatzea, hala denean, Estatuko Aurrekontu Orokorretara biltzea Portu Agintaritzetako obren eta azpiegituren inbertsioetarako esleiri daitezkeen ekarpenak.
 - d) Txosten teknikoak ematea, ikuspuntu teknikotik edo ekonomikotik ezaugarri bereziak dituzten proiektuei dagokienez, Portu Agintaritzek halakoak onetsi aurretik.
 - e) Irizpideak definitzea, xedapen orokorrak aplikatu daitezkeen, segurtasunaren, obren eta eskuraketaren eta erabiltzaileekin izan beharreko ekonomia- eta merkataritza-harremanen inguruan.
- Segurtasun-gaiko jarduerak gauzatzeko dira Barne Arazoetarako Ministerioarekin elkarlanean eta, bidezkoa denean, kasuan kasuko autonomia-erkidegoetako organoekin elkarlanean, halakoak eskudunak direnean pertsonak eta ondasunak

el mantenimiento de la seguridad ciudadana.

f) Ejercer el control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, en los planes de empresa definidos en la letra a) de este apartado.

g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles, cuyo objeto social debe estar ligado al desarrollo de actividades vinculadas a la explotación portuaria, y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurren los supuestos establecidos en el artículo 37.1.q), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros.

h) Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

i) Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

j) La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

k) Ostentar la representación de la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales, cuando no sea asumida por el Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias

babesteko eta herritarren segurtasunari eusteko.

f) Paragrafo honetako a) idatz-zatian definitutako enpresa-planetan Portu Agintaritzak bakoitzari begira zein helburu ezarri eta helburu horiek efizientziaz kudeatu eta betetzen direla kontrolatzea.

g) Baimentzea Portu Agintaritzek merkataritzako sozietateetan partaidetza izatea, sozietate horien xedea portua ustiatzeko jardueri lotuta dagoenean, eta sozietate horien akzioak eskuratu edo besterentzea, 37.1.q) artikuluko kasuak gertatzen ez direnean, betiere, eragiketa horiek ez badakarte gehieneko partaidetza irabaztea edo galtzea; hori gertatuz gero, Ministroen Kontseiluak eman beharko du baimena.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

j) Itsas seinaleen jardunbidearen plangintzaz, normalizazioaz, ikuskapenaz eta kontrolaz arduratzea, eta Portu Agintaritzari eratzikitzen ez zaizkien zerbitzuak ematea.

k) Estatuko Administrazio Orokorren ordezkaritza izatea portuen eta itsas seinaleen gain, nazioarteko erakunde eta batzordeetan, ordezkaritza hori ez duenean bere gain hartzen Sustapen Ministerioak, kalterik egin gabe Kanpo Arazoetarako Ministerioak dituen

propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.

l) Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas.

m) Elaborar y someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, previos los trámites establecidos en el artículo 116, el Reglamento General de Explotación y Policía de los puertos, e informar sobre la conformidad de las Ordenanzas portuarias al modelo de Ordenanzas incluido en dicho Reglamento.

n) Impulsar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte combinado en los puertos de interés general.

ñ) Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en ámbito portuario.

o) Establecer recomendaciones en determinadas materias para la fijación de objetivos y líneas de actuación de los puertos de interés general, facilitando, asimismo, el intercambio de información entre éstos.

p) Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

En cumplimiento de estas funciones, Puertos del Estado elaborará anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que comprenderá el análisis de la gestión desarrollada en los puertos de interés general, y que remitirá al Ministerio de Fomento que lo elevará a las Cortes

eskumenei.

l) Portu Agintaritzen merkataritza-politika koordinatzeko neurriak bultzatzea, bereziki, nazioarte-mailari dagokionez, portuen kudeaketa-autonomiaren printzipioa aintzat hartuta, kalterik egin gabe autonomia-erkidegoen eskumenei.

m) 116. artikuluko izapideak egin aurretik, portuetako Ustiatze eta Polizia Erregelamendu Orokorra egitea eta Sustapen Ministerioaren mende uztea horrek onets dezan, eta txostena egitea portu-ordenantzak erregelamendu horretan jasotako ordenantzen ereduarekin bat etortzearen inguruan.

n) Estatuko Administrazio Orokorreko organo desberdinen jarduerak bultzatzea, halakoek eskumenak dituztenean intermodalitatearen, logistikaren eta garraio konbinatuaren gaian, interes orokorreko portuetan.

ñ) Berrikuntza teknologikoko eta prestakuntzako politikak proposatzea portu-esparruko kudeatzaile eta arduradunentzat.

o) Gai batzuetan gomendioak ezartzea, interes orokorreko portuetako helburuak eta jardute-ildoak finkatze aldera, era berean halako portuen artean informazioa trukatzeko ahalbidetuz.

p) Trafikoko eta beste gai interesgarri batzuen inguruko estatistikak egitea portu-sistamarako.

Eginkizun horiek betetzearen ondorioz, «Estatuko Portuak» erakundeak urtero txostena egingo du, portu-politikaren betearazpenari buruz, horretara bilduko dela interes orokorreko portuetan gauzatutako kudeaketaren azterketa; txosten hori Sustapen Ministerioari igorriko dio, eta horrek Gorte Nagusiei

Generales.

Las Autoridades Portuarias suministrarán a dicho ente público la información que les sea requerida.

Artículo 27. Organos rectores.

Los órganos de gobierno y administración de Puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

Artículo 27bis.

Consejo Consultivo de Puertos del Estado.

Como órgano de asistencia del ente público Puertos del Estado se creará un Consejo Consultivo que estará integrado por el Presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un representante de cada Autoridad Portuaria, que será su Presidente, quien podrá ser sustituido por la persona que designe el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de entre sus demás miembros, a propuesta del Presidente.

Por el Ministerio de Fomento se aprobarán las normas relativas al funcionamiento de este Consejo.

Artículo 28. Consejo Rector:

Composición y funciones.

El Consejo Rector está integrado por el Presidente del Ente, que lo será del Consejo, y por un mínimo de cinco y un máximo de quince miembros designados por el Ministro de Fomento.

El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una

bidaliko die.

Portu Agintaritzek erakunde publiko horri emango diote agintzen zaien informazio oro.

27. artikulua. Organo artezkariak.

«Estatuko Portuak» erakundearen gobernu- eta administrazio-organoak dira Kontseilu Artezkaria eta Lehendakaria.

27bis artikulua.

«Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Aholkularia.

«Estatuko Portuak» erakunde publikoaren organo laguntzaile moduan Kontseilu Aholkularia eratuko da. Kontseilu hori eratuko dute «Estatuko Portuak» erakundearen Lehendakariak, Kontseiluko Lehendakaria ere izango denak, eta Portu Agintaritza bakoitzeko ordezkari batek, horien Lehendakaria izango denak; azken hori ordeztu ahal izango du Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, Lehendakariak hala proposatuta, bere gainerako kideen artean izendatutako pertsonak.

Sustapen Ministerioari dagokio Kontseilu horren jardunbideari buruzko arauak onestea.

28. artikulua. Kontseilu artezkaria: Osaera eta eginkizunak.

Osaera eta eginkizunak.

Kontseilu Artezkaria osatzen dute erakundearen Lehendakariak, aldi berean Kontseiluko Lehendakari ere izango denak, eta gutxienez bost eta gehienez hamabost kidek, Sustapen Ministroak izendatuak.

2. Kontseilu Artezkariak, Lehendakariak hala proposatuta, Idazkaria izendatuko du; Idazkari hori ez bada Kontseiluko kidea, Kontseilura joango da hitz egiteko aukerarekin baina botorik gabe.

3. Kontseilu Artezkariko kideen izendapenek lau urteko iraupena

duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

- a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesaria tal otorgamiento.
- b) Aprobar la organización del ente y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.
- c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector, con sujeción a lo establecido en el apartado 6 de este artículo, su régimen económico y las funciones del Secretario del Consejo.
- d) Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).
- e) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del organismo y su programa de actuación plurianual.
- f) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del organismo público y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.
- g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en

izango dute, berriztatzeko aukerarekin, kide horiek kargua uzten dutenean izan ezik.

Kontseilu Artekariak hurrengo eskumenak ditu:

- a) Pertsona zehatzei, fisikoei nahiz juridikoei, ahalorde orokorrak edo bereziak ematea eta ezeztatzea, halakoak ematea beharrezkoa denean, gaiak direla eta.
- b) Erakundearen antolaketa eta horren aldarazpenak onestea, bai eta barne arauak eta kudeaketarako beharrezko xedapenak ere.
- c) Kontseilu Artekariaren jardunbiderako erregelak ezartzea, artikuluko honetako 6. paragrafoan ezarritakoaren arabera, bai eta Kontseiluaren araubide ekonomikoa eta Kontseiluko Idazkariaren eginkizunak ere.
- d) Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).
- e) Erakundearen ustiatze- eta kapital-aurrekontuak eta urte anitzeko jardute-programa akordatzea.
- f) Balantzea, galera-irabazien kontua, erakunde publikoaren urteko kudeaketari buruzko argibide-oroitidazkia eta, hala denean, emaitzen aplikazioari buruzko proposamena onestea, emaitza horietarik zein ehuneko destinatuko den erreserbak eratzeari akordatuz, inbertsioak egiteko eta Kontseilu Artekariaren jardunbidea egokia izateko beharrezkoa den zenbatekoan.
- g) «Estatuko Portuak» erakundearen inbertsioak eta finantza-eragiketak baimentzea, merkataritzako sozietateak eratzea eta horietan parte hartzea barne, halakoak erakundearen urte

sociedades mercantiles.

h) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.

i) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las Administraciones públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo Rector en su primera reunión.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

k) Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Fomento.

l) La aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Para que el Consejo Rector pueda constituirse válidamente será necesario que concurren a sus reuniones el Presidente y el Secretario, y la mitad al menos de sus miembros.

La representación de los miembros del Consejo sólo será válida si se confiere

anitzeko jardute-programak eratortzen dituenan.

h) Akordio, itun, hitzarmen eta kontratuak onestea, Kontseiluak zehazten duenean halakoak bere eskumenekoak izan behar direla, horien garrantziari edo gaiari erreparatuta.

i) «Estatuko Portuak» erakundeak Administrazio publikoetan eta edozein ordena, maila edo jurisdikziotako auzitegietan bere interesak defendatzeko dituen akzio eta errekurtsioak egikaritzearen inguruan komenigarria dena erabakitzea.

Presa badago, ahalmen hori Lehendakariak egikaritzeko du, erabakitakoaren berri berehala emango diola Kontseilu Artezkariari, euren arteko lehenengo bileran.

j) Bere ondarearen inguruko kudeaketa-, xedatze- eta administrazio-egintzak gauzatzea, halakoak egokitzen direnean.

k) Jabari publikoko ondasunen artetik «Estatuko Portuak» erakundearen helburuak betetzeko premiakoak ez diren ondasunen beharrezkotasunik eza adieraztea; ondasun horiek Sustapen Ministerioak jaregingo ditu.

l) Oinarrizko portu-zerbitzuen agiri arauemaileak onestea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Kontseilu Artezkaria baliozkotasunez eratu ahal izateko beharrezkoa izango da bere bileretara joatea Lehendakaria eta Idazkaria, eta, gutxienez, Kontseiluko kideen erdia.

Kontseiluko kideen ordezkaritza baliozkoa izango da, baldin eta

por escrito, para cada sesión del Consejo y en favor de otro miembro de éste o de su Presidente.

Los acuerdos del Consejo Rector serán adoptados por mayoría de votos de los presentes o representados en el Consejo, correspondiendo al Presidente dirimir los empates con su voto de calidad.

**Artículo 29. Presidente:
Nombramiento y funciones.**

El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el ente público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

- a) Representar de modo permanente al ente público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo Rector.
- b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector, y dirigir sus deliberaciones.
- c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

ordezkaritza hori idatziz ematen bada, Kontseiluko bilkura bakoitzari begira eta Kontseiluko beste kide baten edo Lehendakariaren mesedetan.

Kontseilu Artezkariaren erabakiak hartuko dira zuzenean edo ordezkatuta bertaratu direnen botoen gehiengoarekin, berdinketak Lehendakariak erabakiko dituela kalitateko botoarekin.

**29. artikulua. Lehendakaria:
Izendapena eta eginkizunak.**

Gobernuak errege-dekretu bidez izendatuko du «Estatuko Portuak» erakundearen Lehendakaria, Sustapen Ministroak hala proposatuta.

Lehendakariak aldi berean gauzatu ahal izango du kargu hori eta erakunde publikoak partaidetza duen sozietateetako Administrazio Kontseiluaren Lehendakariaren edo Mahaikidearen kargua, bateraezintasunen legeriak eratorritako betekizunekin eta ordainsari-mugekin.

«Estatuko Portuak» erakundearen Lehendakariak hurrengo eginkizunak ditu:

- a) Etengabe ordezkatzeari erakunde publikoa eta horren Kontseilu Artezkaria, edozein jardura eta kontratutan, pertsona fisiko edo juridiko ororen aurka, hori publikoa nahiz pribatua izan, epaiketan eta epaiketatik kanpo, Kontseilu Artezkariak dituen ahalorde-ahalmenak gorabehera.
- b) Kontseilu Artezkariaren bileren deialdia egitea, eguneko aztergaien zerrenda ezartzea, bileretan Lehendakari gisa jardutea eta bilerak amaitzea, eta bilerako eztabaidak bideratzea.
- c) «Estatuko Portuak» erakundearen eta horren zerbitzuak antolatu, zuzendu, kontrolatu eta administratzea, eratzikitako jardueren garapena jagonez.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al ente público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.

e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y programa de actuación, inversiones y financiación para su acuerdo previo y las cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo le delegue.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

El Presidente podrá delegar en los Consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

Artículo 30. Régimen económico.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 31. Régimen patrimonial.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 32. Régimen presupuestario

d) Erakunde publikoari aplikatu beharreko arauak betetzen direla eta Kontseilu Artezkariak hartutako erabakiak betearazten direla zaintzea.

e) Kontseilu Artezkariari aurkeztea, dela aurrekontuen aurreproiektuak, horiek onets ditzan, dela jardute-, inbertsio- eta finantzaketa-programak, aldez aurreko akordioa lortzeko, dela urteko kontuak.

f) Gastuak erabakitzea eta kasuan kasuko ordainketak agintzea.

g) Kontseiluari proposatzea portu-sistema osoaren helburuak.

h) Kontseiluari edo erakundearen beste organoren bati esanbidez erreserbatu gabeko gaien inguruan erabakiak hartzea.

i) Kontseiluak eskuordetzen dizkion ahalmen bereziak egikaritzea.

j) Lege honek eratzikitako gainerako ahalmenak.

Lehendakariak Kontseilariari eskuordetu ahal izango die Kontseilu Artezkariaren zenbait eginkizun; orobat, beste organoei eskuordetu ahal izango dizkie «Estatuko Portuak» erakundearen jardunbideari dagozkion eginkizunak, Kontseiluak eskuordetuta egikaritzen dituen eginkizunak izan ezik.

30. artikulua. Araubide ekonomikoa.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

31. artikulua. Ondare-araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

32. artikulua. Aurrekontu- eta

y de control.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 33. Régimen tributario.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 34. Régimen de personal.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Sección 2.

De las Autoridades Portuarias

Artículo 35. Denominación y naturaleza.

Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

kontrol-araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

33. artikulua. Tributu-araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

34. artikulua. Langileen araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

2. atala.

Portu Agintaritzak

35. artikulua. Izena eta izaera.

Portu Agintaritzak erakunde publikoak dira, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren 6. artikuluko 6. paragrafoan ezarritakoak, nortasun juridiko eta ondare propioa dutenak, bai eta jarduteko gaitasun osoa ere, eta erakunde horiek arautuko dituzte euren legeria bereziak, Aurrekontu Orokorrei buruzko Legetik aplikagarri zaizkien xedapenek eta, ordezko moduan, apirilaren 14ko 6/1997 Legeak, Estatuko Administrazio Orokorren Antolaketa eta Jardunbideari buruzkoak.

Portu Agintaritzek euren jarduerak gauzatuko dituzte antolamendu juridiko pribatuarekin bat etorriz, baita ondare-eskuraketetan eta kontratazioan ere, salbu eta botere publikoen eginkizunak gauzatzen dituztenean, antolamenduak halakoak eratxiki dizkielako.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre Procedimientos de Contratación en los Sectores del Agua, la Energía, los Transportes y las Telecomunicaciones cuando celebren contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la Comunidad Autónoma, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración General del Estado ubicados en el territorio de una misma Comunidad Autónoma para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados.

En este caso el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.

Kontratazioaren gain, Portu Agintaritzak, edozein kasutan, publizitate, lehia, erakundearen interesa babeste eta kontratazio-sistema sektore publikoarekin homogeneizatzearen printzipioen mende izan beharko dira, eta abenduaren 30eko 48/1998 Legeak, Uraren, Energiaren, Garraioen eta Telekomunikabideen Sektoreetako Kontratazio Prozedurei buruzkoak, ezarritakoaren mende izango dira, lege horren esparruko kontratuak egitean.

Ondare-araubideari dagokionez, arautuko dira euren legeria bereziaren arabera, eta horretan jaso gabeko alorretan, Administrazio publikoen ondare-legeriaren arabera.

Portu Agintaritzek lege honetan esleitutako eginkizunak gauzatuko dituzte, eginkizun- eta kudeaketa-autonomiaren printzipio orokorraren mende, kalterik egin gabe Sustapen Ministerioak, «Estatuko Portuak» erakundearen bidez, berari eratzikita dituen ahalmenei, eta autonomia-erkidegoei dagozkien ahalmenei.

Gobernuak, errege-dekretu bidez, Sustapen Ministroak hala proposatuta eta autonomia-erkidegoak alde aurretik txostena emanda, Portu Agintaritzak berean bateratu ahal izango ditu, Estatuko Administrazio Orokorren eskumeneko portu batzuen administrazioa, kudeaketa eta ustiapena, portu horiek autonomia-erkidego bereko lurraldean kokatzen direnean, erabilitako baliabideen multzoari dagokionez kudeaketa efizienteagoa eta errentagarritasun handiagoa lortzeko.

Kasu horretan, portuaren izena ordeztu ahal izango da, kudeatutako portu-multzoaren erreferentziarengatik, baldin eta erreferentzia hori portu-multzoaren

Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por Orden del Ministerio de Fomento, y previo informe de la Comunidad Autónoma, en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento, oído el Ministerio para las Administraciones Públicas y previo informe de la Comunidad Autónoma.

Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 24.4.

Los actos dictados por las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económica-administrativa.

Artículo 36. Competencias.

A las Autoridades Portuarias le corresponden las siguientes competencias:

- a) La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficiencia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en

ezaugarrietan oinarrizten bada.

Eraikuntza berriko portuak alde zaurretik dagoen Portu Agintaritzaren baten eskumen-esparrura bilduko dira, Sustapen Ministerioaren agindu baten bidez, eta autonomia-erkidegoak alde zaurretik txostena emanda, edo berenberegi sortutako Portu Agintaritzaren batek kudeatuko ditu.

Estatuaren titulartasuneko portu berri bat eraikitzearen ondorioz Portu Agintaritzaren bat sortzen denean, Ministroen Kontseiluak errege-dekretu bidez onetsiko du sorrera hori, Sustapen Ministroak hala proposatuta, Administrazio Publikoetarako Ministerioa entzun ondoren eta autonomia-erkidegoak alde zaurretik txostena emanda.

Portu Agintaritzari aplikatuko zaie 24.4 artikuluan ezarritakoa.

Portu Agintaritzek euren eginkizun publikoak gauzatzean, eta, zehatzago, jabari publikoaren kudeatu eta erabiltzean, tasak ordainarazi eta biltzean, eta zehapenak ezartzean, emandako egintzek administrazio-bidea bukatuko dute, tributuen gaian izan ezik, gai horretako egintzei bide ekonomiko administratiboan jarri ahal izango zaielako errekurtsioa.

36. artikulua. Eskumenak.

Portu Agintaritzek hurrengo eskumenak dituzte:

- a) Portuko zerbitzu orokorrak ematea eta oinarrizko portu-zerbitzuak baimendu eta kontrolatzea, halakoak eragingarritasun-, ekonomia-, ekoizpen- eta segurtasun-baldintza ezin hobean garatzea lortzeko, beste agintaritzaren batzuen eskumenari kalterik egin gabe.
- b) Portuko zerbitzu-gunea eta portu-erabilerak antolatzea, lurralde-

coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

f) El fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Artículo 37. Funciones.

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

a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.

b) Gestionar los servicios portuarios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios básicos y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

c) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

antolaketaren eta hirigintzaren gaian eskumena duten Administrazioekin koordinatuta.

c) Portuko obra nahiz zerbitzuen, eta euren ardurapean dauden itsas seinaleen plangintza, proiektua, eraikuntza, kontserbazioa eta ustiapena gauzatzea, lege honek ezarritakoa aintzat hartuta.

d) Portuko jabari publikoa eta itsas seinaleak kudeatzea, halakoak atxiki zaizkienean.

e) Ekonomia kudeaketa optimizatzea eta esleitu zaizkien ondarea eta baliabideak errentagarri egitea.

f) Itsas trafikoarekin edo portu-trafikoarekin zerikusia duten industria-eta merkataritza-jarduerak suspertzea.

g) Portu-eremuan garraio-mota desberdinen eragiketak koordinatzea.

37. artikulua. Eginkizunak.

Aurreko artikulua eratzikitako kudeaketa-eskumenak egikaritzeko, Portu Agintaritzek hurrengo eginkizunak izango dituzte:

a) Portu Agintaritzaren ustiatze- eta kapital-aurrekontuen proiektuak eta urte anitzeko jardute-programa onestea.

b) Portuko zerbitzu orokorrak eta itsas seinaleen zerbitzuak kudeatzea, oinarrizko portu-zerbitzuak eta euren baimena edo emakida behar duten eragiketa eta jarduerak baimendu eta kontrolatzea.

c) Administrazioaren organo desberdinak eta Administrazioaren partaidetza duten erakundeak koordinatzea, halakoek euren jarduerak portu-esparruan gauzatzen dituztenean, salbu eta eginkizun hori esanbidez eratziki zaienean beste agintaritza batzuei.

- d) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.
- e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, o para la ejecución directa de obras de infraestructura y medidas de protección que sean precisas, con sujeción a lo establecido en la legislación urbanística y en la ordenación territorial.
- f) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.
- g) Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.1.a).
- h) Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.
- i) Informar el proyecto de Reglamento general de explotación y policía de los puertos, y elaborar y aprobar las correspondientes ordenanzas portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 106, así como velar por su cumplimiento.
- j) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, al igual que los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros
- d) Portuko zerbitzu-guneko erabilerak antolatzea, eta horien garapena planifikatu eta programatzea, lurraldea antolatzeko eta hirigintza planifikatzeko onetsita dauden tresnekin bat etorritik.
- e) Portuko zerbitzu-gunea antolatzeko plan bereziak idaztea eta aurkeztea, hirigintza-plangintza orokorra garatzeko, edo beharrezkoak diren azpiegitura-obrak eta babes-neurriak betearazteko, hirigintza-legerian eta lurralde-antolamenduan ezarritakoaren mende.
- f) Beharrezko obrak proiektatu eta eraikitzea onetsitako plan eta programen esparruan.
- g) Hala denean, lau urtetik gorako iraupena izango duten helburu-planak egitea, 26.1.a) artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik.
- h) Onetsitako programaziora bilduta dauden inbertsio-proiektuak onestea, bai eta inbertsio horien kasuan kasuko gastua ere, eta proiektu horien betearazpena kontratatzea.
- i) Txostena ematea portuen ustiatze-eta polizia-erregelamendu orokorraren proiektuari buruz, eta kasuan kasuko portu-ordenantzak egin eta onestea, 106. artikuluan ezarritako izapide eta betekizunekin, bai eta horiek betetzen direla zaintzea ere.
- j) Portu-esparruan kontrolatzea merkatu-gai arriskutsuak onartu, manipulatu eta biltegitatzearen inguruko arauketa betetzen dela, bai eta azaroaren 8ko 31/1995 Legeak, Lan Arriskuak Prebenitzeari buruzkoak, 24. artikuluan jarduerak koordinatzeko ezarri betebeharrak betetzen direla ere, eta beste horrenbeste egitea segurtasun-sistemei eta suteen aurkako sistemei begira ere, kalterik egin gabe Administrazio publikoetako

órganos de las Administraciones públicas y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario.

Así como suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto, de conformidad con los criterios generales que pueda determinar Puertos del Estado.

m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

n) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

ñ) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

o) Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y

beste organo batzuek dituzten eskumenei, eta, batez ere, lan-arautegia haustearen ondoriozko zehapen-eskumenei.

k) Askatasunez onestea ematen dituzten merkataritza-zerbitzuen ondoriozko tarifak, bai eta tarifa horiek aplikatu eta biltzea ere.

l) Portuko jabari publikoari dagokionez, emakidak eta baimenak ematea, eta erroldak eta erregistroak egin eta horiek eguneratuta izatea.

Halaber, portuko zerbitzu-gunean portu-zerbitzuak emateko kontratuak egitea, «Estatuko Portuak» erakundeak ezar ditzakeen irizpide orokorrekin bat etorritz.

m) Emandako emakida eta baimenengatik tasak biltzea, emate-egintzan ezarritako klausula eta baldintzak betetzen direla jagotea, araubide zehatzailea aplikatzea eta portuko jabari publikoa babestu eta modu egokian kudeatzeko beharrezkoak diren neurri guztiak hartzea.

n) Euren langileen prestakuntza bultzatzea eta portuko jarduerarekin eta ingurumena babestearekin zerikusia duten azterketa eta ikerketak gauzatzea, bai eta arlo horietan nazioko nahiz atzerriko beste portu, erakunde edo enpresa batzuekin lankidetzan aritzea ere.

ñ) Itsas seinaleen jardunbidea ikuskatzea, horien kontrola esleitzen zaienean, autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetan; detektatutako arazoak autonomia-erkidego horiei jakinaraziko dizkiete, itsas seinaleen jardunbidearen eta mantentzearen arduradun diren heinean, arazo horiek zuzen ditzaten.

o) Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak,

de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284)

p) Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores.

q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con el voto favorable de los representantes de la Administración General del Estado.

r) Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

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

Artículo 38. Ambito territorial.

El ámbito territorial de competencia de

Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

p) Horien nazioarteko merkataritza-politika kudeatzea, kalterik egin gabe Ekonomia eta Ogasun Ministerioaren eta Kanpo Arazoetarako Ministerioaren berezko eskumenei.

q) Baimena ematea, Portu Agintaritzak partaidetza izan dezan sozietateetan, eta bere akzioak eskuratu edo besterendu ditzan, hartutako konpromisoek, osotasunean, ez dutenean gainditzen Portu Agintaritzaren aktibo finko garbiaren ehuneko 1, eta, betiere, eragiketa horiek ez badakarte gehieneko partaidetza irabaztea edo galtzea.

Administrazio Kontseiluaren akordioak izan beharko du Estatuko Administrazio Orokorreko ordezkarien aldeko botoa.

r) Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Portu Agintaritzek «Estatuko Portuak» erakundeari eman beharko diote horrek eskatutako informazioa, egikaritzen dituzten eginkizunei buruz, obren plangintza, proiektu eta eraikuntzari dagokionez, jabari publikoa emakidak eta baimenak emanaz kudeatzeari dagokionez eta portuko trafikoa, horrekin lotura duten industria- eta merkataritza-jardueren suspertzea, tarifak eta horien aplikazioa eta portuko esparruan garraio-mota desberdinen eragiketen koordinazioa arautu eta kontrolatzeari dagokionez.

38. artikulua. Lurralde-esparrua.

Portu Agintaritzen eskumenaren

las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Artículo 39. Organos.

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

- a) De gobierno:
 - Consejo de Administración.
 - Presidente.
- b) De gestión:
 - Director.
- c) De asistencia:
 - Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 40. Consejo de Administración:

Incompatibilidades y funciones.

El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros:

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

La designación por las Comunidades Autónomas o las Ciudades de Ceuta y Melilla de los Vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetarán los siguientes criterios:

lurralde-esparrua izango da portuko zerbitzu-gunearen eta itsas seinaleen zerbitzuari lotutako eremuaren mugen barruan dagoena, eremu horren kudeaketa esleitu zaien neurrian.

Portu Agintaritzak batek estatuaren eskumeneko portu batzuk kudeatzen baditu, bere lurralde-esparrua hedatuko da portu horietako zerbitzu-guneetara eta itsas seinaleen zerbitzuari lotutako eremuetara, eremu horien kudeaketa esleitu zaion neurrian.

39. artikulua. Organoak.

Portu Agintaritzaren organoak hurrengoak dira:

- a) Gobernu-organoak:
 - Administrazio Kontseilua
 - Lehendakaria.
- b) Kudeaketa-organoak:
 - Zuzendaria.
- c) Laguntza-organoak:
 - Nabigazio eta Portu Kontseilua.

40. artikulua. Administrazio Kontseilua:

Bateraezintasunak eta eginkizunak. Administrazio Kontseilua hurrengo kideek osatzen dute:

- a) Erakundeko Lehendakariak, aldi berean Kontseiluko Lehendakari ere izango denak.
- b) Berezko bi kideak, izango direnak Itsas Kapitaina eta Zuzendaria.
- c) Gutxienez 15 eta gehienez 22 izango diren Mahaikideak, autonomia-erkidegoek edo Ceuta eta Melillako hiriek ezarritakoaren arabera, eta horiek izendatuta.

Autonomia-erkidegoek eta Ceuta eta Melillako hiriek aurreko paragrafoko c) idatz-zatiak aipatu Mahaikideak izendatuko dituzte hurrengo irizpideak errespetatuz:

La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por cuatro de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del ente público Puertos del Estado.

Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 14% del total de los miembros del Consejo.

Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquel o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

El 24% del total de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

El resto de los Vocales serán designados en representación de la Comunidad Autónoma, a la que corresponderá la corrección de los ajustes porcentuales a realizar derivados de lo dispuesto en los apartados anteriores.

La designación de los Vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones públicas y entidades y organismos representados en el Consejo de Administración.

En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el Presidente del ente público Puertos del Estado.

Los nombramientos de los Vocales del Consejo de Administración a que se

Estatuko Administrazio Orokorra ordezkaturako dute, Itsas Kapitainak ez ezik, aipatu Mahaikide horietako lau kidek ere, eurentariko bat estatuko abokatua izango dela eta beste bat «Estatuko Portuak» erakunde publikokoa.

Portuko zerbitzu-gunea zein udalerritan kokatu eta udalerririk horiek %14ko ordezkariak izango dute, Kontseiluko kide guztien artean.

Ukitutako udalerririk bat baino gehiago direnean, ordezkariak izango dute lehenengo eta behin Portu Agintaritzak administratutako portuari edo portuei izena zein udalerririk eman eta udalerririk horiek edo horiek, eta, gero gero, gainerakoek, zerbitzu-guneak udalerririk ukitutako azalerarekiko proportzioan.

Kontseiluko kide guztien %24 izendatuko da Merkataritza, Industria eta Nabigazio Ganberak, enpresaburuen eta sindikatuen erakundeak eta portu-esparruan ekonomiaren aldetik garrantzitsuak diren sektoreak ordezkatzeko.

Gainerako Mahaikideak izendatuko dira autonomia-erkidegoa ordezkatzeko; autonomia-erkidegoa arduratu beharko da aurreko paragrafoetan xedatutakoak eratorritako ehunekoen doikuntza zuzentzeaz.

Mahaikideen izendapena nahitaez egin beharko da Administrazio Kontseiluan ordezkaturik dauden Administrazio publikoen eta erakunde nahiz antolakundeen proposamenaren kontuan hartuta.

Estatuko Administrazio Orokorren kasuan, proposamen hori egingo du «Estatuko Portuak» erakunde publikoaren Lehendakariak.

Administrazio Kontseiluko Mahaikideen izendapenak, c) idatz-zatiak

refiere la letra c) tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

La separación de los Vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquéllos representen.

El Consejo designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto.

No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

aipatutakoek, lau urteko iraupena izango dute, berrizatzeko aukerarekin, hurrengo lerrokadan ezarritakoari kalterik egin gabe.

Kontseiluko Mahaikideak banantzea akordatu du autonomia-erkidegoko organo eskudunak, mahaikide horiek ordezkatzeko dituzten organizazio, antolakunde eta erakundeek hala proposatuta.

Kontseiluak, Lehendakariak hala proposatuta, Idazkaria izendatu du; Idazkari hori ez bada Kontseiluko kidea, Kontseilura joango da hitz egiteko aukerarekin baina botorik gabe.

Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluko kide ez dira izango:

a) Portuan zerbitzuak eskaintzen edo jarduerak gauzatzeko dituzten sozietate edo enpresetako ugazabak, bazkideak, kontseilariak, zuzendariak, gerenteak, konfiantzako karguak, edo zuzendaritza-kideak orokorrean, zerbitzu edo jardura horiek ematea, baimentzea edo kontratatzea Portu Agintaritzaren eskumena denean edo Portu Agintaritzak hitzartu behar dituztenean, salbu eta pertsona horiek estatuan, autonomia-erkidegoan edo toki-mailan enpresa ordezkatzeko hautapenezko kargua dutenean.

b) Portuan obrak eta hornidurak edo Portu Agintaritzari behar adinako gastuak eragiten dizkion edozein jardura gauzatzeko zein enpresak edo erakundeak egin edo aurkeztuta izan eskaintzak eta enpresa edo erakunde horietan partaidetza edo zuzeneko interesa duten pertsona guztiak, salbu eta halakoak zuzenbide publikoko erakunde edo korporazioak direnean edo halakoek estatuan, autonomia-erkidegoan edo toki-mailan enpresa ordezkatzeko hautapenezko kargua dutenean.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

d) Los que se hallen incursos en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.

b) Determinar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

c) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.

d) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del Secretario, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 6 de este artículo.

e) Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

f) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su

c) Portu Agintaritzako edo portuan zerbitzuak ematen dituzten enpresa, erakunde edo korporazioetako langileak, halakoek lan-harremanak dituztenean, sindikatu-ordezkaritzako postuei dagokienez, salbu eta langile horiek estatuan, autonomia-erkidegoan edo toki-mailan hautapenezko sindikatu-kargua dutenean.

d) Bateriaezintasuna dutenak, aplikagarri den legeriaren arabera.

e) Europar Batasuneko herritar ez diren pertsonak.

Administrazio Kontseiluak hurrengo eginkizunak ditu:

a) Portua arautu eta administratzea, Lehendakariak dituen ahalmenak gorabehera.

b) Bere organoen eginkizunak eta ardurak zehaztea, eta pertsona zehatzei, fisikoei nahiz juridikoei, ahalorde orokorrak edo bereziak ematea eta ezeztatzea, halakoak ematea behar duten gaiei dagokienez.

c) Lehendakariaren ekimenez, erakundearen antolakuntza eta horren aldarazpenak onestea.

d) Bere kudeaketa-arauak eta barne jardunbideko erregelak, bere araubide ekonomikoa eta Idazkariaren eginkizunak ezartzea, artikuluko honetako 6. paragrafoan xedatutakoa aintzat hartuta.

e) Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

f) Portu Agintaritzako ustiatze- eta kapital-aurrekontuen proiektuak eta horren urte anitzeko jardute-programa onestea, bai eta horiek «Estatuko

remisión a Puertos del Estado para su tramitación.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad, el plan de empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para el adecuado funcionamiento de la entidad.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

i) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por el Director.

j) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

k) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.

l) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este ente público.

m) Autorizar créditos para la financiación del circulante.

n) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.

Portuak» erakundeari bidaltzea ere, horien gaineko izapideak egiteko.

g) Balantzea, galera-irabazien kontua, erakundearen urteko kudeaketari buruzko argibide-oroitidazkia, enpresa-plana eta, hala denean, emaitzen aplikazioari buruzko proposamena onestea, emaitza horietarik zein ehuneko destinatuko den erreserbak eratzeari akordatur, inbertsioak egiteko eta erakundearen jardunbide egokirako beharrezkoa den zenbatekoan.

h) Erakundearen inbertsioak eta finantza-eragiketak baimentzea, merkataritzako sozietateak eratzea eta horietan parte hartzea barne, alde zuzenetik beharrezko lege-betekizunak gauzatuta.

i) Ondasunak okupatzea eta eskubideak eskuratzea dakarten proiektuak, lege honetako 22. artikulua aipatu dituenak, onestea, Zuzendariak horiek ikuspuntu teknikitik onestea gorabehera.

j) Lege honek eratzikitako polizia-ahalmenak gauzatzea, halakoak beharrezkoak direnean bere helburuak betetzeko.

k) Urteko kudeaketa-helburuak finkatzea, «Estatuko Portuak» erakundeak sistema osorako ezarritako helburu orokorren esparruan.

l) Aktiboko edo pasiboko finantza-eragiketak sustatzea, halakoak «Estatuko Portuak» erakundeak onetsi behar dituela, erakunde publiko horri begira Gobernuak eta Gorte Nagusiek onesten dituzten inbertsio-, finantzaketa-, eta zorpetze-planen esparruan.

m) Zirkulatuzailea finantzatzeko kredituak baimentzea.

n) Portu Agintaritzaren merkataritza-zerbitzuen ondoriozko tarifak ezartzea.

ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como las tasas por prestación de servicios no comerciales.

o) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

p) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y los Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.

q) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

r) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio se reputen precisos.

s) Aprobar las ordenanzas del puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 106 de esta Ley.

t) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 37 no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de

ñ) Emakidak eta baimenak ematea, Sustapen Ministerioak onetsitako irizpide eta baldintza orokorren agiriekin bat etorriz, portuko jabari publikoa modu pribatiboan erabiltzearen edo modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasak biltzea, bai eta merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuen ondoriozko tasak biltzea ere.

o) Akordio, itun, hitzarmen eta kontratuak onestea, Kontseiluak zehazten duenean halakoak bere eskumenekoak izan behar direla, horien garrantziari edo gaiari erreparatuta.

p) Portu Agintaritzari Administrazio publikoetan eta edozein ordena, maila edo jurisdikziotako auzitegietan euren interesak defendatzeko dituzten akzio eta errekurtsoak egikaritzearen inguruan komenigarria dena erabakitzea.

Presa badago, ahalmen hori Lehendakariak egikarituko du, erabakitakoaren berri berehala emango diola Administrazio Kontseiluari, euren arteko lehenengo bileran.

q) Lehia askea ahalbidetzea eta portu-zerbitzu desberdinak ematean monopolio-egoerak sortuko ez direla zaintzea.

r) Bere ondarearen inguruko kudeaketa-, xedatze- eta administrazio-egintzak gauzatzea, halakoak egokitatz jotzen direnean.

s) Portuko ordenantzak onestea, lege honetako 106. artikulua jasotakoa aintzat hartuta.

t) 37. artikuluan Portu Agintaritzari begira ezarritako gainerako eginkizunak gauzatzea, halakoak beste gobernu- edo kudeaketa-organo batzuei eratziki ez zaizkienean eta aurreko idatz-zatietan aipatu ez direnean.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren

noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm.

Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros y, en todo caso, el Presidente o Vicepresidente y el Secretario.

La representación de los Vocales sólo podrá conferirse a otros miembros del Consejo por escrito y para cada sesión.

Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados.

No obstante, para el nombramiento del Director así como para el ejercicio de las funciones a que se refieren las letras e), f) y g) del apartado 5 de este artículo, será necesario que los acuerdos de adopten por mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración.

El Presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

Artículo 41. Presidente:

Nombramiento y funciones.

El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la comunidad autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad.

La designación o separación será publicada en el correspondiente diario oficial, una vez haya sido comunicada al Ministerio de Fomento, quien a su vez dispondrá su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Administrazio Kontseilua baliozkotasunez eratu ahal izateko beharrezkoa izango da bere bileretara joatea bere kide guztien erdia eta kide bat gehiago eta, edozein kasutan, Lehendakaria edo Lehendakariordea eta Idazkaria.

Mahaikideen ordezkari-tza Kontseiluko beste kide batzuei bakarrik eman ahal izango zaie, idatziz eta bilkura bakoitzari begira.

Administrazio Kontseiluaren erabakiak hartuko dira zuzenean edo ordezkari-tza bertaratu diren kideen botoen gehiengoarekin.

Hala ere, Zuzendaria izendatzeko eta artikuluko honetako e), f) eta g) idatziz-tzietatik aipatutako eginkizunak gauzatzeko beharrezkoa izango da erabakiak hartzea Administrazio Kontseiluko kideen erabateko gehiengoarekin.

Kontseiluko Lehendakariak berdinketak erabakiko ditu bere kalitateko botoarekin.

41. artikulua. Lehendakaria:

Izendapena eta eginkizunak.

Portu Agintaritzaren Lehendakaria izendatu eta bananduko du autonomia-erkidegoko edo Ceuta eta Melillako organo eskudunak, lanbide-trebetasun eta egokitasun nabariko pertsonen artean.

Izendapena eta banantzea kasuan kasuko aldizkari ofizialean argitaratuko da, Sustapen Ministerioari hori komunikatu ondoren; halaber, Sustapen Ministerioak aginduko du hori «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratzea.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

- a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
- b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones.
- c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
- d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- e) Presentar al Consejo de Administración el plan de empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.
- f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos.
- g) Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le

Lehendakariak aldi berean gauzatu ahal izango du kargu hori eta bera zein Portu Agintaritzako Lehendakaria izan eta Portu Agintaritza horrek partaidetza duen sozietateetako Administrazio Kontseiluaren Lehendakariaren edo Mahaikidearen kargua, bateraezintasunei buruzko legeriaren aplikazioak eratortzen dituen betekizunekin eta ordainsari-mugekin”.

Lehendakariak hurrengo eginkizunak ditu:

- a) Etengabe ordezkatzeari Portu Agintaritza eta horren Administrazio Kontseilua, edozein jardura eta kontratutan, pertsona fisiko edo juridiko ororen aurka, hori publikoa nahiz pribatua izan, epaiketari eta epaiketarik kanpo, Administrazio Kontseiluak dituen ahalorde-ahalmenak gorabehera.
- b) Administrazio Kontseiluaren bileren deialdia egitea, eguneko aztergaien zerrenda ezartzea, bileretan lehendakari gisa jardutea eta bilerak amaitzea, eta bilerako eztabaidak bideratzea.
- c) Erakundearen zerbitzuak kudeatzeko jarraibide orokorrak ezartzea.
- d) Portu Agintaritzari aplikatu beharreko arauak eta Administrazio Kontseiluak hartutako erabakiak betetzen direla zaintzea.
- e) Administrazio Kontseiluari aurkeztea enpresa-plana, erakundearen kudeaketa-helburuekin eta jardute-irizpideekin batera, bai eta aurrekontuen, jardute-, inbertsio- eta finantzaketa-programaren eta urteko kontuen proiektuak ere.
- f) Gastuak erabakitzea eta Zuzendariarekin modu mankomunatuan ordainketak edo funtsen mugimenduak agintzea.
- g) Administrazio Kontseiluak eskuordetzen dizkion ahalmen bereziak

delegue.

h) Las demás facultades que le atribuye la presente Ley.

Corresponde al Presidente velar por el cumplimiento de las obligaciones que esta Ley atribuye a las Autoridades Portuarias ante Puertos del Estado, especialmente en relación a las disposiciones y actos cuya aprobación o informe corresponde a éste, así como la de suministrar al mismo toda la información de interés para el sistema portuario estatal.

Artículo 42. Vicepresidente:

Designación y funciones.

El Consejo de Administración, a propuesta de su Presidente, nombrará de entre sus miembros, un Vicepresidente, no pudiendo recaer este cargo ni en el Director ni en el Secretario.

El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

Artículo 43. Director.

El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior y reconocida experiencia de, al menos, 10 años en técnicas y gestión portuaria.

La propuesta de nombramiento y cese será comunicada a Puertos del Estado con, al menos, una antelación de 15 días a la convocatoria del Consejo de Administración.

Corresponden al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la

egikaritzea.

j) Lege honek eratzikitako gainerako ahalmenak.

Lehendakariaren ardura da, lege honek «Estatuko Portuak» erakundeari begira Portu Agintaritzei eratziki dizkien betebeharrak gauzatzen direla zaintzea, bereziki, hark onetsi behar dituen xedapen eta egintzei dagokienez edo halakoei begira eman behar dituen txostenei dagokienez, bai eta erakunde horri estatuko portu-sistemarentzako interesgarria den informazio oro ematea ere.

42. artikulua. Lehendakariordea:

Izendapena eta eginkizunak.

Administrazio Kontseiluak, bere Lehendakariak hala proposatuta, bere kideen artean, Lehendakariordea izendatuko du; kargu hori ezin izango dute izan Zuzendariak eta Idazkariak.

Lehendakariordeak Lehendakaria ordeztzen du hutsune-, absentzia- edo gaixotasun-kasuetan; orobat, Lehendakariak edo Administrazio Kontseiluak eskuordetzen dizkion eginkizunak gauza ditzake.

43. artikulua. Zuzendaria

Zuzendaria izendatu eta bananduko da Administrazio Kontseiluaren erabateko gehiengoarekin, Lehendakariak hala proposatuta, goi-mailako titulazioa eta esperientzia nabarmena duten pertsonen artean, halakoek, gutxienez, 10 urte gauzatu dituztenean portuko tekniketari eta kudeaketari.

Izendapen- eta banantze-proposamena «Estatuko Portuak» erakundeari komunikatuko zaio, Administrazio Kontseiluaren deialdia egin baino 15 egun lehenago gutxienez.

Lehendakariak hurrengo eginkizunak ditu:

a) Erakundearen eta bere zerbitzuaren

entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuida expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria.

d) La elaboración y sometimiento al Presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversiones, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

Artículo 44. Consejo de Navegación y Puerto.

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

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

zuzendaritza eta kudeaketa arrunta gauzatzea, Portu Agintaritzaren gobernu-organoetatik jasotzen dituen jarraibide orokorren arabera, bai eta Lehendakariari erakundearen egitura organikoaren proposamena bidaltzea ere.

b) Administrazio-espedienteak hastea eta horien izapideak egitea, hori ez zaionean esanbidez eratziki beste organo bati, bai eta baimenei eta emakidei buruzko txostena nahitaez ematea ere, horien oinarri izango diren jarduera-proiektu eta -proposamenen azterketa eta txosten teknikoak eginez.

c) Portu Agintaritzak betearazi behar dituen obra-proiektuei onespren teknikoa ematea.

d) Erakundearen kudeaketa-helburuak eta jardute-irizpideak, aurrekontuen, jardute-, inbertsio-, finantzaketa-programen eta urteko kontuen, eta erakundeak behar duen langile-kopuruaren aurreproiektuak egitea eta halakoak Lehendakariaren esku uztea, horrek aztertu ditzan eta erabakia har dezan.

44. artikulua. Nabigazio eta Portu Kontseilua.

Itsas Kapitaintzaren eta Portu Agintaritza bakoitzeko Lehendakariaren laguntza- eta informazio-organo gisa, estatuaren titulartasuneko portu guztietan sortuko da Nabigazio eta Portu Kontseilua; bertan ordezkari izan dezakete hala eskatzen duten pertsona fisiko eta juridikoek, baldin eta egiaztatzen bada pertsona horiek zuzeneko eta nabaria den interesa dutela, portuaren edo itsas merkataritzaren jardunbidea egokia izan dadin, edo horretarako modu eragingarrian lagun dezaketela.

Ordezkaritza izan dezaketenen artean egongo dira:

a) Las Entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.

b) Las Corporaciones de Derecho Público y Entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.

c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

Artículo 45. Régimen económico.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 46. Fondo de contribución.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 47. Fondo de Financiación y Solidaridad.

El Fondo de Financiación y Solidaridad estará constituido por las cantidades que voluntariamente los organismos públicos portuarios con excedentes de tesorería pongan a disposición de otras, con el interés que en cada caso se fije de acuerdo con las condiciones del mercado.

Puertos del Estado deberá autorizar previamente las anteriores operaciones, a fin de que la utilización del Fondo no suponga beneficios económicos o

a) Portuarekin zerikusia duten eskumenak egikaritu eta jarduerak gauzaten dituzten erakunde publikoak.

b) Zuzenbide publikoko korporazioak eta erakunde edo organizazio pribatuak, horien jarduerak zerikusia duenean portuko edo itsasoko jarduerekin.

c) Portu Agintaritzaren lurralde-esparruan itsasoko eta portuko sektoreetan ordezkaritza handiena duten sindikatuak.

Kasuan kasuko Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluek erabakiko dute Nabigazio eta Portu Kontseiluko kideak izendatzeko nahiz kargutik kentzeko modua eta bilkuren araubidea.

45. artikulua. Araubide ekonomikoa.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

46. artikulua. Kontribuzio-funtsa.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

47. artikulua. Finantzaketa eta Elkartasun Funtsa.

Finantzaketa eta Elkartasun Funtsa eratuko dute portuko erakunde publikoen artean zeinek izan altxorreko soberakinak eta halakoek borondatez beste batzuen eskuragarri jartzen dituzten zenbatekoekin, kasu bakoitzean merkatuko baldintzen arabera ezartzen den korrituarekin.

«Estatuko Portuak» erakundeak alde zuzenetik aurretik baimendu beharko ditu eragiketa horiek, Funtsaren erabilerak kontraprestaziorik gabeko onura

transferencias de créditos sin contraprestación, ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general.

Artículo 48. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos.

Las Autoridades Portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 49. Régimen patrimonial.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 50. Régimen presupuestario y de control.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 51. Régimen tributario.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los

ekonomikoak edo kredituen transferentziak sor ez ditzan, eta erabilera horrek interes orokorreko portuen artean lehia askea zaildu edo desbideratzen duen beste edozein neurri sor ez dezan.

48. artikulua. Bere baliabideak kobratu ahal izatea bermatzeko neurriak.

Portu Agintaritzek premiamenduaren administrazio-prozedura erabili ahal izango dute, euren zerbitzuen bidez, zuzenbide publikoko sarreren izaera duten zorrak eragingarri egiteko.

Era berean, Ekonomia eta Ogasun Ministerioko organo biltzaileekin hitzartu ahal izango dute sarrera horiek biltzeko kudeaketa, Baliabideak Biltzeari buruzko Erregelamendu Orokorrean ezarritakoaren arabera.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

49. artikulua. Ondare-araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

50. artikulua. Aurrekontu- eta kontrol-araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

51. artikulua. Tributu-araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide

Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 52. Régimen de personal.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Título II

De la gestión del dominio público portuario

Capítulo I

Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios

Sección 1.

Disposiciones generales

Artículo 53. Contenido del dominio portuario estatal.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 54. Utilización del dominio público portuario estatal.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 55. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

52. artikulua. Langileen araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

II. titulua

Portuko jabari publikoaren kudeaketa

I. kapitulua

Portuko jabari publikoa erabiltzea eta portu-zerbitzuak ematea

1. atala.

Xedapen orokorrak

53. artikulua. Estatuaren portu-jabariaren edukia.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

54. artikulua. Estatuaren portuko jabari publikoaren erabilera.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

55. artikulua. Baimendutako jarduera, instalazio eta eraikuntzak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Artículo 56. Solicitud de autorización o concesión.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Sección 2.

Autorizaciones

Artículo 57. Ambito de exigencia.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 58. Extinción.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 59. Actividades industriales, comerciales o de servicios al público.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 60. Régimen de vertidos.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 61. Recepción de residuos.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los

56. artikulua. Baimena edo emakida eskatzea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

2. atala.

Baimenak

57. artikulua. Galdatze-esparrua.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

58. artikulua. Azkentzea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

59. artikulua. Industria-jarduerak, merkataritza-jarduerak edo jendaurreko zerbitzuetarako jarduerak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

60. artikulua. Isurketen araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

61. artikulua. Hondakinak jasotzea

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide

Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 62. Obras de dragado.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Sección 3.

Concesiones

Artículo 63. Ambito de exigencia.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 64. Actos de disposición o gravamen.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 65. Rescate.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Sección 4.

La prestación de los servicios portuarios

Artículo 66. Concepto de servicios portuarios.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

62. artikulua. Dragatze-obrak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

3. atala.

Emakidak.

63. artikulua. Galdatze-esparrua.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

64. artikulua. Xedatze- edo kargatze-egintzak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

65. artikulua. Erreskatea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

4. atala.

Portu-zerbitzuak ematea

66. artikulua. Portu-zerbitzuen kontzeptua.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Artículo 67. Régimen de prestación.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Capítulo II

Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios

Sección 1.

Normas generales

Artículo 68. Objetivos a cubrir.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Sección 2.

Cánones

Artículo 69. Canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 69 bis.

Canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

67. artikulua. Zerbitzuak emateko araubidea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

II. kapitulua

Estatuaren portu-jabari publikoa erabiltzeko eta portu-zerbitzuak emateko araubide ekonomikoa

1. atala.

Arau orokorrak

68. Bete beharreko helburuak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

2. atala.

Kanonak

69. artikulua. Portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko tasa.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

69bis artikulua.

Jendaurreko zerbitzuak ematearen eta merkataritzako nahiz industriako jarduerak gauzatzearen ondoriozko kanona.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Artículo 69 ter.

Exenciones.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Sección 3.

De las tarifas por servicios portuarios

Artículo 70. Ámbito y determinación.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 71. Exenciones.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 72. Tarifas de servicios de gestión indirecta.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Artículo 73. Consignatario de buques.

A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.

El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones

69 ter artikulua.

Salbuespenak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

3. atala.

Portu-zerbitzuen ondoriozko tarifak

70. artikulua. Esparrua eta zehaztapena.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

71. artikulua. Salbuespenak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

72. artikulua. Zeharkako kudeaketa-zerbitzuen tarifak.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

73. artikulua. Ontzien kontsignataria.

Lege honen ondoreetarako, ontzi baten agente kontsignatariotzat joko da ontzi-ustiatzailearen edo -jabearen izenean eta hori ordezkatzeko jarduten duen pertsona fisikoa edo juridikoa.

Kontsignatarioak, halakoa dagoenean, Portu eta Itsas Agintaritzei begira betebeharra izango du, ontzia portuan egotearen ondoriozko tasa edo beste

que se establecan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley.

En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque.

En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.

Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.

El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

Título III

De la Marina Mercante

Capítulo I

Objetivos

Artículo 74. Objetivos.

kontzeptu batzuentzat zein likidazio ezarri eta likidazio horiek ordaintzeko, lege honetan xedatutakoarekin bat etorriz.

Ontzia kontsignatuta ez badago, ontziko kapitainak izango du likidazio horiek ordaintzeko betebeharra.

Bi kasuetan, ontzi-ustiatzaileak edo -jabeak ordainketa egiteko betebeharra izango du, izaera solidarioarekin.

Kontsignatarioaren erantzukizuna, ontziak zein merkatu-gai garraiatu eta merkatu-gai horien zamatzaile edo jasotzaileei begira ontzi-ustiatzaileak hartu dituen betebeharrak gauzatzeari dagokionez, merkataritzako legeria bereziak arautuko du.

Kontsignatarioak Portu Agintaritzari edo Itsas Kapitaintzari begira dituen betebeharrak bermatzeko, ontzien kontsignatarioak portu-erakundeetan gordailutu beharko ditu behar besteko ekonomia-bermeak edo banku-abalak, lege honen 59.2 artikuluko baldintza orokorren agirian zehaztutako irizpideekin bat etorriz.

Ontzi baten agente kontsignatarioak alde bakarrez uko egin ahal izango dio ontzi horren kontsignatarioa izateari, uko-egite hori modu sinesgarrian komunikatuz Portu Agintaritzari eta Itsas Kapitaintzari; uko-egite hori eragingarria izango da Agintaritza bakoitzari begira, eurentariko bakoitzari kasuan kasuko komunikazioak egin arte dituen zorrak ordaindu ostean.

III. titulua

Merkataritzako Marina

I. kapitulua

Helburuak

74. artikulua. Helburuak.

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos:

La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.

La tutela de la seguridad de la navegación marítima.

La tutela de la seguridad marítima.

La protección del medio ambiente marino.

La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.

El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

Capítulo II

Explotación naviera y régimen de las navegaciones

Sección 1.

Buques y Empresas navieras

Artículo 75. Registro de Buques y Empresas Navieras.

El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

- Los buques abanderados en España.
- Las empresas navieras españolas.

A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se hará constar todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

Merkataritzako Marina arduratuko da, Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikuluan Estatuko Administrazioari esleitutako eskumenen esparruan, hurrengo helburuak lortzeaz:

1. Itsasoan giza bizitzaren segurtasuna babestea.

2. Itsas nabigazioaren segurtasuna babestea.

Itsas segurtasuna babestea.

4. Itsas ingurumena babestea.

Herraldearen beharriaz eskatzen dituzten zerbitzuak izatea, itsas garraioari dagokionez.

Interes publikoko nabigazioei eustea.

II. kapitulua

Ontzi-ustiapena eta nabigazioen araubidea

1. atala.

Ontziak eta enpresa ontzi-ustiatzaileak

75. artikulua. Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistroa.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistroa administrazio izaerako erregistro publikoa da, xedetzat duena hurrengoak inskribatzea:

- Espainian banderapean jarritako ontziak.
- Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileak.

Identifikazio-ondoreetarako, ontzien inskripzioan jasoko dira horien oinarriko inguruabarrak eta inguruabar horien aldarazpenak, bai eta ontzi horien jabetza eskuratzeko edo eskualdatzeko egintza eta kontratuak, hipotekak eratzeko edo eskubide errealak ezartzeko egintza eta kontratuak eta lege nahiz erregelamendu bidez ezarritako beste

En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimoquinta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Artículo 76. Abanderamiento de buques.

Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.

Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España o países de la Comunidad Económica Europea siempre que, en este último caso, designen un representante en España.

Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

Las condiciones de todo tipo que deben ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento en España se establecerán reglamentariamente.

Artículo 77. Dotaciones de los

edozein inguruabar.

Enpresa ontzi-ustiatzaileen inskripzioan jasoko dira eratzte-egintza eta horren aldarazpenak, beraien administratzaileen izendapena eta kargu-kentzeak, beraien jabetzapeko ontziak edo beraiek ustiatzen dituztenak, eta lege nahiz erregelamendu bidez ezarritako beste edozein inguruabar.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistroko inskripzioak ez du askatzen beste erregistro publiko batzuei begira izan daitezkeen inskripzio-eginbeharretatik.

Artikulu honetan xedatutakoak ez dio kalterik egingo hamabosgarren xedapen gehigarrian, Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro Berezia arautzekoan, ezarritakoari.

76. artikulua. Ontziak banderapean jartzea.

Espanian behar bezala erregistratutako eta banderapean jarritako ontziek Espainiako naziotasuna izango dute ondore guztietarako.

Ontzi zibilak erregistratzeko eta banderapean jartzeko ahalmena izango dute Espainian edo Europako Ekonomia Erkidegoko herrialdeetan bizi diren pertsona fisikoek eta egoitza duten pertsona juridikoek; azken kasu horretan, pertsona juridikoek ordezkaria izendatu beharko dute Espainian.

Espainiako ontzi zibilak behin-behinean atzerrian jarri ahal izango dira banderapean eta atzerriko ontziak Espainian, erregelamendu bidez ezarritako kasuetan.

Ontzia Espainiako banderapean jartzeko baimena eman aurretik bete behar diren baldintza-mota guztiak erregelamendu bidez ezarriko dira.

77. artikulua. Ontzietako dotazioak.

buques.

El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

El Capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.

Artículo 78. Responsabilidad civil.

Las Empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

Ontzien dotazioko kideen kopurua eta horien lanbide-trebakuntzaren baldintzak egokiak izan behar dira, une oro nabigazioaren eta ontziaren segurtasuna bermatzeko, kontuan hartuta ontziak teknikaren eta ustiapenaren aldetik dituen ezaugarriak, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera.

Ontzi nazionaletako kapitainak eta lehenengo ofizialak Europako Gune Ekonomikoko estatu kide bateko naziotasuna izan beharko dute, salbu eta Itsas Administrazioak ezartzen duenean enplegu horiek gauzatu behar dituztela Espainiako naziotasuna duten herritarrek, enplegu horietan ohikotasunez egikaritu behar direlako aginte publikoaren prerrogatibak, betiere, prerrogatiba horiek ez badira euren jardueretatik gutxi batzuk.

Dotazioko gainerako kideei dagokienez, gutxienez, ehuneko 50ak, merkataritzako ontzien kasuan, Espainiako edo Europako Gune Ekonomikoko beste estatu kide bateko naziotasuna izan beharko dute.

78. artikulua. Erantzukizun zibila.

Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileek betebeharra izango dute, ontziak ustiatzean izan dezaketen erantzukizun zibila aseguratzeko, Gobernuak erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera, nazioarteko merkatuan jarduera-adar horretan ohikoak diren estaldurekin bat etorritik.

Arauketa horrek ezarriko ditu, orobat, erantzukizun zibilari buruzko asegurua izateko betebeharra eta aseguru horren norainokoa, aurreko lerrokadara bildu gabeko osterantzeko ontzi zibilei dagokienez, halakoak Espainiakoak direnean.

Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deberán tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.

Sección 2.

Comercio exterior de buques

Artículo 79. Importación y exportación de buques.

Las Empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.

Las Empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa naviera preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil.

Edu berean, atzerriko ontziek nabigatzen dutenean gune ekonomiko eskusibotik, ondoko gunetik, lurralde-itsasotik edo barne uretatik, Gobernuak zehaztuko du ontzi horiek zein kasutan aseguratu beharko duten erantzukizun zibila, erantzukizun hori nabigazioak erator dezakeenean, bai eta estaldura horren norainokoa ere.

2. atala.

Ontzien kanpo merkataritza

79. artikulua. Ontziak inportatzea eta esportatzea.

Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileek euren jarduera gauzatzeko behar dituzten merkataritzako ontziak inportatu ahal izango dituzte, baldin eta alde zuzenetik egiaztatzen badute ontzi horiei jatorrizko erregistroan baja eman zaiela eta ontzi horiek segurtasunari edo beste inguruabar batzuei buruzko kontrol teknikoak gainditzen dituztela, indarreko legeriarekin bat etorritik.

Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileek askatasunez esportatu ahal izango dituzte euren jabetzako merkataritzako ontziak, halakoak Espainiakoak direnean.

Hala ere, ontzi horien gainean, zamak, kargak edo itsas kreditu pribilegiatuak daudenean, indarreko legeriak aitortutakoak eta Merkataritzako Erregistroan edo horren ordeko erregistroetan inskribatutakoak, uztailaren 25eko 19/1989 Legearen azken xedapenetatik bigarrenen xedatutakoarekin bat etorritik, hartzekodunak esportazioa gauzatu aurretik eskatu ahal izango du enpresa ontzi-ustiatzaileak behar adinako bermea ematea, Espainiako lurraldean betearazteko moduko ondasunen edo eskubideen gainean edo ontzi-ustiatzaileak zorraren zenbatekoa zainpean uztea Kode Zibilaren 1.176.etik 1.181.era arteko artikuluetan

A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.

Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Marítimas serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.

En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior.

Sección 3.

Navegación interior

Artículo 80. Régimen de la navegación interior.

La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas

ezarritako moduan.

Ondore horretarako, Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak eskubideak inskribatuta dituzten hartzekodunei jakinaraziko die baja-espeditatea dagoela Ontzien Erregistroan, artikuluko honek aitortu dien eskubidea egikaritu ahal izateko.

Ontzien eta Itsas Enpresen Erregistroan baja emateko eskabideak aurkeztuko ditu ontziaren erregistro-titularrak Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusian; baja eman dela ulertuko da eskabidea ez bada esanbidez ebazten berrogeita bost eguneko epean.

Salbuespeneko inguruabarretan, nazioko lurraldearen oinarritzako itsas komunikazioak edo zuzkiduren nahiz merkatu-gaien hornidura ziurtatuta ez daudenean, Gobernuak erregelamendu bidez ezarri ahal izango ditu merkataritzako ontziak esportatzeko aplikatu beharreko baldintza edo murrizketak.

Neurri horiek indarrean izango dira aipatu inguruabarrek iraun bitartean.

Artikulu honetan xedatutakoak ez dio kalterik egingo kanpo merkataritzari buruzko arautegian ezarritakoari.

3. atala.

Barneko nabigazioa

80. artikulua. Barneko nabigazioaren araubidea.

Merkataritza-helburuarekin egiten den barneko nabigazioa erreserbatuko zaie Espainiako merkataritzako ontziei, horren inguruan Europako Erkidegoko arautegiak ezarritakoa gorabehera.

Salbuespenez, jarduera jakin bat gauzatzeko ez dagoenean Espainiako merkataritzako ontzi egokirik edo erabilgarririk, eta inguruabar horrek iraun bitartean, Sustapen Ministerioak baimena eman ahal izango die

podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.

Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.

La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.

Sección 4.

Navegación de cabotaje

Artículo 81. Navegación de cabotaje.

La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.

La realización, con la finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 7.4 de esta Ley se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo.

El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la

Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileei, atzerriko merkataritzako ontziak kontratatu eta erabil ditzaten, barneko nabigazioak gauzatzeko.

Aurreko paragrafoan aipatu ontziek askatasunez gauzatu ahal izango dute barneko nabigazioa, itsas segurtasunari, nabigazioari eta despatxoari dagokienez erregelamendu bidez emango diren arauekin bat etorritik.

Linea erregularreko barne nabigazioa merkataritza-helburuarekin egiten denean, Administrazio eskudunak eman beharreko administrazio-baimenaren mende geratu ahal izango da.

4. atala.

Kabotajeko nabigazioa

81. artikulua. Kabotajeko nabigazioa.

Merkataritza-helburuarekin egiten den kabotajeko nabigazioa erreserbatuko zaie Espainiako merkataritzako ontziei, horren inguruan Europako Erkidegoko arautegiak ezarritakoa gorabehera.

Salbuespenez, jarduera jakin bat gauzatzeko ez dagoenean Espainiako merkataritzako ontzi egokirik edo erabilgarririk, eta inguruabar horrek iraun bitartean, Sustapen Ministerioak baimena eman ahal izango die Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileei, atzerriko merkataritzako ontziak kontratatu eta erabil ditzaten, kabotajeko nabigazioak gauzatzeko.

Linea erregularreko kabotajeko nabigazioa, horrek merkataritza-helburua duenean, eta lege honen 7.4 artikulua araberako interes publikokotzat jotzen denean, artikulua horretan jasotakoarekin bat etorritik gauzatu da.

Sustapen Ministerioak zehaztuko ditu enpresa ontzi-ustiatzaileek gauzatu behar dituzten betekizunak euren gaitasun ekonomikoa egiaztatzeko, bai

de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.

A los efectos de esta Ley tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.

Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

Sección 5.

Navegación exterior y extranacional

Artículo 82. Navegación exterior y extranacional.

En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

eta ontziek halako nabigazio-motetan jarduteko izan beharreko betekizunak ere.

Lege honen ondoreetarako linea erregularizat joko dira kabotaje-zerbitzuak, izen hori izan ez arren, zerbitzu horiek modu orokorrean eskaintzen zaizkienean kasuan kasuko erabiltzaileei eta zerbitzu horiek ematen direnean kabotajeko zerbitzu erregularrekin berdinetako moduko erregularitasun-, publizitate- eta kontratazio-baldintzetan.

Artikulu honetan xedatutakoa ez zaie aplikatuko itsas garraioaren gaian eskumena duten autonomia-erkidegoei, itsas garraioa autonomia-erkidego bereko portuen artean egiten denean, beste lurralde-esparru batzuetako portuekin edo puntuekin loturarik izan gabe.

5. atala.

Kanpoko eta nazioz gaindiko nabigazioa

82. artikulua. Kanpoko eta nazioz gaindiko nabigazioa

Lehia askearen edo merkataritza-askatasunaren printzipioen aurkako edo nazioarteko itsas garraioarentzat zein printzipio izan oinarritzakoak eta printzipio horien aurkako eraso larriak daudenean, eta eraso horiek Espainiako ontzietan eragina dutenean, Gobernuak behar besteko neurriak eta xedapenak erabaki hartu izango ditu, gatazka horretan Espainiako interesak defendatzeko

Gobernuak, Europako Erkidegoko arautegia edo Espainiak izenpetutako nazioarteko akordioak errespetatuta, trafiko batzuk, oso-osoan edo zati batean, erreserbatu ahal izango die Espainiako edo Europako Erkidegoko merkataritzako ontziei, baldin eta hori beharrezkoa bada nazioaren ekonomiarako edo defentsarako.

Sección 6.

Establecimiento de obligaciones de servicio público.

Artículo 83. Establecimiento de obligaciones de servicio público.

La Administración competente podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad.

Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones.

Asimismo, la Administración competente podrá establecer obligaciones específicas a las Empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social.

Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las Empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

Sección 7.

Conferencias marítimas y consejos de usuarios

Artículo 84. Conferencias marítimas y consejos de usuarios.

Se entiende por conferencia marítima

6. atala.

Zerbitzu publikoko betebeharrak ezartzea.

83. artikulua. Zerbitzu publikoko betebeharrak ezartzea.

Administrazio eskudunak zerbitzu publikoko betebeharrak ezarri ahal izango ditu linea erregularreko barneko eta kabotajeko nabigazioko zerbitzuetatik egokitzen jotzen dituenetan, euren ezaugarri bereziak aintzat hartuta, zerbitzu horiek jarraitutasun- eta erregularitasun-baldintzetan ematea bermatzeko helburuarekin.

Betebehar horiek, hala denean, eskubidea sortuko dute Administrazioarengandik konpentsazio ekonomikoak jasotzeko, izaera orokorrarekin edo kasuan kasuko baimenetan ezarritako baldintzetan.

Era berean, Administrazio eskudunak betebehar bereziak ezarri ahal izango dizkie enpresa ontzi-ustiatzaileei, halakoek gauzatzen dituztenean barneko, kabotajeko, kanpoko edo nazioarteko nabigazioaren zerbitzu erregularrak edo ez-erregularrak, salbamendu, itsas segurtasun, kutsaduraren aurkako borroka eta osasun arrazoiengatik edo herri-onurako nahiz gizarte-intereseko beste arrazoi larriengatik.

Betebehar horrek eskubidea sortuko du, hala denean, ukitutako enpresek kasuan kasuko konpentsazioa jasotzeko, izan dezaketen kostu gehigarriengatik.

7. atala.

Itsas konferentziak eta erabiltzaileen kontseiluak

84. artikulua. Itsas konferentziak eta erabiltzaileen kontseiluak

Itsas konferentzia gisa ulertuko da bi

un grupo constituido por dos o más Empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.

Las conferencias marítimas deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios.

Dichas conferencias estarán sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios, que pueda crear situaciones dominantes por parte de las Empresas integrados en las mismas.

Los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior podrán constituir organizaciones denominadas consejos de usuarios, con objeto de defender sus intereses, especialmente en lo referente a las condiciones tarifarias y de calidad y regularidad en que se prestan dichos servicios, y ofrecer a sus miembros un servicio de asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

Artículo 85. Obligaciones de información y consulta.

Las conferencias marítimas cuyos buques hagan escala en puertos

empresa ontzi-ustiatzailek edo gehiagok osatutako taldea, baldin eta enpresa horiek linea erregularreko kabotaje, kanpo edo nazioz gaindiko nabigazioa egiten badute, itsas bide jakin batean edo batzuetan, muga geografiko zehatz batzuen barruan, eta akordio bat hitzartu badute, bere izaera edozein dela, horren esparruan jarduteko, aplikatuz era bereko edo erkideak diren pleitak edo nabigazioari dagokionez hitzartutako baldintzetatik edozein.

Itsas konferentziek bermatu beharko dute zerbitzu-eskaintza behar bestekoa eta eragingarria izatea, erabiltzaileen interesak kontuan hartuz.

Konferentzia horiek lehia izango dute konferentzia horietara bildu ez diren zerbitzu erregularrekin eta, hala denean, zerbitzu ez-erregularrekin, halakoek itsas bide horietan jarduten dutenean; konferentzien jardunak inola ere ezin du lehia ezabatu konferentziek zerbitzuak ematen dituzten merkatuko zati garrantzitsuetan, lehiarik ezaren ondorioz konferentziak osatzen dituzten enpresen nagusitasun-egoerak sortuz.

Konferentzietara bildutako linea erregularretako zerbitzuen erabiltzaileek aurreko paragrafoan ezarritakoarekin bat etorriz, erabiltzaileen kontseiluak izeneko erakundeak eratu ahal izango dituzte, xede izanik euren interesak defendatzea, batik bat, tarifa-baldintzei eta zerbitzuak emateko kalitate- eta erregularitasun-baldintzei dagokienez, eta euren kideei pleiten eta itsas zerbitzuen inguruko aholkularitza- eta kontsulta-zerbitzua eskaintzeko.

85. artikulua. Informazio- eta kontsulta-betebeharrak.

Itsas konferentziek, euren ontziek merkatu-gaiak kargatzeko edo

españoles para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante, en el caso de serles requerido por ésta, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, las tarifas y demás condiciones de transporte.

En el supuesto de que se encuentren constituidas conferencias marítimas y consejos de usuarios, ambas organizaciones deberán efectuar consultas mutuas cada vez que fueran solicitadas por alguna de las partes con vistas a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos.

Capítulo III

Administración marítima

Sección 1.

Administración Central

Artículo 86. Competencias del Ministerio de Fomento.

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 74, corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

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

Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

deskargatzeko Espainiako portuetan eskala egiten dutenean, Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari komunikatu beharko diote, horrek hala agindu badie, adostu dituzten zama-banaketak, eskalak edo irteerak, akordio horiekin zuzeneko lotura duten agiriak, tarifak eta garraioaren gainerako baldintzak.

Itsas konferentziak eta erabiltzaileen kontseiluak eratu badira, bi erakundeek elkarrekiko kontsultak egin beharko dituzte, alderdietako baten batek iritzia eskatzen dienean, itsas garraioen jardunbidearen inguruko arazoak konpontze aldera.

III. kapitulua

Itsas Administrazioa

1. atala.

Administrazio Zentrala

86. artikulua. Sustapen Ministerioaren eskumenak.

74. artikuluan xedatutakoaren esparruan, Sustapen Ministerioak eskumenak ditu itsas nabigazioa eta ontzidi zibila orokorrean antolatzeko gaien, horren salbuespen izanik Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Ministerioak dituen eskumenak arrantzako ontzidiaren eta arrantza-sektorea antolatzearen gain.

Bereziki, hurrengoak dira Sustapen Ministerioaren eskumenak:

Itsasoan giza bizitzaren eta nabigazioaren segurtasuna, Espainiako plataforma finko edo ontzi zibil guztiei dagokienez, bai eta atzerritarrei dagokienez ere, halakoak daudenean Espainiak subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa zein gunetan egikaritu eta gunehorietan kokatutako uretan, eta

Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87.

Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales.

En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y

nazioarteko zuzenbidearekin bat etorritz.

Itsasoan giza bizitzaren salbamendua, bai eta itsasoko uren garbiketa eta itsas inguruneko kutsaduraren aurkako borroka ere, kutsadura hori sortzen dutenean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontziek edo plataforma finkoek, horretarako egokiak izan daitezkeen neurriak hartuz eta, bereziki, lege honen 118.2 artikulua d) idatz-zatian aipatutakoak, eta 87. artikuluko plan nahiz programek ezarritakoaren arabera jardunez.

Espainiako ontzi zibilen egoeraren, banderatzearen eta erregistroaren kontrola, bai eta despatxoaren arauketa ere, kalterik egin gabe alde zuzenetik beste Administrazio batzuek nahitaez eman behar dituzten baimenei.

Itsas nabigazioaren zerbitzuen inguruko emakida edo baimenak ematea, salbu eta autonomia-erkidego batek eskumenak dituztenean itsas garraioaren gaian, eta itsas garraio hori autonomia-erkidego bereko portu edo puntuen artean egiten denean, beste lurralde-esparru batzuetako portuekin edo puntuekin loturarik izan gabe.

Espainiako ontzi zibil guztien ikuskapen eta kontrol teknikoak, irratielektrikoak, segurtasunari buruzkoak eta kutsadura prebenitzeari buruzkoak antolatu eta betearaztea, bai eta Espainian eraikitzen ari diren ontzi guztiena ere, eta atzerriko ontziena, nazioarteko akordioek baimendutako kasuetan.

Esparru horretara biltzen dira ontziaren aparatuak eta osagaiak edo ontziaren materialak edo ekipamenduak onestea eta homologatzea, itsas segurtasuna, itsasoan giza bizitza eta nabigazioa babesteko arrazoiengatik.

de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de Entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa, y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de Entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las

Arestian aipatu ikuskapen eta kontrolak eragingarritasunez gauzatu ahal izango dira, dela zuzenean Sustapen Ministerioaren bidez, dela erakunde laguntzaileen bidez, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera; edozein kasutan, erakunde laguntzaileek jardungo dute Administrazio titularrak emandako irizpide eta jarraibideen mende, eta euren zerbitzuen kontraprestazio gisa jaso ahal izango dituzte euren kostuak estaltzeko ezarritako konpentsazio ekonomikoak.

Itsasoko sorospena, salbamendua eta atoiak, aurkikuntzak eta ateratzeak, horien salbuespen izanik material militararena edo defentsarekin zerikusia dutenena, Defentsa Ministerioaren eskumenekoak izaten jarraituko dutela, eta kalterik egin gabe balio historiko, artistiko edo arkeologikoko aurkikuntzen edo ateratzeen kasuan Administrazio eskudunak izan ditzakeen ahalmenei.

Estatuko Administrazioaren zuzeneko jardunaren ondorioz, saria edo konpentsazioak sortzen direnean, halakoak zuzenean sartuko dira Altxorrean, sarrera hori eragin duten jardueren garapenerako kreditua sortzeko aukerarekin.

Administrazioak arestian aipatu jarduerak gauzatzen dituenean, erakunde pribatu edo publikoen bidez, aipatu sariak edo konpentsazioak banatzeko formulak hitzartu ahal izango ditu zerbitzuak emateko kasuan kasuko kontratuetan.

Itsas trafikoa antolatu eta kontrolatzea, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako uretan, kalterik egin gabe

competencias que se atribuyan a otras Autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.

El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.

El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

- a) Contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.
- b) La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.

beste agintaritza batzuei eratzikitako eskumenei, eta, bereziki, Defentsa Ministerioari dagozkion eskumenei nazio-subiranotasuna defendatzeko.

Tarifen eta itsas zerbitzu mota guztiak ematearen ondoriozko araubidea, baita zerbitzu publikoko betebeharrak ezartzea ere, hori ez zaienean eratziki beste Administrazio batzuei

Itsas langile zibilen erregistroa eta kontrola, ontzi zibiletako dotazioen gutxieneko osaera segurtasun-ondoreetarako, Espainiako ontzi zibil guztien dotazioetako kide izateko gaitasun-, lanbide- eta titulazio-baldintza orokorrak zehaztea, kalterik egin gabe Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Ministerioaren eskumenei, itsas arrantzako eta urpeko arrantzako lanbide-heziketako trebakuntzaren eta irakaskuntzen gaian, arrantza-ontzietako dotazioei dagokienez.

Itsasargien Batzordean edo erakundeekin elkarlanean aritzeko beste tresna batzuetan parte hartzea itsas seinaleen gaian, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako uretan, hurrengo inguruabarrei dagokienez:

- a) Seinaleen ezaugarri teknikoak nahiz jardunbide operatiboa eta kokapen egokia zehazten laguntzea, ontzien eta nabigazioaren segurtasuna babesteko.
- b) Itsas seinaleen sistemak euren artean koordinatzea eta sistema horiek eta nabigazio aktiborako lagungarri diren beste sistema batzuk koordinatzea.

El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.

Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente Ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 87. Del servicio público de salvamento.

El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes.

Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino.

Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

- Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

Zehatzeko ahalmena egikaritzea, indarreko legerian ezarritakoarekin bat etorritz.

Lege honetan edo antolamendu juridikoko gainerako arauetan eratzkitzen zaizkion eskumen guztiak.

87. artikulua. Salbamenduko zerbitzu publikoa.

Itsasoan giza bizitzaren salbamenduko eta itsas ingurunearen kutsaduraren aurkako borrokaren zerbitzu publikoa Estatuko Administrazioak emango du, bai eta eskudun diren gainerako Administrazio publikoek ere, koordinazio-printzipioarekin bat etorritz, kasuan kasuko planen eta programen bidez.

Plan eta programa horiek Administrazio bakoitzaren jarduerak osotasunean hartuko dituzte kontuan, bai eta jarduera horiek gauzatzeko tresnak ere, beraien titulartasuna, atxikipen funtzionala edo lurralde-kokalekua gorabehera.

Gobernuak, Sustapen Ministroak hala proposatuta, Itsasoan Giza Bizitzaren Salbamenduko eta Itsas Ingurunearen Kutsaduraren Aurkako Borrokaren Zerbitzu Berezien Plan Nazionala onetsiko du.

Gai horretan autonomia-erkidego eskudunek onesten dituzten planak bat etorri beharko dira Plan Nazionalen baliabideen mobilizazioari eta koordinazioari buruz ezarritako jarraibideekin.

Plan horrek oinarrizko helburuak izango ditu:

- Bilaketa, giza bizitzen salbamendu eta itsas kutsaduraren aurkako borrokarako lanak egiteari dagokionez, gai diren baliabide desberdinen jarduna koordinatzea, baliabide horiek Administrazio desberdinetakoak direnean, bai eta erakunde publiko

- Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.
- Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

El Plan Nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Para la elaboración de los programas, la Administración del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

La Administración del Estado podrá desarrollar los programas con personal y medios propios o adscritos a la misma, o bien mediante contratos con Empresas, públicas o privadas, o convenios con Entidades de carácter no lucrativo (Declarado inconstitucional y nulo por Sentencia 40/1998 del Tribunal Constitucional).

Se crea la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo como órgano de coordinación para facilitar la participación de las Administraciones Públicas competentes en la

nahiz pribatuenak ere.

- Itsas trafikoa kontrolatzeko sistema ezartzea, bere baitan gure kostalde osoa hartuko duena, erregio- eta toki-mailako koordinazio-zentroak ezarriz.

- Egon dauden salbamendu-baliabideak eta itsas kutsaduraren aurkako borrokarako baliaideak indartzea, eta espezializatutako langileak prestatzea, langile horiek izango direla bilaketa eta salbamenduko lanak eta itsas kutsaduraren aurkako borrokarako lanak zuzendu eta koordinatzeko arduradunak.

Plan Nazionala garatuko da sektorekako eta lurraldeen arabera programen bidez, programok Sustapen Ministerioak onetsiko dituela.

Estatuko Administrazioak programak egiteko baliatu ahal izango du autonomia-erkidego eskudunen edo programa horietako jarduerak gauzatzeko beharrezko giza baliaideak eta baliaide materialak dituzten autonomia-erkidegoen laguntza, beharrezko koordinazioa ziurtatzeko helburuarekin.

Estatuko Administrazioak programak gauzatu ahal izango ditu, dela bere langile eta baliaideekin edo berari atxikita daudenekin, dela enpresa publikoekin nahiz pribatuekin egindako kontratuen bidez, dela erakundeekin egindako hitzarmenen bidez, halako erakundeek irabazteko asmorik ez dutenean (Konstituzio Auzitegiaren 40/1998 Epaiak Konstituzioaren aurkakoa eta deuseza dela adierazi du).

Itsas Salbamenduko Batzorde Nazionala sortu da koordinazio-organo moduan, Administrazio publiko eskudunen partaidetza errazteko planifikazioa egiteko orduan eta

planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma.

Su composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

Sección 2.

Administración periférica

Artículo 88. Capitanía Marítima.

Funciones.

En cada uno de los puertos en que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico o seguridad existirá una Capitanía Marítima.

Reglamentariamente, se establecerán los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración Portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinarán reglamentariamente.

El Capitán Marítimo ejercerá, entre otras, las siguientes funciones:

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

planifikazio horrek ezarritako helburuen jarraipena egiteko orduan.

Horren osaera eta eginkizunak erregelamendu bidez zehaztuko dira.

2. atala.

Administrazio periferikoa

88. artikulua. Itsas Kapitaintza.

Eginkizunak

Nabigazio-jardueren maila jakin bat duten portuetan edo trafiko- edo segurtasun-baldintzek hala eskatzen duten portuetan Itsas Kapitaintza bat egongo da.

Erregelamendu bidez ezarriko dira aipatu irizpideekin bat egiten duten gutxieneko betekizunak, bai eta organo periferiko horiek sortzeko prozedura ere.

Autonomia-erkidegoetako eskumeneko portuetan Portuko Administrazioak eta Itsas Kapitaintzak euren jarduerak koordinatuko dituzte, euren kasuan kasuko helburuak betetzeko.

Nabigazio eta Portu Kontseilurik ez duten portuetan, Nabigazio Kontseiluak izan daitezke, Itsas Kapitaina buru dutela; Kontseilu horiek itsas gaietan laguntza, informazio eta elkarlanerako organoak izango dira, eta beraien osaera eta jardunbidea erregelamendu bidez ezarriko da.

Itsas Kapitainak hurrengo eginkizunak gauzatuko ditu, besteak beste:

a) Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontzien sarrera eta irteera baimentzea edo debekatzea, bai eta ontziak despatxatzea ere, kalterik egin gabe aldez aurretik beste Administrazio batzuek nahitaez eman behar dituzten baimenei.

- b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración Portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.
- c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
- d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
- e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- f) La supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos
- b) Ainguratze- eta maniobratze-guneak zehaztea, itsas segurtasuneko arrazoiengatik, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako uretan; Portuko Administrazio eskudunari dagokio ainguratzea baimentzea eta portuetako zerbitzu-gunean postuak esleitzea.
- c) Portuetako sarrera- eta irteera-kanalen baldintzak zehazteko prozeduretan parte hartzea, txosten loteslearen bidez, baldintza horiek itsas segurtasunean eragina duten ginoan.
- d) Itsas segurtasuneko arrazoiengatik irizpideak ezartzea, merkatu-gai arriskutsuak edo salbuespen-izaerako merkatu-gaiak garraiatzen dituzten ontzien maniobretarako, horien artean atraketzea ere badela.
- e) Itsas segurtasuneko arrazoiengatik praktikaje- eta atoi-zerbitzuak ezartzea, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako uretan.
- f) Gainbegiratzea, dela Espainiako ontzi zibilen, Espainian eraikitzen ari diren ontzien eta, nazioarteko akordioek baimentzen dutenean, atzerriko ontzien ikuskapen teknikoa, dela ontzi horietako merkatu-gaiak, batez ere, nazioarte-mailan arriskutsu moduan sailkatuak, dela zamak sartzeko eta ateratzeko bitartekoak, halakoek itsas segurtasunarekin zerikusia duten heinean.
- g) Eta, orokorrean, nabigazioari, itsas segurtasunari, itsas salbamenduari eta itsas ingurunearen kutsaduraren aurkako borrokari buruzko eginkizun guztiak, Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo

soberanos o jurisdicción.

Sección 3.

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 89. Naturaleza, denominación y objeto.

Se crea, adscrita al Ministerio de Fomento y con la denominación de Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, una Entidad de Derecho Público de las comprendidas en el apartado 1.b) del artículo 6. de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar.

Dicha Entidad ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que expresamente le sea de aplicación la Ley General Presupuestaria, y se regirá por lo dispuesto en dicha Ley y en las normas que la desarrollen, así como por lo previsto en la presente Sección.

La constitución efectiva de dicha Entidad tendrá lugar en la forma prevista en la disposición final primera, apartado uno de la presente Ley.

El Ministerio de Fomento fijará las directrices de actuación de la Sociedad, aprobará el plan anual de objetivos, efectuará el seguimiento de su actividad y ejercerá, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

El titular del Departamento de adscripción ejercerá, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Entidad.

Artículo 90. Objeto de la Sociedad estatal.

Corresponde a la Sociedad de

jurisdikzioa eta gune horietan kokatutako uretan.

3. atala.

Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietatea

89. artikulua. Izaera, izena eta xedea.

Sustapen Ministerioari atxikita eta Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietatea izenarekin sortuko da zuzenbide publikoko erakunde bat, Aurrekontuen Lege Orokorreko 6. artikuluko 1.b) idatzatiaz aipatu diren horietarikoak; erakunde horrek izango ditu nortasun juridikoa, ondare propioa eta jarduteko gaitasun osoa.

Erakunde horrek bere jarduerak gauzatuko ditu antolamendu juridiko pribatuarekin bat etorritik, esanbidez Aurrekontuen Lege Orokorra aplikatu behar zaien gaitan izan ezik, eta bere aplikazioa izango da lege horretan eta lege hori garatzeko arauetan xedatutakoaren arabera, bai eta atal honetan ezarritakoaren arabera ere.

Erakunde horren eraketa eragingarri egingo da lege honen azken xedapenetatik lehenengoan, lehenengo paragrafoan, ezarritakoaren arabera.

Sustapen Ministerioak sozietatearen jardute-jarraibideak ezarriko ditu, helburuen urteko plana onetsiko du, jarraipena egingo dio sozietatearen jarduerari eta, beste eskumen batzuk gorabehera, eragingarritasun-kontrola ere gauzatuko du, indarreko arautegiarekin bat etorritik.

Atxikipen-saileko titularrak gauzatuko ditu, edozein kasutan, erregelamenduak emateko ahalari datxezkion ahalmenak, erakundearen jardunbiderako ezinbestekoak direnak.

90. artikulua. Estatuko Sozietatearen xedea.

Salbamenduko eta Itsas

Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Artículo 91. Organos de gobierno y gestión de la Sociedad.

Los órganos de gobierno de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas serán:

- a) El Consejo de Administración.
- b) El Presidente.

El órgano de gestión será el Director de la Sociedad.

Artículo 92. El Consejo de Administración.

El Consejo de Administración estará formado por el Presidente de la Sociedad, que lo será del Consejo, por el Director de la Sociedad y por un mínimo de ocho y máximo de quince miembros designados por el Ministro de Fomento.

Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

Corresponde al Consejo de Administración:

- a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
- b) Aprobar la organización de la Sociedad y sus modificaciones, así como las normas internas de funcionamiento de la misma.
- c) Dictar las normas de funcionamiento del propio Consejo en lo que se refiere

Segurtasuneko Sozietateak eman behar ditu bilaketa, erreskate eta itsas salbamenduko zerbitzuak, itsas trafikoa kontrolatu eta laguntzeko zerbitzuak, itsas ingurunearen kutsaduraren aurkako prebentzio eta borrokarako zerbitzuak, atoi eta sorospentsasontzien zerbitzuak, bai eta zerbitzu horien guztien osagarri direnak ere.

91. artikulua. Sozietatearen gobernu-eta kudeaketa-organoak.

Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietatearen gobernu-organoak izango dira:

- a) Administrazio Kontseilua.
- b) Lehendakaria.

Kudeaketa-organoa Sozietatearen Zuzendaria izango da.

92. artikulua. Administrazio Kontseilua.

Administrazio Kontseilua osatuko dute Sozietatearen Lehendakariak, aldi berean Kontseiluko Lehendakari ere izango denak, Sozietatearen Zuzendariak eta gutxienez zortzi eta gehienez hamabost kidek, Sustapen Ministroak izendatutakoak.

Administrazio Kontseiluko kideen izendapenek lau urteko iraupena izango dute, berriztatzeko aukerarekin, kide horiek kargua uzten dutenean izan ezik.

Administrazio Kontseiluaren ardurak dira:

- a) Pertsona zehatzei, fisikoei nahiz juridikoei, ahalorde orokorrak edo bereziak ematea eta ezeztatzea, halakoak ematea behar duten gaiei dagokienez.
- b) Sozietatearen antolaketa eta horren aldarazpenak onartzea, bai eta Sozietatearen jardunbidearen barne arauak ere.
- c) Kontseiluaren jardunbiderako arauak ezartzea, deialdiei, bilerei, eraketari,

a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, nombramiento, separación y funciones del Secretario del Consejo, y régimen económico del mismo, en el marco de las disposiciones vigentes en materia de indemnizaciones por razón del servicio para esta clase de Sociedades estatales.

d) Aprobar la plantilla de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral y presupuestaria.

e) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Sociedad y del programa de actuación, inversiones y financiación, y elevarlos al titular del Departamento.

f) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, el plan anual de objetivos.

g) Aprobar el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la Entidad y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas en la cantidad que resulte precisa para el adecuado funcionamiento de la misma.

El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.

h) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, las tarifas que se puedan facturar por la prestación de servicios relacionados con el objeto de la Sociedad.

i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que reglamentariamente se atribuyan al Consejo en razón de su importancia o

akordioak egiteari, Kontseiluko Idazkaria izendatu, banandu eta horren eginkizunak ezartzeari, eta araubide ekonomikoari dagokienez, Estatuko Sozietate mota horiek zerbitzuak emateagatik zein kalte-ordain jaso eta kalte-ordain horien gaian indarrean dauden xedapenen esparruan.

d) Behar den langile-kopurua eta kopuru horren aldarazpenak onestea, bai eta langile horiek hautatzeko, onartzeko eta horiei ordaintzeko irizpide orokorrak ere, lan-arloko edo aurrekontuen arloko arautegiak ezarritakoa gorabehera.

e) Sozietatearen urteko aurrekontuen aurreproiektuak eta jardute-, inbertsio- eta finantzaketa-programaren aurreproiektuak onestea, eta horiek saileko titularrari bidaltzea.

f) Helburuen urteko plana proposatzea, saileko titularrak onets dezan.

g) Onestea balantzea, galera-irabazien kontua, erakundearen urteko kudeaketari buruzko argibide-oroitidazkia, eta, hala denean, emaitzen aplikazioari buruzko proposamena, emaitza horietarik zein ehuneko destinatuko den erresebak eratzeari akordatuz, erakundearen jardunbide egokirako beharrezkoa den zenbatekoan.

Gainerako emaitzak, ehuneko hori kenduta, Altxorrean sartuko dira.

h) Sozietatearen xedearen arabera zerbitzuak emateagatik faktura daitezkeen tarifak proposatzea, saileko titularrak onets ditzan.

i) Kontseiluari garrantziaren edo gaiaren arabera erregelamendu bidez eratzikitzen zaizkion akordio, itun, hitzarmen eta kontratuak onestea.

materia.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos, y en concreto, autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que puedan convenir a la Sociedad, dentro de los límites fijados en las leyes anuales de presupuestos.

k) Acordar o proponer, en su caso, al Consejo de Ministros, de conformidad con el procedimiento establecido por la legislación aplicable al respecto, la constitución o participación en el capital de toda clase de Entidades que adopten la forma de Sociedades mercantiles y cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la Sociedad.

l) Aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de aprobación y firma de contratos del Presidente, y del personal directivo que así lo requiera.

m) Aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios de la Sociedad, así como aprobar los proyectos, o delegar su aprobación, en la cuantía que el Consejo determine.

Artículo 93. El Presidente:

Nombramiento y funciones.

El Presidente de la Sociedad será el Director General de la Marina Mercante.

Al Presidente le corresponden las funciones siguientes:

a) Representar de modo permanente a la Entidad y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio o fuera de él, sin perjuicio de las

j) Bere ondare propioari dagokionez beharrezkotzat jotzen diren kudeaketa-, xedatze- eta administrazio-egintza guztiak gauzatzea, eta, bereziki, Sozietatearentzako komenigarriak izan daitezkeen kreditu-eragiketak eta gainerako zorpetze-eragiketak baimentzea, aurrekontuei buruzko urteko legeetan ezarritako mugen barruan.

k) Akordatzea edo, hala denean, Ministroen Kontseiluari proposatzea, horren inguruko legeria aplikagarriak ezarritako prozedurarekin bat etorritik, merkataritzako sozietateen forma duten erakundeak eratzea edo horien kapitalean partaidetza izatea, betiere, erakunde horien sozietate-xedea Sozietatearen xede eta helburuei lotzen bazaie.

l) Onestea kontratazioaren erregela orokorrak eta Lehendakariak, eta, hala denean kasuan kasuko langile zuzendariak, kontratuak onesteko eta sinatzeko duen gaitasunaren muga ekonomikoak.

m) Sozietatearen obra, eskuraketa, azterketa eta zerbitzuak gauzatzeko jarraibideak eta agiri orokorrak onestea, eta proiektuak onestea, edo horien onespena eskuordetzea, Kontseiluak erabakitako zenbatekoan.

93. artikulua. Lehendakaria:

Izendapena eta eginkizunak.

Sozietatearen Lehendakaria izango da Merkataritzako Marinaren Zuzendari Nagusia.

Lehendakariak hurrengo eginkizunak ditu:

a) Etengabe ordezkatzeko erakunde eta horren Administrazio Kontseilua, edozein jardueratan, pertsona fisiko edo juridiko ororen aurka, hori publikoa nahiz pribatua izan, epaiketan eta epaiketatik kanpo, Administrazio

facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates con su voto de calidad.

c) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Entidad y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la Sociedad.

d) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

El Presidente podrá delegar determinadas funciones en los Consejeros y en el Director de la Sociedad.

Artículo 94. El Director de la Sociedad:

Nombramiento y funciones.

El Director de la Sociedad será nombrado por el Ministro de Fomento a propuesta del Consejo de Administración.

Corresponde al Director de la Sociedad el desempeño de las siguientes funciones:

a) Dirigir los servicios de la Sociedad y controlar el desarrollo de su actividad.

b) Dirigir y controlar los servicios marítimos encomendados por la Administración marítima bajo la dirección e instrucciones de ésta y prestarle apoyo técnico en el ejercicio de sus específicas competencias.

c) Presentar al Consejo de Administración el anteproyecto de presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación, el plan anual de objetivos y las cuentas anuales para su examen y posterior

Kontseiluak dituen ahalorde-ahalmenak gorabehera.

b) Administrazio Kontseiluaren bileren deialdia egitea, bileretan lehendakari gisa jardutea eta bilerak amaitzea, bilerako eztabaidak bideratzea eta bileretako berdinketak erabakitzea kalitateko botoarekin.

c) Erakundeari aplikatu beharreko arauak betetzen direla eta Administrazio Kontseiluak hartutako erabakiak betearazten direla zaintzea.

d) Kontseiluak esanbidez eskuordetzen dizkion ahalmen bereziak egikaritzea.

Lehendakariak zenbait eginkizun eskuordetu ahal izango dizkie Kontseilariari eta Sozietatearen Zuzendariari.

94. artikulua. Sozietatearen zuzendaria.

Izendapena eta eginkizunak.

Sustapen Ministroak izendatuko du Sozietatearen Zuzendaria, Administrazio Kontseiluak hala proposatuta.

Sozietatearen Zuzendariak gauzatu behar ditu hurrengo eginkizunak:

a) Sozietatearen zerbitzuak zuzentzea eta horren jardueraren garapena kontrolatzea.

b) Itsas Administrazioak eratzkitako itsas zerbitzuak zuzendu eta kontrolatzea, haren zuzendaritzaren eta jarraibideen mende, eta hari beraren eskumen berezietan laguntza teknikoa ematea.

c) Administrazio Kontseiluari aurrekontuen aurreproiektua, jardute-, inbertsio- eta finantzaketa-programa, helburuen urteko plana eta urteko kontuak aurkeztea, horrek aztertu eta, gero garrenean, izapideak egin ditzan.

tramitación.

d) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

Artículo 95. Régimen de personal.

El personal de la Sociedad se registrará por las normas de Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

La selección de este personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo, mediante convocatoria pública.

Artículo 96. Régimen presupuestario.

La Sociedad elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contiene con respecto al que se halle en vigor, será remitido al Ministerio de Fomento a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

La Entidad elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Al presupuesto de capital se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

Serán aprobadas por el Consejo de Administración las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía global de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

d) Gastuak erabakitzea eta kasuan kasuko ordainketak agintzea.

95. artikulua. Langileen araubidea.

Sozietatearen langileek arautegi izango dituzte lan-zuzenbidean eta zuzenbide pribatuan aplikagarri zaizkien arauak.

Langileak hautatuko dira merezimendu-eta gaitasun-printzipioetan oinarritzen diren sistemekin bat etorritik, eta deialdi publikoaren bidez, langile zuzendarien kasuan izan ezik.

96. artikulua. Aurrekontu-araubidea.

Sozietateak urtero egingo du jardute-, inbertsio- eta finantzaketa-programa, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorraren testu bateginaren 87. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik.

Programa hori, bere edukiaren eta indarrean dagoen programarekiko aldarazpen garrantzitsuenen argibide-oroitidazkiarekin batera, bidaliko zaio Sustapen Ministerioari, aipatu legetestuko 89.2 artikulua ondoaretarako.

Erakundeak urtero egingo ditu ustiatze-eta kapital-aurrekontuak; aurrekontuok Administrazio Kontseiluarekin akordatu ondoren, horien izapideak egingo ditu Aurrekontuei buruzko Lege Orokorraren testu bategineko 87.4 eta 90. artikuluetan ezarritakoaren arabera.

Kapital-aurrekontuarekin batera aurkeztuko da erakundeak finantzatutako inbertsio-proiektuen urte anitzeko xehetasuna.

Administrazio Kontseiluak onetsiko ditu aurrekontuen barne aldarazpenak, baldin eta aldarazpen horiek ez badute igotzen aurrekontuen zenbateko osoa eta ekitaldian zehar sortutako beharrezanen ondorio badira.

Las restantes variaciones de los presupuestos de explotación y de capital que no afecten a subvenciones de los Presupuestos Generales del Estado serán autorizadas:

a) Por el Ministro de Economía y Hacienda, cuando no excedan del 5 por 100 del respectivo presupuesto, y por el Gobierno en los demás casos siempre y cuando la Entidad reciba subvenciones de explotación o capital con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

b) Cuando no recibiere tales subvenciones, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requerirá la autorización del Ministro de Fomento cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico, serán presentados por el Director de la Sociedad al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 97. Régimen patrimonial y financiero.

La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

Ustiatze- eta kapital-aurrekontuen gainerako aldarazpenak, Estatuaren Aurrekontu Orokorren diru-laguntzei begira eraginik ez dutenak, baimenduko dituzte:

a) Ekonomia eta Ogasun Ministroak, aldarazpenok kasuan kasuko aurrekontuaren 100eko 5 gainditzen ez dutenean, eta Gobernuak osterantzeko kasuetan, betiere, erakundeak ustiatze- eta kapital-izaerako diru-laguntzak jasotzen baditu, Estatuaren Aurrekontu Orokorretatik.

b) Erakundeak diru-laguntza horiek jasotzen ez dituztenean, aurrekontu horietan agertutako inbertsio-kopuruen aldarazpenek, inbertsio horiek errealak nahiz finantza-izaerakoak izan, beharko dute Sustapen Ministroaren baimena, euren zenbatekoak ez duenean gainditzen inbertsioen 100eko 5, eta Gobernuaren baimena, gainerako kasuetan.

Ekitaldia zenbatuko da urtealdien arabera, urte bakoitzeko urtarrilaren 1ean hasita.

Galera-irabazien kontua; hala denean, emaitzen aplikazioari buruzko proposamena; balantzea; eta ekonomia-ekitaldi bakoitzeko justifikazio-oroitidazkia Sozietatearen Lehendakariak aurkeztuko dizkio Administrazio Kontseiluari, horrek onets ditzan hurrengo urteko lehenengo seihilekoa amaitu aurretik.

97. artikulua. Ondare- eta finantza-araubidea.

Sozietateak, bere xedea gauzatzeko, ondare propioa izango du; ondare hori osatuko dute estatuak berezko gisa eraxkitzen dizkion ondasunen eta eskubideen multzoak, etorkizunean edozein tituluren bidez eskura ditzakeen ondasun eta eskubideek edo edozein pertsonak edo erakundek lagatakoek edo dohaintzan

A la Entidad se le adscribirán, asimismo para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad actualmente adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

La Sociedad que se crea se financiará mediante:

- a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.
- c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.
- d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Comunidad Económica Europea, de otras Administraciones Públicas, de Entes públicos, así como de particulares.
- e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- f) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por Ley o le sea

emandakoek.

Halaber, erakundeari atxikiko zaizkio, bere xedea bete dezan, Itsas Trafikoa Kontrolatzeko eta Itsas Salbamendua eta Kutsaduraren Aurkako Borroka Erregio Mailan Koordinatzeko Zentroak, bai eta kasuan kasuko baliabide material eta pertsonalak eta aurrekontu- nahiz finantza-baliabideak ere.

Orobat, Sozietateari atxikiko zaizkio, gaur egun Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari atxikita dauden atoiontzia, salbamenduko itsasontziak, garbitasunerako ontziak eta segurtasun-material guztia, horren barnean daudela zuzendaritza nagusi horrek Gurutze Gorriari lagatako baliabide materialak, bai eta kasuan kasuko aurrekontu-baliabideak ere.

Sortu den Sozietatea hurrengo bidez finantzatuko da:

- a) Bere ondare propioaren ekoizpen, errenta eta gehikuntzekin, bai eta atxikitzen zaion ondarearen errentekin ere.
- b) Bere jarduerak gauzatzean lortutako sarrera arrunt eta apartekoekin.
- c) Hala denean, Estatuko Aurrekontu Orokorretara bil daitezkeen diru-laguntzekin.
- d) Bere mesedetan ematen diren diru-laguntza, ekarpen eta dohaintzekin, halakoan iturri direnean Europako Ekonomia Erkidegoko funts espezifikoak, beste Administrazio publiko batzuk, erakunde publikoak, bai eta subjektu pribatuak ere.
- e) Hitzar ditzakeen mailegu, kreditu eta gainerako finantza-eragiketen baliabideekin.
- f) Aurreko idatz-zatietan jaso gabeko beste edozein baliabiderekin, halakoak lege dagozkionean edo hitzarmen,

atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Artículo 98. Régimen de contratación.

La contratación de la Sociedad se ajustará a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización de comportamientos en el sector público, establecidos en la disposición transitoria segunda del Reglamento General de Contratación del Estado, desarrollándose en régimen de Derecho Privado, sin perjuicio de las funciones de coordinación que, en materia de suministros informáticos, puedan corresponder a órganos de la Administración del Estado.

Artículo 99. Contabilidad y régimen de control.

La Sociedad queda sometida al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título VI del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

El régimen de control de las actividades económicas y financieras de la Entidad se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.1 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

Artículo 100. Transformación de la Sociedad «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».

El Gobierno procederá, en un plazo de seis meses a partir de la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, a adoptar cuantas medidas sean necesarias para incorporar a su patrimonio propio la totalidad de las acciones representativas del capital social de «Remolques Marítimos,

dohaintza nahiz lege bidez ezarritako beste edozein prozeduraren bidez eratziki zaizkionean.

98. artikulua. Kontratazio-araubidea.

Sozietatearen kontratazioa bat etorriko da publizitate, lehia, erakundearen interesa babeste eta sektore publikoan jokabideak homogeneizatzearen printzipioekin, denak ere Estatuaren Kontrataziorako Erregelamendu Orokorren bigarren xedapen iragankorrean ezarri direnak; kontratazioa gauzatuko da zuzenbide pribatua aplikatuz, kalterik egin gabe Estatuko Administrazioako organoek izan ditzaketen eskumenei hornidura informatikoen gaian.

99. artikulua. Kontabilitatea eta kontrol-araubidea.

Sozietateari aplikatuko zaio kontabilitate publikoaren araubidea, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bateginaren VI. tituluan ezarritakoaren arabera.

Erakundearen ekonomia- eta finantzaketa-jardueren kontrol-araubidea gauzatuko dute, hurrenez hurren, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bateginako 17.1 eta 20. artikuluetan ezarritakoarekin bat etorriz, Estatuko Administrazioako Kontu Hartzailtza Nagusiak eta Kontu Auzitegiak.

100. artikulua. «Itsas Atoiak, Sozietate Anonimoa» sozietatea transformatzea.

Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietatea eratu eta sei hilabeteko epean, Gobernuak behar diren neurri guztiak hartzeari ekingo dio, bere ondare propioa biltzeko «Itsas Atoiak, Sozietate Anonimoa» sozietatearen kapitala ordezkatzeko duten akzio guztiak.

Sociedad Anónima».

Durante el tiempo que transcurra desde la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima hasta la incorporación a su patrimonio de las acciones de la Sociedad «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», ésta continuará funcionando con arreglo a las directrices e instrucciones que dicte la Dirección General de la Marina Mercante a través de los órganos de gobierno y gestión de la nueva Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Capítulo IV

De los Cuerpos de la Marina Civil

Artículo 101. Cuerpos de Marina Civil.

Se crea, adscrito al Ministerio de Fomento, el siguiente Cuerpo de la Administración Civil del Estado:

Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil, del grupo A, a que se refiere el artículo 25 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto.

Para pertenecer al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil deberá poseerse algunas de las siguientes titulaciones:

Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado en Radioelectrónica Naval, Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas de la Marina Mercante y Oficial Radioelectrónico de primera clase de la Marina Mercante.

Podrán integrarse en dicho Cuerpo, sin que, a tal efecto, sea necesaria la celebración de pruebas, aquellos funcionarios de carrera que así lo soliciten y que, poseyendo una de las titulaciones mencionadas, pertenezcan a Cuerpos o Escalas del Grupo A y presten sus servicios en la Administración Marítima o en la

Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietatea eratu eta «Itsas Atoiak, Sozietate Anonimoa» sozietatearen akzioak bere ondarrera bildu arteko denbora-tartean, sozietate horrek jardungo du Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietate berriaren gobernu- eta kudeaketa-organoen bidez emandako jarraibide eta aginduekin bat etorritz.

IV. kapitulua

Marina zibileko kidegoak

101. artikulua. Marina zibileko kidegoak.

Sustapen Ministerioari atxikita, Estatuko Administrazio Zibileko hurrengo kidegoa sortuko da:

A taldeko Marina Zibileko Teknikarien Kidego Berezia, abuztuaren 2ko 30/1984 Legearen 25. artikulua aipatu duena.

Marina Zibileko Teknikarien Kidego Bereziko kide izateko hurrengo titulazioetakoren bat izan beharko da:

Nautikako eta Itsas Garraioko Lizentziaduna, Itsasoko Makinetan Lizentziaduna, Itsasoko Irrati-elektronikan Lizentziaduna, Merkataritzako Marinako Kapitaina, Merkataritza Marinako Makina Burua eta Merkataritza Marinako Irrati-elektronikako lehen mailako Ofiziala.

Kidego horretara bildu ahal izango dira, horretarako probarik egin beharrik gabe, hala eskatzen duten karrerako funtzionarioak, baldin eta horiek aipatu titulazioetakoren bat badute, A Taldeko Kidego eta Eskalakoak badira eta euren zerbitzuak ematen badituzte Itsas Administrazioan edo Itsas Salbamenduko eta Segurtasuneko

Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, o los hayan prestado durante un mínimo de dos años en los cinco inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la presente Ley.

La integración del personal laboral que posea alguna de las titulaciones mencionadas se efectuará de acuerdo con lo establecido en la disposición transitoria novena de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Capítulo V

Del servicio de practicaaje

Artículo 102. Definición y régimen de gestión.

Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a los Capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en esta Ley, en la reglamentación general que regule este servicio, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación.

Los Prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaaje deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los

Sozietatean, edo horietan zerbitzuak eman badituzte, gutxienez, bi urtez, lege hau indarrean jarri aurreko bost urteetan.

Titulazio horietakoren bat duten langileak kidego horretara bilduko dira azaroaren 24ko 27/1992 Legeak, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoak, bederatzigarren xedapen iragankorrean ezarritakoarekin bat etorriz.

V. kapitulua

Praktikaje-zerbitzua

102. artikulua. Definizioa eta kudeaketa-araubidea.

Praktikajetzat ulertzen da ontzietako eta tresna flotatzaileetako kapitainei ematen zaien aholkularitza-zerbitzua, errazteko portura sartzea eta bertatik irtetea, eta portu barruan egin beharreko itsas maniobrak, segurtasun-baldintzetan eta lege honen, zerbitzu hori arautzeko erregelamendu orokorraren nahiz aplikagarri diren beste arau- edo kontratu-xedapen batzuen arabera.

Praktikaje-eginkizunak gauzatzen dituzten portu-praktikoek lanbide-gaitasun egokia izan beharko dute, behar bezala egiaztatutakoa, portu bakoitzari edo portu-talde bakoitzari begira Itsas Administrazioak erregelamendu bidez ezarriko duenaren arabera.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide

Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Se considerarán aplicables a dicho servicio por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.

Las funciones encomendadas a las Autoridades Portuarias en los apartados anteriores de este artículo se ejercerán, en el caso de los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, por la Administración Portuaria de la que dependan.

Será de aplicación, en todo caso, lo dispuesto en el apartado 8 de este artículo.

Son competencias de la Administración marítima las siguientes:

a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practica, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración Portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los Prácticos.

b) La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos

Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Zerbitzu horri aplikatzeko modukotzat joko dira, zerbitzu horretan esku hartzen duten langileei dagokienez, eta bereziki lanaldiaren araubideari begira, benetan gauzatutako lana luzatzeari dagokionez, presentziako edo prest egoteko denbora kontuan hartuta, garraioetan lanaldiari buruzko arautegian zein erregela ezarri eta erregela horiek.

Autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetan, artikulua honen aurreko paragrafoetan Portu Agintaritzei eratzitako eginkizunak gauzatuko ditu, portu horiek zein Portuko Administrazioaren mende izan eta Portuko Administrazio horrek.

Edozein kasutan, artikulua honen 8. paragrafoan xedatutakoa aplikatuko da.

Itsas Administrazioaren eskumenak hurrengoak dira:

a) Portu batean praktikaje-zerbitzua izateko beharrezko erabakitzea, bai eta, hala denean, zerbitzu hori erabiltzeko nahitaezkoak ez eta zerbitzu hori emateko baldintza teknikoak erabakitzea ere, itsas segurtasuneko arrazoiengatik, horretarako entzungo dituela Portuko Administrazio eskuduna, bai eta Nabigazio eta Portu Kontseilua, edo, hala denean, Nabigazio Kontseilua ere, eta estatuaren esparruan praktikoen lanbide-ordezkaritza duen erakundea.

b) Praktikogaiek bete behar dituzten gutxienezko lanbide- eta titulazio-

que deberán reunir los aspirantes a Prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practica en un puerto o grupo de puertos determinado.

c) La determinación de las condiciones de formación permanente y de reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los Prácticos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y aptitud física, como requisitos para mantener su capacitación como Prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado.

d) La decisión sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practica o sobre las condiciones de su realización, en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la Autoridad Portuaria.

e) La suspensión cautelar de la habilitación del Práctico, por exigencias de seguridad en el servicio de practica, a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo.

Artículo 103. Régimen económico.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm.

Artículo 104. Responsabilidad.

La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practica no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de dos mil pesetas por unidad de arqueado bruto del buque para el que prestan el servicio, con un

betekizunak erabakitzea, bai eta portu edo portu-talde jakin batean praktikaje-zerbitzuak emateko gaitasuna aitortze aldera behar diren probak ezarri eta gauzatzea ere.

c) Etengabeko prestakuntzarako eta birziklatzeko baldintzak ezartzea, bai eta praktikoei gainditu beharko dituzten gaitasun-probak ere, edozein unetan egiazta dadin beharrezkoa duten kualifikazio tekniko eta gaitasun fisikoa, halakoak portu edo portu-talde jakin bateko praktikoen gaitasunari eusteko betekizunak diren heinean.

d) Itsas segurtasunaren ikuspuntutik praktikaje-eragiketak behar bezalako baldintzetan gauzatzeko aukeraren inguruko erabakia hartzea, edo eragiketa horiek egitearen inguruko baldintzak erabakitzea, praktikoei eta Portu Agintaritzari bat ez datozenean.

e) Praktikoen gaikuntza kautela moduan etetea, praktikaje-zerbitzuaren segurtasun-beharrizanengatik, kasuan kasuko espediente hasi eta horren gainean behin betiko ebazpena eman arte.

103. artikulua. Araubide ekonomikoa.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

104. artikulua. Erantzukizuna.

Praktikoei edo Portu Agintaritzek praktikaje-zerbitzua ematean izan dezaketen erantzukizun zibilak ezin izango du gainditu, ezbeharrak dagoenean, bi mila pezetako zenbatekoa, zein ontzirentzat eman zerbitzua eta ontzi horren tonaje

tope máximo de cien millones de pesetas.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.

Capítulo VI

Tasas por servicios de inspección y control

Artículo 105. Ambito y régimen de exigencia.

Las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación a que se refiere el apartado 5 del artículo 86 de la presente Ley y que sean precisos para la emisión, renovación o modificación de certificaciones que acrediten el cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones previstos en la legislación vigente, darán derecho a la percepción por la Administración marítima de tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias con arreglo a lo que se dispone en los apartados siguientes.

Constituye el hecho imponible de dichas tasas la prestación por la Administración de los servicios o actuaciones mencionados en el apartado anterior.

Serán sujetos pasivos de las tasas, las personas naturales o jurídicas destinatarias de los correspondientes servicios o actuaciones administrativas.

La determinación de la cuantía de las tasas y sus correspondientes modificaciones se efectuará de acuerdo con las previsiones contenidas en la Ley 8/1989, de 13 de abril, sobre Tasas y Precios Públicos.

gordinak duen unitate bakoitzeko, gehieneko zenbatekoa ehun milioi pezetakoa izanik.

Ondore horretarako, tonaje gordina izango da Espainiak nazioarteko zein hitzarmen izenpetu eta hitzarmen horietan eta aplikagarri diren erregelamendu nazionaletan definitutakoa.

VI. kapitulua

Tasak ikuskatze- eta kontrol-zerbitzuengatik

105. artikulua. Galdatze-esparrua eta -arubidea.

Ikuskapen eta kontrol teknikoak, irratielektrikoak, segurtasunari buruzkoak eta kutsadura prebenitzeari buruzkoak, lege honen 86. artikuluko 5. paragrafoak aipatu dituenak, beharrezkoak direnean, ontziek eta horien osagaiek indarreko legeriaren betekizun eta zehaztasunak gauzatzen dituztela egiaztatzeko ziurtagiriak luzatu, berritu edo aldaraz daitezzen, halako ikuskapen eta kontrolek eskubidea sortuko dute, Itsas Administrazioak jaso ditzan beharrezko izapide eta jardueren kostuak konpentsatzeko tasak, hurrengo paragrafoetan xedatutakoarekin bat etorritik.

Tasa horien zerga-egitate da Administrazioak aurreko paragrafoan aipatu zerbitzuak edo jarduerak gauzatzea.

Tasen subjektu pasiboak izango dira kasuan kasuko administrazio-zerbitzu edo -jarduerak jasotzen dituzten pertsona natural edo juridikoak.

Tasen zenbatekoak eta horien kasuan kasuko aldarazpenak ezarriko dira apirilaren 13ko Legeak, Tasa eta Prezio Publikoei buruzkoak, ezarritako xedapenekin bat etorritik.

Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud o en el de la prestación del servicio cuando éste no sea a petición de parte.

El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro, pudiendo generar crédito para actividades objeto de las tasas.

Las tasas podrán ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo en la forma que reglamentariamente se determine.

Título IV

Régimen de policía

Capítulo I

Reglamento de Policía de los puertos del Estado

Artículo 106. Reglamento de Explotación y Policía.

El ente público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informe de la Dirección General de la Marina Mercante, el Reglamento General de Explotación y Policía de los puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones.

El Reglamento incluirá como anexo un modelo de ordenanzas portuarias.

Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento General y del modelo de Ordenanzas portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuanto se refiera a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

El modelo de ordenanzas recogerá las normas del Reglamento de aplicación

Tasak sortuko dira eskabidea egiteko unean, edo zerbitzua emateko unean, zerbitzu hori baten batek eskatzen ez duenean.

Tasen etekina Altxorrean sartuko da, etekin horrek tasen xede diren jardueretarako kreditua sor dezakeela.

Subjektu pasiboak tasak autolikidatu ahal izango ditu erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera.

IV. titulua

Polizia-araubidea

I. kapitulua

Estatuko portuetako Polizia Erregelamendua

106. artikulua. Ustiatze eta Polizia Erregelamendua.

«Estatuko Portuak» erakunde publikoak egingo du, Portu Agintaritzak entzun ondoren eta Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak txostena eman ostean, portuetako Ustiatze eta Polizia Erregelamendu Orokorra, zerbitzu eta eragiketa desberdinen jardunbidea arautuko duena.

Erregelamenduak eranskin gisa jasoko du portu-ordenantzen eredia.

Sustapen Ministerioak onetsiko ditu Erregelamendu Orokorra eta portu-ordenantzen eredia.

Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiaren txostena loteslea izango da, ontzien eta nabigazioaren segurtasunari, itsas salbamenduari eta kutsadurari dagokienez, kutsadura hori sortzen denean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontzietatik, plataforma finkoetatik eta beste instalazio batzuetatik.

Ordenantzen ereduak jasoko ditu portu guztiei aplikatu beharreko

general a todos los puertos, los puntos o materias que podrán ser regulados por la correspondiente Autoridad Portuaria, conforme a los criterios o principios que en él se concreten y aquellos otros de libre regulación por las mismas, sin perjuicio en defecto de ésta de la aplicación supletoria del Reglamento.

Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del puerto previa comprobación de su conformidad con el Reglamento General por parte del ente público Puertos del Estado.

Tanto el Reglamento General de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el «Boletín Oficial del Estado».

Capítulo II

Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

Artículo 107. Hundimiento de buques.

La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto, si, requerido el naviero o consignatario para que abandone el puerto o repare el buque, éste no lo hace, podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento, a costa de aquél, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca.

A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera, que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el

Erregelamendu orokorraren arauak, kasuan kasuko Portu Agintaritzak arautu ahal izango dituen alorrak edo gaiak, eredu horretan zehaztuko diren irizpideekin edo printzipioekin bat etorri, eta Portu Agintaritzek askatasunez arautu ahal izango dituzten aldeak edo gaiak, kalterik egin gabe Erregelamendua modu ordeztailan aplikatzeari, askatasunezko arauketa hori ez dagoenean.

Portu Agintaritzek, Itsas Kapitaintzaren txosten loteslearekin, Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiaren eskumeneko arloei dagokienez, portu-ordenantzak egin eta onetsiko dituzte, alde aurretik «Estatuko Portuak» erakunde publikoak egiaztatuko duela horiek Erregelamendu Orokorrekin bat datozen.

Onetsi ondoren, portu bakoitzeko Ustiatze eta Polizia Erregelamendu Orokorra nahiz ordenantzak argitaratu beharko dira «Estatuko Aldizkari Ofizialean».

II. kapitulua

Portu-jarduera eta nabigazioa bermatzen dituzten neurriak

107. artikulua. Ontziak hondoratzea.

Ontzi batek portuan hondoratzeko arriskua duenean, baldin eta ontzi-ustiatzaileari edo kontsignatarioari agindeia egin bazaio, portua utzi edo ontzia konpon dezan, Portu Agintaritzak, aurretiaz Itsas Kapitaintzak txostena emanda, ontzia lekuz aldatu edo hondoratu ahal izango du, haren kontura, portu-jarduerari, nabigazioari edo arrantzari kalterik egiten ez dion lekuan.

Azken ondore horretarako, txostena eskatuko zaio Arrantza Administrazioari; txosten hori positiboa dela ulertuko da, baldin eta ematen ez

que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto, la Autoridad Portuaria señalará a sus propietarios, navieros, representantes o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para el rescate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo reglamentariamente establecido las cantidades devengadas por el rescate, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados.

Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

Las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria por el rescate tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3 del Código de Comercio.

Si el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque tuviere lugar fuera del puerto y en zona en la que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer

bada hamabost eguneko epean edo, hondoratze-arriskuaren ondoriozko presa-arrazoiengatik, Portu Agintaritzak ezarritako epean.

Ontziak portuko uretan hondoratzen direnean, Portu Agintaritzak ontziaren jabeei, ustiatzaileei, ordezkarietara edo aseguru-etxeei adieraziko die non utzi behar dituzten ontziaren hondakinak edo ontzia, hori hondotik atera ostean, ondore horretarako ezarritako epean, bai eta beste hondoratze bat saihesteko hartu beharreko segurtasun-berme edo -neurriak ere.

Portu Agintaritzaren agindu edo akordioak betetzen ez badituzte, horrek hondoratutako ontzia erreskatatzeko erabili ahal izango ditu antolamendu juridikoan nahitaezko betearazpenerako ezarri bideak; edozein kasutan, ontziaren jabeak edo ustiatzaileak eragindako gastuak ordaintzeko betebeharra izango du.

Horrek, erregelamendu bidez ezarritako epean erreskateak sortutako zenbatekoak ordaintzen ez baditu, Portu Agintaritzak ontziaren hondakinak besterendu ahal izango ditu, lortutako zenbatekotik eragindako gastuak kenduz.

Lortutako zenbatekoa behar bestekoa ez bada, aldea premiamendu bidez eskatuko da.

Erreskatearengatik Portu Agintaritzaren mesedetan sortutako zenbatekoak kreditu pribilegiatuaren izaera izango dute, Merkataritzako Kodearen 580.3 artikuluan ezarritakoaren arabera.

Hondoratze-arriskua edo ontziaren hondoratzea gertatzen bada portutik kanpo eta Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gunehorietan, Itsas

las acciones a que se refiere el presente artículo.

Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produzca un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o cause grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del proceso y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida en garantía de la actividad portuaria la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta en todo el caso de la misma a la Autoridad que decreta el embargo o retención.

Artículo 108. Operaciones de desguace.

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y

Kapitainak eskumena izango du artikuluko honek aipatzen dituen akzioak egikaritzeko.

Prozedura judicial edo administrazio-prozedura baten ondorioz, akordatu bada ontzi bat atxikitzea, gordetzea edo gordailutzea portuko zerbitzu-gunean, kasuan kasuko Portu Agintaritzak agintaritza judicialari eskatu ahal izango dio ontzia hondoratzea edo ontzi hori jendaurreko enkantean besterentzea, ontzi hori portuan egoteak benetako edo ustezko arriskua sortzen duenean pertsonentzat nahiz gauzentzako edo kalte larria eragiten dionean portuko ustiapenari.

Agintaritza judicialak hondoratzea edo salmenta akordatuko du kasu bakoitzean legeak ezarritako prozedurarekin bat etorritik, salbu eta uste duenean ontzia gordetzea nahitaezkoa dela prozesuaren instrukzioak dituen helburuetarako, horretarako beharrezkoa den denboran.

Era berean, enkante publikoko salmenta egingo da, prozedura judicialak iraun dezakeen denbora dela eta, ontziak modu nabarmenean galdu dezakeenean balioa; salmentaren ekoizkina prozeduraren arabera gordailutuko da.

Prozedura judicialaren edo administrazio-prozeduraren bidez ontziak enbargatu edo gelditu behar diren kasu guztietan, portu-jardueraren neurri bermatzaile gisa, Portu Agintaritzak ezarri edo aldaraziko du ontziak portuan duen kokapena, horren berri eman ez enbargoa edo geldiarazpena agindu duen agintaritzari.

108. artikulua. Zatikatzeko eragiketak.

Ontziak, itsas instalazioak eta material erabilezina zatikatzeko eragiketetan,

material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del Capitán Marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 109. Protección de la navegación libre.

En caso de que uno o varios buques impidiese o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo Capitán del buque, o quien haga sus veces.

Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

Artículo 110. Situación de peligro a bordo.

Los Capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias

halakoak portu-uretan gauzaten direnean, aldez aurretik Itsas Kapitainaren txosten loteslea eskatuko da, itsas segurtasunari buruzko arautegia betetze aldera.

109. artikulua. Nabigazio askea babestea.

Ontzi batek edo batzuek portu, kanal edo bide nabigagarrietara askatasunez sartzea, edo horietatik zehar askatasunez igarotzea eragozten edo oztopatzen badute, edo ontzi bat itsasoratu bada despatxoari buruzko arauak modu larrian bete gabe, edo ontzi batek Itsas Kapitaintza eskudunen aginduei jaramonik egiten ez badie, Itsas Kapitaintzek, berehala, eta beharrezkotzat jotzen den aldirako, egokiak diren neurri guztiak hartu ahal izango dituzte, antolamendu juridikoarekin bat etorritik, urratutako legezkotasuna edo ukitutako nabigazio askea berrezartzeko.

Aipatu ondoreetarako, Itsas Kapitainak agindu egokiak emango dizkio kasuan kasuko ontziko kapitainari, edo horren ordezkari.

Agindu horiek bete beharko dituzte interesdunak eta ontzian dauden guztiak, kalterik egin gabe akzioak egikaritzeari, legeen arabera hori dagokionean euren burua kaltetuntzat dutenei.

Behar izanez gero, Itsas Kapitainak ontzia atxilotu, ainguratu eta atxikitzea agindu ahal izango du, horretarako erabakitzen den lekuan, behar den beste denborarako, normaltasuna berrezarri arte.

110. artikulua. Arrisku-egoera ontzian.

Ontziko kapitainek edo horien ordezkoek, salbuespen-izaerarekin, egokitzen jotzen dituzten polizia-neurri guztiak hartu ahal izango dituzte,

para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

Artículo 111. Prevención de actividades ilícitas y tráfico prohibidos.

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 112. Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino.

En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Fomento a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

Capítulo III Infracciones

Artículo 113. Concepto y clasificación.

Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en

ontziko barne araubidea ona izan dadin arrisku-egoera dagoenean.

111. artikulua. Zilegi ez diren jarduerak eta debekatutako trafikoak prebenitzea.

Jarduera ez-zilegiak edo debekatutako trafikoetatik edozein prebenitzeko, Gobernuak ontzi zibilen kategoria batzuen nabigazioa eragotzi, mugatu edo baldintzatu ahal izango du, barne uretan, lurralde-itsasoan edo ondoko gunean.

112. artikulua. Itsas nabigazioa eta itsas ingurunea bermatzeko neurriak.

Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako uretan, nabigazioaren segurtasuna babestu eta itsas ingurunearen kutsadura prebenitzeko, Sustapen Ministerioak, Portu Agintaritzen eta Itsas Kapitaintzen bidez, ondasun juridiko horiek urratzen edo urra ditzaketen ontziei dagokienez, bisitak egin, ikuskatzeak gauzatu, ainguratzea baldintzatu, atxiloketak gauzatu, prozedura judizialak hasi eta, orokorrean, beharrezkotzat jotzen dituen neurriak hartu ahal izango ditu.

Neurri horiek hartu ahal izango dira, kalterik egin gabe itsas ingurunea babesteari dagokionez beste erakunde edo Administrazio publiko eskudun batzuek erabaki ditzaketen neurriek.

III. kapitulua Arau-haustek

113. artikulua. Kontzeptua eta sailkapena.

Merkataritzako Marinaren esparruan eta estatuko portu-esparruan arau-hauste administratiboak dira lege honetan tipifikatutako egite eta ez-

esta Ley.

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

Artículo 114. Infracciones leves.

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

En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones.

- a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Explotación y Policía del puerto.
- b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.
- c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.
- d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.
- e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.
- f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus

egiteak.

Arau-haustek izango dira arinak, astunak eta oso astunak, hurrengo artikuluetan ezarritako irizpideak kontuan hartuz.

114. artikulua. Arau-hauste arinak.

Arau-hauste arinak dira egiteak edo ez-egiteak, halakoak arau-hauste astun edo oso astuna izan ez arren, euren garrantziagatik edo eragindako kalteen garrantziagatik, hurrengo kasuetako batean tipifikatuta daudenean:

Portua eta horren instalazioak erabiltzeari dagokionez:

- a) Portuko Ustiatze eta Polizia Erregelamenduan ezarritako xedapenak ez betetzea.
- b) Ez betetzea Portu Agintaritzak portu-esparruan itsas eragiketei begira ezarritako ordenantzak edo emandako jarraibideak.
- c) Itsas-eragiketa horiek portu-esparruan gauzatzea, obrei, instalazioei, portu-ekipamenduari edo beste ontzi batzuei arriskua sortuz, edo behar den arreta izan gabe.
- d) Portu Agintaritzak ezarritako ordenantzak edo emandako jarraibideak ez betetzea, merkatu-gaiak sartu eta atera, kargatu eta deskargatu, biltegitatu, eman eta jasotzeko eragiketei dagokienez eta merkatu-gaiekin zerikusia duen edozein eragiketari dagokionez.
- e) Portu-ekipamenduak baimenik gabe, modu ezegokian edo behar besteko segurtasun-baldintzarik gabe erabiltzea, ekipamendu horiek Portu Agintaritzarenak edo subjektu pribatuenak izan daitezkeela.
- f) Portu Agintaritzak emandako ordenantza edo jarraibideak ez betetzea, horrek trafikoak antolatzeari

competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.

h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.

i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

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

En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato.

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos de las cláusulas de los contratos de prestación indirecta de los servicios portuarios o de los pliegos de condiciones generales que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente Ley y en las disposiciones que

eta lehorreko nahiz itsasoko garraio-moten inguruan dituen eskumenen esparruan.

g) Portu Agintaritzari emandako informazio ez-zuzena, ontzien, merkatu-gaien, bidaiarien eta lehorreko garraio-ibilgailuen gainean, bereziki, informazio hori denean portu-tarifak aplikatzeko zein datu oinarri hartu eta datu horiei buruzkoa.

h) Portu-gunean kokatutako obra, instalazio, ekipamendu, merkatu-gai, edukiontzi eta itsasoko nahiz lehorreko garraio-bideei zuzeneko kalteak eragitea doloarengatik edo zabarkeriarengatik.

i) Organo eskudunek itsas segurtasunaren edo kutsaduraren inguruan emandako arautegia edo jarraibideak ez betetzea.

j) Portuko jabari publikoko ondasunei, edo horien erabilera nahiz ustiatzeari kalteak edo urripenak eragiten dizkieten jardura edo ez-egiteetatik beste edozein.

Aurretiazko baimena nahiz emakida behar duten jardurei eta kontratu bidez gauzatutako jardurei dagokienez:

a) Kasuan kasuko administrazio-tituluen baldintzak, portu-zerbitzuak zeharka emateko kontratuen klausulak edo portu-zerbitzuak arautzen dituzten agirietako baldintza orokorrak ez betetzea, halakoak iraungitzea edo hutsaltzea gorabehera.

b) Portu-esparruan baimendu gabeko kanpo publizitatea egitea.

c) Portu Agintaritzari informazio ez-zuzena edo eskasa ematea, norbere ekimenez edo hark hala eskatuta.

d) Lege honetan edo berau garatu edo aplikatzeko xedapenetan ezarritako betebeharrak zati batean edo oso-

la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del puerto, del Reglamento General de Practicajes y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) La falta de presentación por parte del Capitán o de la persona que deba hacerlo de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) La navegación de cualquier clase de buques, embarcaciones o artefactos destinados a usos de transporte, pesca o de recreo en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

osoan ez betetzea, eta horien arabera nahitaezkoak diren egintzak ez egitea.

e) Portuko Ustiatze eta Polizia Erregelamenduak, Praktikajeen Erregelamendu Orokorra eta portu-jarduerei buruzko gainerako erregelamenduak ez betetzea.

Itsas segurtasunaren aurkako arau-haustekak.

a) Hordituta edo gai psikotropikoen, droga toxiko nahiz estupefazianteen mende dauden pertsona ontziratuen egintzak, ontziaren segurtasuna arriskuan jartzen dutenak.

b) Erregelamenduen edo ontziko kapitainak edo ofizialak emandako aginduen aurkako egintzak, nabigazioaren segurtasunari kalte egin diezaioketenak.

Itsas trafikoaren antolaketaren aurkako arau-haustekak.

a) Kapitainak edo pertsona arduradunak galdatzen diren agiriak ez aurkeztea.

b) Merkataritzako Marinako erregelamenduak ez betetzea, ontzian merkatu-gaiak kargatu edo deskargatzeari dagokionez, edo bidaiariak ontziratatu edo lehorreratzeari dagokionez.

c) Portuaren barruan, kasuan kasuko erregelamenduak baimendu gabeko hots-seinaleak erabiltzea.

d) Kostaldearen ondoko berrehun metro zabalerako itsasertzean, hondartzei dagokienez, eta kostaldearen ondoko berrogeita hamar metro zabalerako itsasertzean, gainerako lekuei dagokienez, garraio-, arrantza- edo jolas-erabilerarako destinatzen den edozein ontzi-, itsasontzi- edo tresna-motaren nabigazioa, indarreko xedapenek ezarri

e) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos deportivos, fuera de los canales balizados para acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas.

f) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

Infracciones relativas a la contaminación del medio marino.

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los Reglamentos de Policía de puertos o de otras aguas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.

b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.

c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 115. Infracciones graves.

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a las doscientas mil pesetas e inferiores a un millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como

abiadura-mugatik gora.

e) Kirol-erabilerarako destinatzen den edozein ontzi-, itsasontzi- edo tresna-motaren nabigazioa, ezinbesteko kasua dagoenean izan ezik, kostaldera sartzeko balizatutako kanaletatik kanpo, bainurako erreserbatutako moduan markatu eta behar bezala balizatutako guneean.

f) Itsas Agintaritzaren esku, norberaren ekimenez edo hark hala eskatuta, jarri behar den informazioa emateko eginbeharra ez betetzea, edo hori modu ez-zuzenean edo eskasean egitea.

Itsas ingurunea kutsatzearen inguruko arau-haustek.

a) Arauak ez betetzea edo portuetako Polizia Erregelamenduetan edo beste ur batzuei buruzko erregelamenduetan ezarritakoa bete gabe uztea, urak garbi izateari edo itsas ingurunearen aprobetxamendu erkideari dagokionez.

b) Aplikagarri den arautegiaren kontra, kutsadura sor dezaketen konponketa, karenta eta bilketak gauzatzea.

c) Ontziek sortutako hondakinak eta zama-hondakinak itzultzeko betebeharren inguruan dagoen arautegia edo agintaritza eskudunak emandako jarraibideak ez betetzea.

115. artikulua. Arau-hauste astunak.

Arau-hauste astunak dira aurreko artikuluan tipifikatutako egite eta ez-egiteak, halakoek pertsonaren bati eragiten dizkiotenean lan egiteko ezgaitasuna, gehenez ere, zazpi egunekoa, edo berrehun mila pezetatik gorako eta milioi bat pezetatik beherako kalte-galerak; ontziaren edo nabigazioaren segurtasuna arriskuan jartzen dutenak; arin moduan tipifikatutako faltak berregitea, falta

leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

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

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona II, exterior de las aguas portuarias.

c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica.

d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.

e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima o al personal de las sociedades estatales de estiba y desestiba, con objeto de captar su voluntad en beneficio del sobornador, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades o sociedades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.

f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.

g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

horiek preskribatzeko ezarri den data baino lehenago; eta, edozein kasutan, hurrengoak:

Portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-haustekak.

a) Pertsonentzat arrisku larria sortzen dutenak.

b) Ontzietatik edo tresna flotatzaileetatik baimenik gabe isurtzea produktu solido, likido edo gaseosoak II. gunean, portu-uren kanpoko aldean.

c) Zamak sartu edo ateratzeko eragiketak gauzatzeari dagokionez, horren legeria bereziak ezarritako arautegia ez betetzea.

d) Merkatu-gai arriskutsuak manipulatzearen eta biltegitratzearen inguruko arau, ordenantza eta jarraibideak ez betetzea edo merkatu-gai horiek edo beraien izaera ezkatzea.

e) Portu Agintaritzako edo Itsas Agintaritzako langileei edo zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateetako langileei dirua edo beste erregalu- nahiz opari-mota batzuk eskaintzea edo ematea, euren borondatea irabazteko asmoarekin, eroskeria egin duenaren mesedetan, bai eta erakunde edo sozietate horietako langileek opariak, bezuzak, erregaluk edo dirua eskatzea, galdatzea edo onartzea ere.

f) Portu Agintaritzak edo Itsas Agintaritzak gauzatu behar dituen polizia-eginkizunak oztopatzea.

h) Portu Agintaritzari, norberaren ekimenez edo hark hala eskatuta, emandako informazioa faltsutzea.

h) Kapitainak indarreko xedapenen arabera beharrezkoak diren praktikaje- edo atoi-zerbitzuak ez eskatzea.

Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.

c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.

d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un

Itsas segurtasunaren aurkako arau-haustek.

a) Ontziratutako pertsonen arteko errieta eta liskarrak, halakoek eragina dutenean ontziaren edo nabigazioaren segurtasunean.

b) Erregelamenduen edo ontziko kapitainak edo ofizialek emandako aginduen aurkako egintzak, ontziaren edo nabigazioaren segurtasunari modu larrian kalte egin diezaioketenak.

c) Armak, aparatuak edo substantzia arriskutsuak eramatea, aurretiaz ontziko kapitainaren baimenik izan gabe.

d) Ontziko edozein kideren egite edo ez-egiteak, hordituta edo gai psikotropikoen, droga toxiko nahiz estupefazianteen mende dagoen bitartean, baldin eta horren ondorioz dagozkion eginkizunak gauzatzeko gaitasuna alda badaiteke.

e) Kapitainak ezezkoa ematea ontzian ezkutuko bidaiariak izateari, halakoak agintari eskudunen edo horiek xedatzen dituztenen esku utzi arte.

f) Kapitainak, edo horren ordezkari agintea duenak, abordajea dagoenean, justifikatu gabe informaziorik ez ematea, bere agindupean dagoen ontziaren izenari eta matrikula-portuari, abiapuntuari eta helmugari dagokienez.

g) Espainiako ontzi batean modu klandestinoan ontziratzea.

h) Kapitainek, patroiek edo beste itsas langile batzuek euren lanbide- edo jolas-titulazioaren arabera diren eratzikipen-mugak gainditzea.

i) Interesdunek ez komunikatzea Itsas Kapitaintzarik hurbilenekoari, justifikatutako arrazoia izan ezik, ontzi edo plataforma finko baten arrisku-

buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patronos de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas de baño, cuando cause lesiones a los usuarios de las mismas.

m) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de

egoera desagertu izana, arrisku horrek eragin duenean interesdunaren sorospen-eskaria.

j) Espainiako ontzi zibil orotako dotazioko kideek ez ezagutzea edo ez gauzatzea ezbehar-egoeretarako kasuan kasuko lauki organikoan eratziki zaizkien betebeharrak eta eginkizunak, lauki hori Administrazioak onetsitakoa dela, aplikatu beharreko erregelamenduekin bat etorritik.

k) Ontzi-ustiatzaileek, kapitainek eta patroiek ez betetzea ontziaren eta horren osagaien azterketei eta ziurtagiriei buruzko arauak.

l) Garraio-, arrantza- edo jolas-erabilerarako destinatzen den edozein ontzi-, itsasontzi- edo tresna-motaren nabigazioa, ezinbesteko kasua dagoenean izan ezik, kostaldera sartzeko balizatutako kanaletatik kanpo, bainu-guneetan, nabigazio horrek gunehorietako erabiltzaileei lesioak eragiten dizkienean.

m) Aurreko idatz-zatietan jaso gabeko egiteak eta ez-egiteak, ontziaren edo nabigazioaren segurtasuna arriskuan jartzen dutenak.

Itsas trafikoaren antolaketaren aurkako arau-haustea.

a) Indarrean dauden arauak ez betetzea, ontzian bandera nazionala edo kontrazeinuak erabiltzeari dagokionez.

b) Ontziek izenik gabe eta arauko inskripzio-foliorik gabe nabigatzea.

c) Ontziaren arauko agiririk ez izatea, horiek kaltetuta izatea edo horiek zehaztugabetasun larriak izatea.

d) Portuko merkataritza-jarduerak gauzatzea, kanpo merkataritzakoak edo autonomia-erkidegoen artekoak, portuetan, kostaldeko lekuetan edo

la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de

barne uretako edo lurralde-itsasoko ainguratze-egoeretan, horretarako behar den baimenik gabe.

e) Itsas Kapitaintzen jarraibideak ez betetzea, horren eskumenen esparruan, ontzien maniobra eta nabigazioari dagokionez, portu, itsasarte edo portutik kanpoko beste itsas ur batzuetan.

f) Erregelamenduak edo Itsas Kapitaintzen jarraibideak ez betetzea, itsasontzien araubideari eta trafikoari dagokienez, itsasontzi horiek izan daitezkeela baita ere jolaserako edo beste edozein erabilerara destinatutakoak, eta nabigazioari edo pertsoneri begira arriskua sor dezakeen edozein tresna erabiltzeari dagokionez.

g) Ontzien eta itsasontzien despatxoari buruzko arauak edo Itsas Kapitaintzetan edo kontsuletxeetako bulegoetan tripulazioak ontziratzeari eta rol-araubideari buruzko arauak ez betetzea.

h) Ur gaineko itsas industriak gauzatzea, itsas inskripzioari buruzko arauak bete gabe, bai eta lanbidea gauzatzeko galdatzen den libretarik edo beste agiriren bat ez izatea nahiz araubetekizunen bat ez gauzatzea ere.

i) Ontziak, itsasontziak edo plataforma finkoak Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistroko kasuan kasuko zerrendetan inskribatzeari buruzko arauak haustea eta batzuk zein besteak erabiltzea inskripzioek baimendu gabeko trafiko edo jardueretan.

j) Ontziek estazio eta zerbitzu irratielektrikoak erabiltzeari buruzko arauak haustea.

k) Enpresak Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistroan inskribatzeko betebeharra ez gauzatzea, edo Erregistro horri inskripzioaren edo

los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas

idatzoharraren bidez jaso beharreko egintza, kontratu edo akordioen berri ez ematea.

l) Ontzi bat eraikitzea edo transformazio-obrak edo motorra aldatzeko obrak egitea, estatuko kasuan kasuko administrazio-baimenik gabe edo hori arautu duten arauak hautsiz, bai eta ontziak uretaratzea ere, kasuan kasuko baimenik gabe.

m) Ontziak zatikatzeari buruzko erregelamenduak eta Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan plataforma finkoak suntsitzeari edo bertan behera uzteari buruzko erregelamenduak haustea.

n) Itsas zerbitzuak emateko emakida edo baimenetan ezarritako baldintzak ez betetzea.

ñ) Erregelamendu-aginduz Itsas Agintaritzen esku jarri behar den informazioa emateko eginbeharra ez betetzea edo modu ez-zuzenean betetzea.

Itsas ingurunea kutsatzearen inguruko arau-haustek, kutsadura hori sortzen denean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontzietatik, plataforma finkoetatik edo beste instalazio batzuetatik.

a) Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan zabarkeriaz ebakutzea zaborrak edo beste substantzia batzuk, ontzietatik, plataforma finkoetatik edo itsasoko beste eraikuntza batzuetatik, hori gai horren inguruan indarrean dagoen legeriaren aurka egiten denean.

b) Hidrokarburoak edo beste

especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios básicos.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños

substantzia kutsagarri batzuk garraiatzen dituzten ontzien nabigazioaren, zamak manipulatzearen eta nahitaezko aseguruaren arau bereziak ez betetzea.

c) Zaborrak edo beste substantzia batzuk ebakutzeko eragiketak prebenitu eta kontrolatzeko ontziko osagai, instalazio eta agiriei buruz indarrean dauden xedapenak ez betetzea.

d) Itsas Kapitaintzarik hurbilenekoari edo Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari berehala ez komunikatzea, legeria aplikagarriak ezarritako kasuetan eta moduan, isurketa eta ebakuazio kutsagarriak, halakoak egiten direnean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontzietatik edo plataforma finkoetatik nahiz beste instalazio batzuetatik.

e) Itsas ingurunean, zuzenean edo zeharka, substantziak, materialak edo energia-motak zabarkeriaz sartzea, halakoek giza osasunerako arriskua sor dezaketenean, turismo-, paisaia- edo biologia-baliabideak eta itsas bizitza kaltetu ditzaketenean, aisialdiko aukerak murriz ditzaketenean edo itsasoan legezko beste erabilera batzuk oztopa ditzaketenean, baldin eta horiek sartzea indarreko legeriaren aurkakoa bada edo horretarako behar den baimenik ez badago.

Arau-haustek oinarrizko portu-zerbitzuak ematean:

a) Oinarrizko portu zerbitzuak emateko etekin- eta kalitate-mailei eusteko betebeharrak ez gauzatzea.

b) Lizentzian jaso ez diren baliabideak baimenik gabe erabiltzea, zerbitzu-emateari kalteak eragiten zaizkionean.

a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 116. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los artículos 114 y 115 anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores al millón de pesetas, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

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

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta Ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento

c) Ikertua izateari eta ikuskatzailetzarekin elkarlanean aritzeari ezetza ematea edo hori oztopatzea, ikerketa eta elkarlan hori agintzen denean.

d) Informazioa emate aldera Portu Agintaritzak gauzatutako agindeiak ez betetzea.

e) Lizentziak oso osoan edo zati batean eskualdatzea baimenik gabe.

116. artikulua. Arau-hauste oso astunak.

Arau-hauste oso astunak dira aurreko 114 eta 115. artikuluetan tipifikatutako egite eta ez-egiteak, halakoek pertsonaren bati eragiten diotenean zazpi egunetik gora lan egiteko ezgaitasuna, edo milioi bat pezetatik gorako kalte-galerak; ontziaren edo nabigazioaren segurtasuna arriskuan jartzen dutenak; larri moduan tipifikatutako faltak berregitea, falta horiek preskribatzeko ezarri den data baino lehenago; eta, edozein kasutan, hurrengoak:

Portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-haustek.

a) Giza bizitzen osasun edo segurtasunerako arrisku oso larria sortzen dutenak.

b) Ontzietatik edo tresna flotatzaileetatik baimenik gabe isurtzea produktu solido, likido edo gaseosoak I. gunean, portu-uren barruko aldean.

c) Lege honen arabera behar den administrazio-titulurik gabe portu-esparruan edozein motatako obrak edo instalazioak gauzatzea, bai eta baimendutako obra edo instalazioek okupatutako azalera gehitzea edo horien gaineko eraikuntzak bolumena edo altuera gehitzea ere, betiere Portu

expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) Contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones, salvo en el caso de las embarcaciones de recreo.

f) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y

Agintaritzak esanbidez egindako agindeiari, abusuzko jokabidea bertan behera utz dadin, jaramonik egin ez bazaio, edo espediente zehatzailearen hasiera jakinarazi ondoren jokabide horrekin jarraitu bada.

Itsas segurtasunaren aurkako arau-haustekak.

a) Nabigazioa agintzea edo hastea ontziak behar bezalako nabigagarritasun-baldintzak bete gabe, bere segurtasuna arriskuan jarriz.

b) Salbamendu-osagaien eraikuntzan egindako funtsezko aldaketak, modu ofizialean homologatutako prototipoen ezaugarriei dagokienez.

c) Gai leherkor edo arriskutsuak ontzian gordailutu, manipulatu, kargatu, atera, sartu, garraiatu edo mantentzearen inguruko arauak edo Itsas Agintaritzen jarraibideak ez betetzea.

d) Sorospen-seinaleak egitea, beharizanik gabe, eta ikur bereizgarriak nahierara erabiltzea, ontziari ematen diotenak ospitale-ontziaren edo beste edozein ezaugarriko ontziaren izaera, nazioarteko zuzenbidean ezarritakoaren aurka.

e) Kontratatzea, edo kapitainaren, patroien edo nabigazioak iraun bitarteko zaintzaz arduratzen den ofizialaren eginkizunak gauzatzen uztea eginkizun horietarako gaitzen duen titulazio nahikorik ez dutenei, bai eta eginkizun horiek aipatu titulaziorik gabe gauzatzea ere, jolas-itsasontzien kasuan izan ezik.

f) Espainiako bidaiari-ontzietako dotazioko kideek ez ezagutzea edo ez gauzatzea ezbehar-egoeretarako kasuan kasuko lauki organikoan eratxiki

funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

g) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la presente Ley.

h) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

i) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

j) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

k) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

l) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

Infracciones contra la ordenación del

zaizkien betebeharrak eta eginkizunak, lau orduko Administrazioak onetsitakoak dela, aplikatu beharreko arauekin bat etorriz.

g) Arauak edo Administrazioaren ebazpenak ez betetzea, lege honen 77. artikulua segurtasuneko gutxienezko dotazioen gaiari buruz aipatutakoari dagokionez.

h) Itsas segurtasunari buruzko erregelamendu-xedapenak ez betetzea, horrek istripuak sortzen dituzten, pertsonen kalteak eraginez.

i) Arauak edo Itsas Administrazioaren ebazpenak ez betetzea, plataforma finkoak instalatu eta plataforma horietatik jarduerak gauzatzeari dagokionez, itsas segurtasuna arriskuan jartzen denean, betiere, plataforma horiek badaude Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietan kokatutako uretan.

j) Kapitainaren, ontziko patroien edo zerbitzu-praktikoen egite edo ez-egiteak, hordituta edo gai psikotropikoen, droga toxiko nahiz estupefazianteen mende dagoen bitartean, baldin eta horren ondorioz dagozkion eginkizunak gauzatzeko gaitasuna alda badaiteke.

k) Kapitainaren edo ontziko dotazioko kideen egite eta ez-egiteak, halakoekin beraiekin dakartenean pertsonen edo ontzien sorospenik ez ematea edo sorospen hori ukatzea, sorospena eskatzen denean edo horren premia dagoela uste denean.

l) Aurreko idatz-zatietan jaso gabeko egite eta ez-egiteak, ontziaren edo nabigazioaren segurtasuna arrisku larrian jartzen dutenak.

Itsas trafikoen antolaketaren aurkako

tráfico marítimo.

- a) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.
- b) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación, o con los certificados reglamentarios caducados.
- c) Navegar sin que el buque se halle debidamente matriculado.
- d) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente Ley.
- e) El incumplimiento de las normas sobre Registro de buques y empresas navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.
- f) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 109, 110, 111 y 112 de la presente Ley.
- g) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente Ley.
- h) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.
- i) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje,

arau-haustek.

- a) Erregelamendu bidez ezarritako seinale-sistematik gabe nabigatzea, sistema horiek ahalbidetu behar dutela ontzia etengabe lokalizatu eta bistaratzea.
- b) Nabigazio-patentea, pasabantea edo ontziaren nahiz itsasontziaren nazionalitatea egiaztatzen duen agiria lortu gabe, edo arauzko ziurtagiriak iraungita, nabigatzea.
- c) Ontzia behar bezala matrikulatuta egon gabe nabigatzea.
- d) Lege honetan ezarritakoarekin bat etorritik, Espainiako banderadun ontzientzako trafiko edo jarduera batzuk erreserbatzen dituzten arauak ez betetzea.
- e) Ontzien eta enpresa ontzi-ustiatzaileen Erregistroari, esportazioari, inportazioari edo Espainiako ontzia atzeritarren mesedetan behin-behinean banderapean jartzeari edo atzerriko ontziak Espainian behin-behinean banderapean jartzeari buruzko arauak ez betetzea.
- f) Lege honetako 109, 110, 111 eta 112. artikuluek aipatu agindu, debeku edo baldintzak ez betetzea.
- g) Itsas nabigazioko zerbitzuak ematea kasuan kasuko administrazio-emakida edo -baimenik gabe, hori eskatzeko modukoa denean lege honetan ezarritakoaren arabera.
- h) Erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera Itsas Agintaritzeari eman behar zaien informazioa faltsutzea.
- i) Barneko, kabotajeko, kanpoko edo nazioarteko nabigazioko linea erregularretako edo zerbitzu ez-erregularretako enpresa ontzi-ustiatzaile titularrei ezarritako zerbitzu

exterior o extranacional.

j) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente Ley, sobre coordinación de los puertos del Estado y de la marina mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas

publikoko betebeharrak ez gauzatzea.

j) Lege honetan ezarritakoa aplikatzeko zein xedapen eman eta xedapen horiek eratorritako betebeharrak ez gauzatzea, estatuko portuak eta Merkataritzako Marina koordinatzeari dagokionez, defentsa nazionalaren eta segurtasun publikoaren beharrezkin.

Itsas ingurunea kutsatzearen inguruko arau-haustea, kutsadura hori sortzen denean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietan kokatutako ontzietatik, plataforma finkoetatik edo beste instalazio batzuetatik.

a) Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietan kokatutako uretan ontziak edo plataforma finkoak nahiz beste eraikuntza batzuk daudenean, halakoek nahita ebakuatzea hondakin, zabor edo asmo horrekin ontzian kargatutako nahiz gordailututako beste material batzuk, salbu eta behar bezalako isurketa-baimena dagoenean edo baimen hori eskatu beharrik ez dagoenean indarreko legeria berezian ezarritakoaren arabera.

b) Itsas ingurunea nahita kutsatzea Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontziak hondoratzeagatik edo plataforma finkoak edo beste eraikuntza batzuk suntsitzeagatik, aurreko idatz-zatian aipatu salbuespen berberekin.

c) Hala nahita ebakuatzea zaborrak edo beste materia batzuk, ebakuzio hori zuzenean edo zeharka sortzen denean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa eta gune

en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

a) Prestación de servicios portuarios básicos sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 117. Prescripción.

El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

horietako uretan kokatutako ontzi, plataforma finko edo beste eraikuntza batzuen eragiketa arrunten ondorioz, betiere, halako ebakuazioak gauzatzen badira gai horren inguruan indarrean dagoen legeriaren aurka eginez.

d) Itsas ingurunean, zuzenean edo zeharka, hala nahita sartzea substantziak, materialak edo energia-motak, halakoek giza osasunerako arriskua sor dezaketenean, turismo-, paisaia- edo biologia-baliabideak eta itsas bizitza kaltetu ditzaketenean, aisialdiko aukerak murriz ditzaketenean edo itsasoen legezko beste erabilera batzuk oztopa ditzaketenean, baldin eta horiek sartzea indarreko legeriaren aurkakoa bada edo horretarako behar den baimenik ez badago.

Arau-haustek oinarrizko portu-zerbitzuak ematean:

a) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematea horretarako behar den ahalbidetze-titulurik gabe.

b) Zerbitzu publikoko betebeharrak modu larrian edo behin eta berriro ez betetzea.

c) Portu-erakundeek, euren eskumenen esparruan, lehia askea babestearen inguruan emandako jarraibideak ez betetzea.

d) Lizentzien titularrek ezarri zaizkien oinarrizko baldintzak modu larrian edo behin eta berriro ez betetzea.

117. artikulua. Preskripzioa.

Arau-hausteen preskripzio-epea bost urtekoa izango da, arau-hauste oso astunentzako, hiru urtekoa astunentzako eta urtebetekoa arinentzako.

Epea zenbatzen hasiko da arau-haustea eragin duen jokabidea oso-osoan zein unetan burutu eta une

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.

En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

No obstante, 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.

Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior.

A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 118. Responsables.

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

Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

- a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o título administrativo, el titular de éste.
- b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular del contrato de prestación del servicio de

horretatik aurrera.

Arau-hausteak jarraikakoak direnean, preskripzio-epea zenbatzen hasiko da arau-haustea burutzen duen jarduera amaitzen denetik edo arau-haustea burutzeko azken egintza amaitzen denetik.

Arau-haustea eragiten duten egitateak edo jarduerak ezezagunak badira, ageriko ezaugarririk ez izateagatik, epe hori zenbatzen hasiko da ezaugarri horiek azaltzen direnetik.

Hala ere, arau-haustea burutu denetik igarotako denbora edozein dela, gauzak itzultzea eta aurreko egoeran berrezartzea galdatuko da.

Uste izango da eraikuntza edo instalazio bat erabat amaituta dagoela, prest dagoenean aurreikusitako xedea betetzeko, geroagoko jardunik behar izan gabe.

Ondore horretarako, amaiera-data Portu Agintaritzak egiaztatuko du eta, modu subsidiarioan, hurrenkera honen arabera, hurrengoak egiaztatuko dira: jardunbiderako edo zerbitzurako lizentzia, eskumen edo baimenen data, edo obra-bukaerari buruz teknikari eskudunak izenpetutako ziurtagiriaren data.

118. artikulua. Erantzuleak.

Arau-haustearen erantzule izango dira hurrengo pertsona fisiko edo juridikoak:

Portuko erabileren eta jardueren inguruko arau-hausteen kasuak:

- a) Administrazio-titulu edo -kontratu baten baldintzak betetzen ez direnean, horren titularra.
- b) Ontziarekin zerikusia duten arau-hausteen beste kasu batzuetan, ontzi-ustiatzailea edo, halakorik izan ezean, ontziko kapitaina, kalterik egin gabe praktikaje-zerbitzua emateko kontratuaren titularrak eta praktikakoak

practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la Empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 114.1, g), las Entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 114.1, h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 115.1, d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 115.1, e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) 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.

i) En el caso de infracciones en la

bere eginkizuna betetzean izan ditzakeen erantzukizunei, horren arauketa bereziarekin bat etorritz.

Arau-hausteeek zerikusia dutenean ontzia portuan egotearekin, kontsignataria erantzule solidarioa izango da ontzi-ustiatzailearekin batera.

c) Merkatu-gaiak manipulatzeari eraxkitako arau-hausteen kasuan, izaera solidarioarekin, merkatu-gai horiek manipulaten dituzten langileak eta eragiketa horiek gauzatzeko ardura duen enpresa zamaketaria, eta modu subsidiarioan merkatu-gaien kontsignataria.

d) 114.1.g) artikuluan jasotako kasuan, informazio hori emateko betebeharra duten erakundeak.

e) 114.1 artikuluko h) eta j) idatz-zatiek aipatu dituzten egite eta ez-egiteen kasuan, egitea edo ez-egitea gauzatzen duena edo hori gauzatzearen arduraduna, eta modu solidarioan, hala denean, zerbitzua emateko ardura duen enpresa, egitea edo ez-egitea gauzatu duenak enpresa horrekin lan-harremanak dituenen kalte-galera horiek sortzeko unean.

f) 115.1.d) artikuluan ezarritako kasuan, merkatu-gai arriskutsuak garraiatzeaz arduratutako erakundeak, eta, modu subsidiarioan, gai horren inguruko erregelamenduekin bat etorritz, informazioa emateko betebeharra duten erakundeak.

g) 115.1.e) artikuluan jasotako kasuan, dirua nahiz erregaluak eskaintzen edo ematen dituzten pertsonak eta horiek eskatzen edo jasotzen dituzten langileak.

h) Behar besteko administrazio-titulurik izan gabe obrak egiten direnean, jardueraren sustatzailea, jardura gauzatzen duen enpresaburua eta jardueraren zuzendari teknikoa.

i) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematean

prestación de servicios portuarios básicos, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario básico o que preste el servicio sin título habilitante.

Supuestos de infracciones en materia de marina civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción.

En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la marina mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán

arau-hausteak egiten badira, oinarrizko portu-zerbitzua emateko lizentziaren titularra edo zerbitzua ahalbidetze-titulurik gabe ematen duena.

Marina zibilaren inguruko arau-hausteen kasuak:

a) Merkataritzakoak ez diren ontzi zibilen nabigazioaren ondorioz, edo portuetako zerbitzu-gunetik kanpo kokatutako plataforma finkoak nahiz beste eraikuntza batzuk direla eta, gauzatzen diren arau-hausteetan, ontziak, plataformak edo eraikuntzak zein enpresa-jarduera gauzatu eta horren titularra den pertsona fisiko edo juridikoa, edo jolas-nabigazioan bakarrik erabiltzen diren ontzien kasuan, itsasontziaren titularra den pertsona fisiko edo juridikoa, edo zuzenean arau-haustearen erantzule dena.

Kasu horietan erantzule subsidiarioak izango dira ontzietako kapitain edo patroiak.

b) Merkataritzako ontzien itsas nabigazioaren ondorioz gauzatutako arau-hausteetan, jardueraren titularra den enpresa ontzi-ustiatzailea, edo, halakorik izan ezean, ontziaren kapitaina.

c) Erabiltzaileek gauzatutako arau-hausteetan eta, orokorrean, aurreko idatz-zatietara bildu ez diren hirugarrenek gauzatutakoetan, halakoek egiten dituztenean Merkataritzako Marina arautzeko legeriak ukitutako jarduerak, hautsitako manua zein pertsona fisiko edo juridikori zuzendu eta pertsona hori edo kasuan kasuko arauak zein pertsona fisiko edo juridikori eratziki beren-beregi erantzukizuna eta pertsona hori.

d) Itsas ingurunea kutsatzeari buruzko arau-hausteei dagokienez, halakoak ontzietatik gauzatzen direnean, modu

solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque.

Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de marina civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta

solidarioan erantzungo dute ontzi-ustiatzaileak, jabeak, erantzukizun zibilaren aseguratzailleak eta ontziko kapitainak.

Arau-haustea gauzatzen bada Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako plataforma finkoetatik nahiz beste instalazio batzuetatik, modu solidarioan erantzungo dute horien jabeek, enpresa-jardueraren titularrak, hala denean, eta jardueraren aseguratzailleak.

Era berean, aipatu subjektu erantzuleak beharturik egongo dira eragindako kaltea modu solidarioan konpontzera; Administrazio eskudunak haien kontura betearazi edo agindu ahal izango ditu, presako izaerarekin, ingurumena babesteko beharrezkoak izan daitezkeen eragiketak.

Marina zibilaren arloko arau-hauste eta zehapenei buruzko xedapenak ez zaizkie aplikatuko nazionalak ez diren pertsonen, halakoak ontziratuta daudenean atzerriko ontzietan, nahiz eta Espainiako jurisdikzioaren mendeko gunetan izan, betiere, egitateak ontziaren barruko ordena bakarrik ukitzen badu eta egitate horretan atzerriko herritarrek soilik parte hartu badute.

Kasu horietan, Espainiako agintariak mugatuko dira ontziaren banderako kapitain eta kontsulei laguntza eskaintzera, horiek hala eskatu dutenean eta hori bidezkoa denean nazioarteko zuzenbidearekin bat etorriz.

Arau-hauste beraren ondorioz subjektu desberdinei ezartzen zaizkien zehapenak independenteak izango dira euren artean, salbu eta lege honetan araubide desberdina ezarri denean.

Ley.

Capítulo IV

Sanciones y otras medidas

Sección 1.

Disposiciones Generales

Artículo 119. Principios generales.

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

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

No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente Ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

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 hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin

IV. kapitulua

Zehapenak eta beste neurri batzuk

1. atala.

Xedapen orokorrak

119. artikulua. Printzipio orokorrak.

Arau-haustea gauzatzen duten egite edo ez-egiteak zehatuko dira lege honetan jasotako xedapenen arabera.

Egite edo ez-egite berak arau-hauste bi edo gehiago gauzatzen baditu, kontuan hartuko da zehapen handiena duena bakarrik.

Edonola ere, lege honen arabera emandako emakiden titularrak beti zehatu ahal izango dira lege honetako arau-haustek egiteagatik, hala denean, titular horiei ezar dakizkiekeen beste erantzukizun batzuk gorabehera.

Arau-haustek delitua edo falta gauza dezakeenean, Fiskaltzari helaraziko zaio hori, prozedura zehatzailea bertan behera utziz, agintari judizialak epai irmoa edo prozesua amaitzen duen ebazpenik ematen ez duen bitartean.

Zehapen penalak baztertuko du administrazio-zehapena ezartzea.

Delitua edo falta egiaztatu ez bada, Administrazioak espediente zehatzailearekin jarraituko du, kontuan hartuz, edozein kasutan, organo judizial eskudunaren ebazpenean frogatutzat adierazitako egitateak.

Edozein kasutan, berehala bete beharko dira portu-jarduera, itsas segurtasuna eta itsas trafikoaren antolaketa babesteko, eta itsas ingurunearen kutsadura prebenitzeko hartutako administrazio-neurriak, prozedura zehatzailearen etendura ezin

que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

En los casos en que esta Ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador.

Sección 2.

Sanciones aplicables

Artículo 120. Multas y sanciones accesorias.

Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 10.000.000 de pesetas.

En el caso de infracción grave, la sanción será:

- a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: en los supuestos del artículo 115, 1), b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 20.000.000 de pesetas; en los supuestos del artículo 115, 1), a) y d), multa de hasta 50.000.000 de pesetas.
- b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 30.000.000 de pesetas.
- c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 20.000.000 de pesetas.
- d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 100.000.000 de pesetas.
- e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 602.000 euros.

En caso de infracción muy grave, la

izango dela hedatu urratutako ordena juridikoa ezartzeko neurrien betearazpena.

Era berean, administrazio-egintzen edo kontratuen ondoreak eteteko eta horiek deuseztatzeko edo suntsiarazteko prozedurak hasiko dira, ustez halakoetan oinarritu daitekeenean legearen aurkako jarduna.

Lege honek enpresaren eta langileen arteko administrazio-erantzukizun solidarioa jaso duen kasuetan, langileari ez zaio ezarriko administrazio-zehapenik.

2. atala.

Zehapen aplikagarriak

120. artikulua. Isunak eta zehapen erantsiak.

Arau-hauste arinak 10.000.000 pezetarainoko isunarekin zehatuko dira.

Arau-hauste astunen kasuan, zehapena izango da:

- a) Portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-hausteentzako: 115.1 artikuluko b), c), e), f), g) eta h) idatz-zatietako kasuetan, 20.000.000 pezetarainoko isuna; 115.1 artikuluko a) eta d) idatz-zatietako kasuetan, 50.000.000 pezetarainoko isuna.
- b) Itsas segurtasunari buruzko arau-hausteetan, 30.000.000 pezetarainoko isuna.
- c) Itsas trafikoaren antolaketaren aurkako arau-hausteetan, 20.000.000 milioi pezetarainoko isuna.
- d) Itsas ingurunea kutsatzearen ondoriozko arau-hausteetan, 100.000.000 pezetarainoko isuna.
- e) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematean gauzatutako arau-hausteetan, 602.000 eurorainoko isuna.

Arau-hauste oso astunen kasuan,

sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:

En los supuestos del artículo 116, 1), c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.

En el resto de los supuestos, multa de hasta 100.000.000 de pesetas.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 150.000.000 de pesetas.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 50.000.000 de pesetas.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 500.000.000 de pesetas.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 3.005.000 euros.

En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.

zehapena izango da:

a) Portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-hausteentzako:

116.1).c) artikulua kasuetan, obrek eta instalazioek duten balioaren 100eko 50eko isuna.

Gainerako kasuetan, 100.000.000 pezetarainoko isuna.

b) Itsas segurtasunaren aurkako arau-haustean, 150.000.000 milioi pezetarainoko isuna.

c) Itsas trafikoaren antolaketaren aurkako arau-haustean, 50.000.000 milioi pezetarainoko isuna.

d) Itsas ingurunea kutsatzearen ondoriozko arau-haustean, 500.000.000 pezetarainoko isuna.

e) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematean gauzatutako arau-haustean, 3.005.000 eurorainoko isuna.

Arau-hauste astunaren edo oso astunaren kasuan, horiek gertatzen direnean, hurrenez hurren, falta arinak edo astunak berregiteagatik, halakoak preskribatu aurretik, isunaren zenbatekoa izango da horietariko bakoitzari begira ezarritakoaren batura.

Aurreko paragrafoetan ezarritako erregelekin bat etorri ezarritako multa-zenbatekoa zati batean barkatu ahal izango da, hori ezartzeko organo eskudunarekin akordioa eginez, eta, betiere, arau-hausleak arau-haustea egiteagatik sortutako egoera zuzendu badu, aldeztu aurretik agindeia jasota eta erregelamendu bidez ezarritako epean.

Arau-hauste oso astunen kasuei dagokienez, ontzia atxikitzea edo horren sarrera nahiz beraren karga- eta deskarga-eragiketak debekatzea akordatu ahal izango da, kasu bakoitzean bidezkoa den zehapenaren osagarri.

En el supuesto del artículo 116, 2), b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.

En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, producidas en el ejercicio de las actividades a que se refiere el artículo 54 de la presente Ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.º Infracciones leves:

suspensión por un período no superior a un mes.

2.º Infracciones graves:

suspensión por un período no superior a seis meses.

3.º Infracciones muy graves:

suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.

En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de

116.2).b) artikuluaaren kasuan, isunak berarekin ekarriko du prototipoaren homologazio ofiziala deuseztatzea.

Arau-hauste oso astunen kasuan, halakoak eragin direnean lege honen 54. artikulua aipatu dituen jarduerak gauzatzean, portua eta horren instalazioak erabiltzeari dagokionez, Sustapen Ministerioak adierazi ahal izango du, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, arau-hausleak behin-behinean desgaituta gelditzea, gehienez ere, hirutik bost urtera bitartean, baimenen eta emakiden titular izateko, hurrenez hurren, kasuan kasuko portu-esparruan edo portu-jarduerak gauzatzeko.

Zerbitzuak emateko edo jarduerak gauzatzeko baimenen eta oinarritzko portu-zerbitzuak emateko lizentzien kasuan, halakoen erabileraren edo bertako jardueren inguruko arau-hausteeek beraiekin ekarri ahal izango dute, halaber, jarduera edo zerbitzua behin-behinean etetea, hurrengo irizpideekin bat etorriz:

1. Arau-hauste arinak:

Etetea, gehienez ere hilabeteko aldian.

2. Arau-hauste astunak:

Etetea, gehienez ere sei hilabeteko aldian.

3. Arau-hauste oso astunak:

Etetea eta behin-behineko desgaituntza, gehienez ere, bost urteko aldian, edozein jarduera gauzatzeko edo edozein zerbitzu emateko, kasuan kasuko egoeran.

Itsas segurtasunaren aurkako arau-hauste astun edo oso astunen kasuan, halakoak gauzatzen dituztenean ontziko kapitainak edo patroiak, zerbitzu-praktikoak edo dotazioko gainerako kideek, Merkataritzako Marinaren Zuzendari Nagusiak, arau-hauste astunei begira, eta Sustapen

Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Infracciones graves:

Suspensión por un período no superior a un año.

b) Infracciones muy graves:

Suspensión por un período entre uno y cinco años.

Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.

Artículo 121. Medidas no sancionadoras.

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción 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

Ministroak, Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak hala proposatuta, arau-hauste oso astunei begira, adierazi ahal izango dute lanbide-titulua etetea hurrengo irizpideekin bat etorriz:

a) Arau-hauste astunak:

Etetea, gehenez ere urtebeteko aldian.

b) Arau-hauste oso astunak:

Etetea, urtebete eta bost urte bitartean.

Arau-hauste astunengatik edo oso astunengatik ezarritako zehapenak erregelamendu bidez zehaztu moduan egingo dira jendaurreko, irmo bihurtu ondoren.

Arau-hausteen preskripzio-epaia bost urtekoa izango da, arau-hauste oso astunentzako, hiru urtekoa astunentzako eta urtebetekoa arinentzako.

Espainiako eta atzerriko merkataritzako ontziei egindako azterketek gabeziak egiaztatu edo agerrarazten dituztenean, gabezia horren ondorioa izanik ontziaren nabigazioa debekatzeko polizia-neurri administratiboa, isunari erantsitako zehapen gisa ezarriko da ikuskatzearen kostu guztiak ordaintzea.

Ikuskatze-orduaren kostua Sustapen Ministroak ezarriko du.

121. artikulua. Zehatzaileak ez diren neurriak.

Arau-haustea gauzatzen duten egite edo ez-egiteek beraiekin ekarriko dute, bidezkoa den zehapena ezartzeaz gain, hala denean, neurri hauek hartzea:

a) Gauzak itzultzea eta aurreko egoeran berrezartzea.

b) Kalte konponezinak ordaintzea, suntsitutako ondasunen edo eragindako narriaduraren balioa zein

causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

- c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.
- d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.
- e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.

Artículo 122. Criterios de graduación.

La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 123. Competencia.

La competencia para la imposición de

izan eta horren araberako zenbatekoan, bai eta eragindako galerak ordaintzea ere, ezarritako epean.

Arau-haustea gauzatzen duten egite edo ez-egiteek arau-hauslearentzat onura dakartenean eta onura hori kalte-ordaina baino gehiago denean, kalte-ordaina ezartzeko orduan kontuan hartuko da, gutxienez, arau-hausleak izandako onuraren zenbatekoa.

- c) Administrazio-titulua iraungitzea, hori bidezkoa denean, bertan jasotako baldintzak ez betetzeagatik.
- d) Ontziaren eskala, irteera, karga edo deskargari ezezkoa ematea, lege edo erregelamendu bidez ezarritako kasuetan.
- e) Lizentzia ezeztatzea, hori bidezkoa denean.

122. artikulua. Mailakatze-irizpideak.

Isunen zenbatekoa eta zehapen erantsien aplikazioa erabakiko da aintzat hartuta arau-haustea gauzatuta izandako onura, jokabide arau-hausleak kanpora begira duen garrantzia, subjektu arau-hauslearen zabarkeria edo asmoa, eragindako kaltea, gauzatutako arau-hauste kopurua, bai eta arau-haustea gaitzesteko mailaketan, aringarri nahiz astungarri gisa, eragina izan dezakeen beste edozein inguruabar ere.

Analogiaz aplikatuko dira, ahal den neurrian eta administrazio-sektore honen berezitasunen araberako ñabardura eta egokitzapenekin, zuzenbidearen aurkakotasunaren eta erruduntasunaren bazterketari buruzko zigor-erregelak, kalterik egin gabe, ondore horietarako, sektore horretan nabarmentzeko modukoak diren beste inguruabar batzuk kontuan hartzeari.

123. artikulua. Eskumena.

Lege honetan jasotako zehapenak

las sanciones previstas en esta Ley corresponderá:

a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y al Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, para los supuestos de infracciones graves tipificados en esta Ley.

d) Al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía inferior a doscientos millones.

e) Al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a la señalada en el apartado anterior del presente artículo.

Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo.

El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio

ezartzeko eskumena izango dute:

a) Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-hauste arinen kasuei dagokienez.

Itsas Kapitainei, itsas segurtasunaren eta itsas trafikoaren antolaketaren aurkako arau-hauste arinen kasuan, edo itsas ingurunea kutsatzeari buruzko arau-hauste arinen kasuan, kutsadura hori sortzen denean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gune horietako uretan kokatutako ontzietatik edo plataforma finkoetatik nahiz beste instalazio batzuetatik.

c) Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak eta Merkataritzako Marinaren Zuzendari Nagusiak, euren eskumenen esparruan, lege honetan tipifikatutako arau-hauste astunen kasuei dagokienez.

d) Sustapen Ministroak, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, edo Merkataritzako Marinaren Zuzendari Nagusiak, euren eskumenen esparruan, arau-hauste oso astunen kasuetan, berrehun milioiko kopurutik behera.

e) Ministroen Kontseiluak, Sustapen Ministroak hala proposatuta, arau-hauste oso astunen kasuetan, artikuluko honetako aurreko idatz-zatian aipatu kopurutik gora.

Gobernuak eguneratu edo aldarazi ahal izango ditu muga horiek, bai eta isunen zenbatekoa ere, kontsumoko prezioen indizeak izandako gorabeherekin bat etorriz.

Portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-hausteak direla-eta isunak eta kalte-

de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

Sección 3.

Indemnización por daños y perjuicios

Artículo 124. Indemnización por daños y perjuicios.

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.

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

Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima 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.

Capítulo V

Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

Artículo 125. Procedimiento.

El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará

ordainak daudenean, halakoen zenbatekoa izango da arau-haustea zein Portu Agintaritzaren esparrutan gauzatu eta Portu Agintaritzaren horren berezko sarrera.

3. atala.

Kalte-galeren ordaina

124. artikulua. Kalte-galeren ordaina.

Gauza itzultzea eta aurreko egoeran berrezartzea ezinezkoa denean, eta, edozein kasutan, kalte-galerak eragin direnean, arau-haustearen erantzuleek bidezkoak diren kalte-ordainak ordaindu beharko dituzte.

Onura kalte-ordaina baino gehiago denean, kalte-ordaina zehazteko, gutxienez, onuraren zenbatekoa hartuko da kontuan.

Kalteak ebaluatzea zaila denean, kalte-ordaina finkatzeko, Portu Agintaritzak edo Itsas Agintaritzak hurrengo irizpideak kontuan hartuko ditu, horietarik baliorik handiena dakarrena aplikatu beharko duela:

- a) Itzulketaren eta berrezartzearen kostu teorikoa.
- b) Kaltetutako ondasunen balioa.
- c) Arau-hausteari legezaren aurkako jarduerarekin izandako onura.

V. kapitulua

Prozedura, betearazpen-bideak eta kautela-neurriak

125. artikulua. Prozedura.

Portu Agintaritzako edo Itsas Agintaritzako langile eta arduradunek betebeharra izango dute, salaketak jartzeko, aurkeztutako salaketen irizpideak egiteko eta euren eskumenekoak diren salaketak ebazteko, bidezkoak diren zehapenak ezarri.

Aipatu ondoreetarako, ikuskatze- edo kontrol-eginkizunak dituzten langileek

facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria.

En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente Ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 126. Medidas para garantizar el cobro.

Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o

sartzeko ahalmena izango dute, emakidaren edo baimenaren xede diren azalera eta instalazioetan, halakoak portuetako zerbitzu-gunean daudenean, edo Espainiako banderadun ontzi eta plataformetan edota, hala denean, Espainiak nazioarteko zein hitzarmen izenpetu eta hitzarmen horietan ezarritako mugekin, atzerriko banderadun ontzietan, halakoak daudenean Espainiak zein gunetan egikaritu subiranotasuna, subiranotasun-eskubideak edo jurisdikzioa eta gunehorietan kokatutako uretan, baldin eta horietan kasuan kasuko egiaztapenak eta jarduerak gauzatu behar badira, salbu eta halakoek legearen arabera egoitzaren izaera dutenean; azken kasu horretan, ikuskatze-eginkizuna bat etorri beharko da bortxaezintasuna bermatzen duten erregelekin.

Aurrekoa gorabehera, portua erabiltzearen eta portuko jarduerak gauzatzearen inguruko arau-hausteei dagokienez, prozedura zehatzailea hasiko da eta urratutako ordena juridikoa berrezartzeko neurriak hartuko dira kostaldean legerian ezarritakoarekin bat etorritik, berezitasun bakar moduan, neurri horiek hartzeko organo eskuduna Portu Agintaritza izango dela.

Edozein kasutan, horri dagokio berrezartzeko neurriak hartzea.

Lege honetan ezarritako arau-haustek zehatuko dira aurretiaz kasuan kasuko administrazio-espeditatea hasita, Administrazio Prozeduraren Legeak ezarritakoaren arabera.

126. artikulua. Kobratzea bermatzeko neurriak.

Isunen nahiz kalte-galeren ondoriozko ordainen zenbatekoak eskatu ahal

perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley de Procedimiento Administrativo y en la Legislación de Costas.

Artículo 127. Obligaciones de consignación de los hechos producidos.

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta Ley.

El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 128. Retención de buques.

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 118.2, d) de la presente Ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se

izango dira administrazioko premiamendu-bidea erabilita.

Era berean, Portu Agintaritzek eta Itsas Agintaritzek, isunak eta kalte-ordainak kobratzea bermatzeko eta urratutako ordena juridikoa berrezartzeko, izango dituzte Administrazio Prozeduraren Legean eta kostaldee buruzko legerian nahitaezko betearazpenerako ezarri bideak.

127. artikulua. Gertatutako egitateak jasotzeko betebeharrak.

Ontzietako kapitainek betebeharra izango dute, nabigazio-egutegian edo despatxo- eta dotazio-rollean jasotzeko nabigazioak iraun bitartean ontzian diren pertsonen egitateak, euren ustez halakoak lege honetan ezarritako arau-haustek direnean.

Idazkuna izenpetuko dute kapitainak eta interesdunak edo, horrek uko egiten badu, bi lekukok.

128. artikulua. Ontziak atxikitzea.

Itsas Kapitainak, kautela-neurri moduan, agindu ahal izango du ontzia berehala atxikitzea, lege honetako 118.2.d) artikuluko betebeharrak bermatzeko helburuarekin.

Atxikitze hori ordeztu ahal izango da Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiaren arabera behar bestekoa den abal edo bermeagatik.

Zehatzeko ahalmena egikaritzeko organo eskudunak prozedura zehatzailearen edozein unetan eta ziodun akordioaren bidez, agindu ahal izango du, kautela-neurri moduan, ontzia berehala atxikitzea, ziurtatzeko eman daitekeen ebazpenaren eragingarritasuna, prozeduraren bukaera ona, arau-haustearen ondoreak saihestea eta interes orokorren eskakizunak, betiere, lege honek aipatu dituen arau-hauste

trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley.

Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

Disposición adicional primera.

Zona de servicio.

En tanto no se proceda a la delimitación prevista en el artículo 15.1, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional segunda.

Zona contigua.

En la zona contigua definida en el artículo 7.1 de la presente Ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.
- b) Sancionar dichas infracciones.

Disposición adicional tercera.

Capitanías y Capitanes de Puerto.

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las referencias que la legislación anterior hace a las

astunak edo oso astunak gauzatu badira.

Horretarako, kasuan kasuko gobernu-agintaritzari eskatu ahal izango dio segurtasun-indar eta -kidegoen elkarlana, beharrezkoa denean.

Atxikipen hori ordeztu ahal izango da behar bestekoa den abal edo bermearengatik.

Salbuespenez, kautela neurri moduan, berehala agintzen denean ontzia atxikitzea, hori berori ezarri ahal izango du Portu Agintaritzako Zuzendariak.

Lehenengo xedapen gehigarria.

Zerbitzu-gunea.

15.1 artikulua aipatu zehaztapena egiten ez den bitartean, estatuaren eskumeneko portuetako zerbitzu-gunetzat joko dira lege hau indarrean jartzeko uneko zerbitzu-gunera bildutako lur-eremuen multzoa eta tarifa-ondoreetarako portu bakoitzean I eta II. guneetara bildutako ur-azalerak, indarreko arautegiarekin bat etorritik.

Bigarren xedapen gehigarria.

Ondoko gunea.

Lege honen 7.1 artikuluan definitutako ondoko gunean, Gobernuak behar besteko fiskalizazio-neurriak hartu ahal izango ditu hurrengo helburuetarako:

- a) Lurralde nazionalean edo lurralde-itsasoan prebentzioa gauzatzeko, aduana-, kontrabando-, fiskal-, immigrazio- edo osasun-arloko lege eta erregelamenduak hauts ez daitezkeen.
- b) Arau-hauste horiek zehatzea.

Hirugarren xedapen gehigarria.

Portuko Kapitaintzak eta Kapitainak.

Lege hau indarrean jarri ondoren, aurreko legeriak portuko Kapitaintzei edo Kapitainei begira egindako

Capitanías de Puerto o a los Capitanes de Puerto, deberán entenderse hechas a las Capitanías Marítimas o Capitanes Marítimos a que se refiere el artículo 88.

Disposición adicional cuarta.

Colaboración interministerial.

Los Departamentos de la Administración del Estado y los demás Organismos de las Administraciones Públicas podrán recabar la colaboración de los servicios del Ministerio de Fomento cuando necesidades de interés general así lo requieran.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá recabar la colaboración de los servicios adscritos a los referidos Departamentos u Organismos que realicen funciones en el ámbito portuario o marítimo, siempre que concurren necesidades de interés general.

El Ministerio de Fomento podrá solicitar del Ministerio del Interior la colaboración de sus servicios marítimos cuando así lo requieran necesidades de interés general en el ámbito de la marina civil, de la seguridad de personas o cosas, o del transporte marítimo.

Disposición adicional quinta.

Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo.

De conformidad con lo establecido en la Legislación reguladora de la Defensa Nacional, el Ministerio de Fomento es el órgano de la Administración del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos, en el dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal y en el sector de la Marina Mercante, bajo la coordinación del Ministro de Defensa.

En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil,

erreferentziak ulertu beharko dira 88. artikulua jasotako Itsas Kapitaintzei edo Itsas Kapitainei egindakotzat.

Laugarren xedapen gehigarria.

Ministerioen arteko elkarlana.

Estatuko Administrazioaren sailek eta Administrazio publikoetako gainerako erakundeek Sustapen Ministerioko zerbitzuen elkarlana eskatu ahal izango dute, hala behar dutenean interes orokorreko beharriaz.

Era berean, Sustapen Ministerioak aipatu sailei edo erakundeei atxikitako zerbitzuen elkarlana eskatu ahal izango du, halakoek portuko edo itsasoko esparruan eginkizunak gauzatzen dituztenean, betiere, interes orokorreko beharriaz badaude.

Sustapen Ministerioak Barne Arazoetarako Ministerioari bere itsas zerbitzuen elkarlana eskatu ahal izango dio, interes orokorreko beharriaz hala behar dutenean marina zibilaren, pertsonen nahiz gauzen segurtasunaren edo itsas garraioaren arloan.

Bosgarren xedapen gehigarria.

Defentsa-politika portuko eta itsasoko esparruetan

Defentsa Nazionala arautzeko legerian ezarritakoarekin bat etorriz, Estatuko Administrazioan, Sustapen Ministerioa da lurralde nazional osoan eskumenak dituen organoa, defentsa-politika gauzatzeko portuetan, estatuaren titulartasuneko itsas-lehorreko jabari publikoan eta Merkataritzako Marinaren sektorean, Defentsa Ministroaren koordinaziopean.

Defentsa zibilarekin zerikusia duten eginkizunen esparruan, Sustapen

corresponde al Ministerio de Fomento, en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos o actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del Departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración del Estado y en el de la Marina Mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funciones en los que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización.

A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la Marina Mercante sean precisos.

El Ministerio de Fomento desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

- El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.
- Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.
- Disponer que toda Empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.

Ministerioaren ardura da, Defentsa Ministerioarekin elkarlanean arituz, sailaren mende zein baliabide izan eta baliabide horiek defentsa nazionalari begira ekartzearekin zerikusia duten inguruabar edo jarduera guztiak aztertu, planifikatu, programatu, betearazi eta ikuskatzea, Estatuko Administrazioaren mendekoak diren portuen esparruan eta Merkataritzako Marinaren esparruan.

Modu berean, eginkizun berberak gauzatuko ditu, pertsonen, ondasunen eta zerbitzuen mobilizazioari dagokionez, mobilizazioari buruzko sektore- edo ministerio-planekin bat etorritz.

Ondore horietarako, etengabe eguneratuta izango dira Merkataritzako Marinaren antolaketa zibila aldarazteko behar diren mekanismo guztiak.

Sustapen Ministerioak behar diren arau eta prozedurak garatuko ditu:

- Defentsa Ministerioak jakin dezan merkataritzako ontzidiak dituen ontziak, horien ezaugarriak eta horien egoera, bai eta, krisi-egoeretan, ontzidi horretatik Armadara igaro daitezkeen ontzi-kopurua ere.
- Zerbitzu publikoko betebeharrak ezartzeko, defentsa nazionalako arrazoiengatik edo krisi-egoeretan, edota zerbitzu horiek jarraitutasun- eta erregulartasun-baldintzetan ematea bermatzeko helburuarekin, kalterik egin gabe indarreko legeriarekin bat etorritz aplikagarri izan daitezkeen kalte-ordainei.
- Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileei agintzeko, halakoek lurralde nazionaletik kanpo sukurtsalak edo jarduera-zentroak dituztenean, euren baliabideekin lagundu dezaten defentsa nazionalaren sistemari eta beharrazanei

- La notificación por las Empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con Empresas extranjeras.

- La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquella cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.

Disposición adicional sexta.

Transformación de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos.

Uno.

Los Organismos Autónomos Juntas de Puerto y las Entidades públicas Puertos Autónomos existentes a la entrada en vigor de la presente Ley se transforman en Autoridades Portuarias de las previstas en el artículo 35 de esta Ley, de acuerdo con lo establecido en la disposición final primera.

Su denominación será «Autoridad Portuaria de» seguida del nombre del puerto correspondiente.

Dos.

Las nuevas Entidades públicas sucederán a las actuales Juntas de Puerto y Puertos Autónomos en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogadas en su misma posición en las relaciones jurídicas de las que

eusten.

- Espainiako enpresa ontzi-ustiatzaileek jakinarazteko atzerriko enpresekin zenbat ontzi-errentamendu- edo -pleitamendu kontratu egiten dituzten.

- Espainiako merkataritzako ontzien kapitainek, nabigatzen ari direnean, euren kokapen geografikoa komunikatzeko Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari, batez ere, krisi-egoeretan edo nazioarteko tentsio-egoeretan; Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak informazio horren berri emango dio Armadako Kuartel Nagusiari.

Merkataritzako ontzidiaren inguruan aurreko paragrafoan ezarritakoa ontzi zibilei ere aplikatuko zaiela ulertuko da, ontzi horiek erabiltzea beharrezkoa denean defentsa nazionalaren beharrianak erdiesteko.

Seigarren xedapen gehigarria.

Portuetako Batzak eta Portu Autonomoak transformatzea.

Bat.

Lege hau indarrean jartzeko unean zeuden Portuetako Batza erakunde autonomoak eta «Portu Autonomoak» erakunde publikoak transformatuko dira lege honen 35. artikulua arautu Portu Agintaritzetan, azken xedapenetatik lehenengoan ezarritakoarekin bat etorriz.

Horren izena izango da «-ko Portu Agintaritza», aurretik doala kasuan kasuko portuaren izena.

Bi.

Erakunde publiko berriek ordeztuko dituzte gaur egungo Portuetako Batzak eta Portu Autonomoak, horien ondarearen titulartasunari dagokionez, beraien egoera berean subrogatuko direla, halakoak alderdi ziren harreman

aquéllos fueran parte.

Los bienes de dominio público afectos a los Organismos y Entidades que se transforman, así como los incluidos en las zonas I y II a que hace referencia la disposición adicional primera, se adscriben a las correspondientes Autoridades Portuarias, conservando su calificación jurídica originaria.

Tres.

La participación en el capital de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques que en la actualidad corresponde a la Administración del Estado se transfiere al patrimonio de cada una de las Autoridades Portuarias que tengan encomendada la gestión del puerto en cuya localidad tengan las Sociedades su domicilio social.

Cuatro.

1) Los funcionarios destinados en las Juntas de Puerto, en los servicios periféricos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y en los Puertos Autónomos podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Incorporarse como personal laboral a las Entidades que se crean, que respectivamente asuman las competencias que vienen desarrollando, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3, a), de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicio acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el

juridikoetan.

Antolakunde eta erakunde transformatuei lotutako ondasunak, halakoak jabari publikokoak direnean, bai eta lehenengo xedapen gehigarriak aipatu I eta II. guneetako ondasunak, atxikitzen zaizkie kasuan kasuko Portu Agintaritzei, euren jatorrizko kalifikazio juridikoari eutsiz.

Hiru.

Une honetan, ontzietatik zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateen kapitalean Estatuko Administrazioak duen partaidetza eskualdatzen zaio Portu Agintaritzetako ondareari, Portu Agintaritzza horiek eratxikita badute sozietateek zein herrialdetan izan egoitza eta herrialde horretako portuaren kudeaketa.

Lau.

1) Portuetako Batzetan, Portu Taldeen Administrazio Batzordearen zerbitzu periferikoetan eta Portu Autonomoetan destinatutako funtzionarioek aukeratu ahal izango dute, lege hau indarrean jartzen denetik 1992ko abenduaren 31ra arte:

a) Sortzen diren erakundeetan sartzeari alokairuko langile gisa, halakoek eurek garatzen dituzten eskumenak bereganatzen dituztenean; egoera horretan, aitortuko zaie kasuan kasuko ordainsari-osagarria jaso ahal izateko dagokien antzintasuna, euren jatorrizko kidegoetan geratuko direla abuztuaren 2ko 30/1984 Legeak, Funtzio Publikoa Eraldatzeko Neurriei buruzkoak, 29.3.a) artikuluan ezarri borondatezko eszedentzia-egoeran.

Klase Pasiboen Araubidean egiaztatutako zerbitzu-aldiak Gizarte Segurantzaren Araubide Orokorrean

Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad, a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o escala.

2) El personal laboral de los Organismos y Entidades antes mencionados se incorporará con dicha condición a las Autoridades Portuarias correspondientes.

3) La incorporación como personal laboral de las Autoridades Portuarias, resultante de la aplicación de lo dispuesto en los números anteriores, se efectuará con respeto de sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

Cinco.

Se declara a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

Seis.

totalizatu ahal izango dira, eskubide pasiboen ondoreetarako, apirilaren 12ko 691/1991 Errege Dekretuan jasotako arauen arabera.

Lan-kontratua azkentzearen ondoriozko kalte-ordainak kalkulatu ahal izateko, azkentze hori langileak alokairuko izaera eskuratu ondoren gertatzen denean, antzinatasuna izango da alokairuko izaera eskuratu zeneko dataren arabera, salbu eta alokairuko izaera eskuratzean esanbidez uko egiten zaionean funtzionario-izaerari, Estatuko Funtzionario Zibilei buruzko Legearen testu bategineko 37 eta 38. artikuluen norainokoarekin; azken kasu horretan, antzinatasuna zenbatuko da langilea Administrazio publikoan sartu zenetik.

b) Zerbitzu aktiboko administrazio-egoeran irautea, bere kidego edo eskala zein sailari atxiki eta sail horretan sartuz.

2) Arestian aipatu antolakunde eta erakundeetako langileak, alokairukoak direnak, izaera horrekin sartuko dira kasuan kasuko Portu Agintaritzetan.

3) Aurreko idatz-zatietan xedatutakoa aplikatzearen ondorioz, Portu Agintaritzetan alokairuko langile gisa sartzen denean, sarrera hori gauzatuko da euren lan-eskubideak errespetatuz, eratzikiko zaizkiela euren titulazio akademikoarekin eta lanbide-gaitasunarekin bat datozen eginkizunak, onetsiko den egitura organikoarekin bat etorri eta Portu Agintaritzetara bildu aurretik gauzatu ohi zituzten eginkizunak gorabehera.

Bost.

Azkendu egingo da Itsas Seinaleen Teknikari Mekanikoen Kidegoa.

Sei.

Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, y los terrenos afectados al servicio de las mismas, se adscribirán a las Autoridades Portuarias que se determine por el Ministerio de Fomento.

Disposición adicional séptima.

Transformación de la Dirección General de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

Uno.

La Dirección General de Puertos quedará suprimida en el momento de la entrada en funcionamiento, prevista en la disposición final primera, de Puertos del Estado, en el que se integrarán, asimismo, los servicios centrales del Organismo Autónomo de carácter comercial Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, que se extinguirá en la misma fecha.

Dos.

El nuevo Ente público sucederá al Organismo Autónomo que se extingue en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogado en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte.

Tres.

Los funcionarios destinados en la Dirección General de Puertos y en los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Integrarse como personal laboral de Puertos del Estado, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3, a)

Kostaldeak argizatzeneko eta itsas seinaleetarako obra nahiz instalazioak, eta horien zerbitzuari lotutako lurrak, atxikiko zaizkie Sustapen Ministerioak zehaztutako Portu Agintaritzei.

Zazpigarren xedapen gehigarria.

Portuetako Zuzendaritza Nagusia eta Portu Taldeen Administrazio Batzordea transformatzea.

Bat.

Portuetako Zuzendaritza Nagusia ezabatuko da «Estatuko Portuak» erakundea indarrean jartzeko unean, une hori dela azken xedapenetatik lehenengoan jaso dena. Erakunde horretara bilduko dira, berebat, Portu Taldeen Administrazio Batzordeko zerbitzu zentralak; Portu Taldeen Administrazio Batzordea, merkataritza-izaeradun erakunde autonomoa dena, aipatu data horretan azkenduko da.

Bi.

Erakunde publiko berriak ordeztuko du azkendu den erakunde autonomoa, horren ondarearen titulartasunari dagokionez, beraren egoera berean subrogatuko dela, hori alderdi izan zen harreman juridikoetan.

Hiru.

Portuetako Zuzendaritza Nagusian eta Portu Taldeen Administrazio Batzordeko zerbitzu zentraletan destinatutako funtzionarioek aukeratu ahal izango dute, lege hau indarrean jartzen denetik 1992ko abenduaren 31ra arte:

a) «Estatuko Portuak» erakundean sartzea alokairuko langile gisa; egoera horretan, aitortuko zaie kasuan kasuko ordainsari-osagarria jaso ahal izateko dagokien antzintasuna, euren jatorrizko kidegoetan geratuko direla abuztuaren 2ko 30/1984 Legeak, Funtzio Publikoa Eraldatzeko Neurriei

de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicios acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario, en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o escala.

El personal con contrato laboral con la Dirección General de Puertos, incluso el del Programa de Clima Marítimo y Banco de Datos Oceanográficos, y el personal laboral de los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, se integrará como personal de Puertos del Estado.

La integración como personal laboral de Puertos del Estado, resultante de la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores, se efectuará con respecto de sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo

buruzkoak, 29.3.a) artikuluan ezarri borondatezko eszedentzia-egoeran.

Estatuko Klase Pasiboen Araubidean egiaztatutako zerbitzu-aldiak Gizarte Segurantzaren Araubide Orokorrean totalizatu ahal izango dira, eskubide pasiboen ondoreetarako, apirilaren 12ko 691/1991 Errege Dekretuan jasotako arauen arabera.

Lan-kontratua azkentzearen ondoriozko kalte-ordainak kalkulatu ahal izateko, azkentze hori langileak alokairuko izaera eskuratu ondoren gertatzen denean, antzintasuna izango da alokairuko izaera eskuratu zeneko dataren arabera, salbu eta alokairuko izaera eskuratzean esanbidez uko egiten zaionean funtzionario-izaerari, Estatuko Funtzionario Zibilei buruzko Legearen testu bategineko 37 eta 38. artikuluen norainokoarekin; azken kasu horretan, antzintasuna zenbatuko da langilea Administrazio publikoan sartu zenetik.

b) Zerbitzu aktiboko administrazio-egoeran irautea, bere kidego edo eskala zein sailari atxiki eta sail horretan sartuz.

Portuetako Zuzendaritza Nagusiarekin lan-kontratua duten langileak, horien artean daudela, baita ere, Itsas Klimari eta Datu Ozeanografikoen Bankuari buruzko Programako langileak, eta Portu Taldeen Administrazio Batzordeko zerbitzu zentraletako alokairuko langileak, bilduko dira «Estatuko Portuak» erakundeko langile gisa.

Aurreko paragrafoetan xedatutakoa aplikatzearen ondorioz, «Estatuko Portuak» erakundearen alokairuko langile gisa sartzen denean, sarrera hori gauzatuko da euren lan-eskubideak errespetatuz, eratzikiko zaizkiela euren titulazio akademikoarekin eta lanbide-gaitasunarekin bat datozen

con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

Disposición adicional octava.

Mantenimiento de la titularidad de las Comunidades Autónomas en materia portuaria.

Sin perjuicio de la posibilidad de aplicación en el futuro de lo establecido en sus artículos 4, 5.2 y 5.3, la entrada en vigor de la presente Ley no afectará a la titularidad de las Comunidades Autónomas sobre todos aquellos puertos o instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Decretos de transferencia o en las actas de adscripción del dominio público marítimo-terrestre suscritas por la Administración del Estado y la correspondiente Comunidad Autónoma.

Disposición adicional novena.

Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos.

Lo dispuesto en la presente Ley no excluye la aplicación de la legislación sobre investigación, explotación y explotación de hidrocarburos, en lo que se refiere a las actividades que se desarrollen desde plataformas o instalaciones que ocupen dominio público portuario.

Disposición adicional décima.

Obligaciones de información.

El Ministerio de Fomento facilitará al Ministerio para las Administraciones Públicas, dentro del primer trimestre de cada año y referida a 31 de diciembre del año anterior, la siguiente información relativa al sistema portuario:

a) Las auditorías y controles de gestión realizados por el Ministerio de Fomento a Puertos del Estado, a las distintas

eginkizunak, onetsiko den egitura organikoarekin bat etorri eta «Estatuko Portuak» erakundera bildu aurretik gauzatu ohi zituzten eginkizunak gorabehera.

Zortzigarren xedapen gehigarria.

Autonomia-erkidegoek portuen gaian duten titulartasunari eustea.

Etorkizunean lege honetako 4, 5.2 eta 5.3 artikuluetan ezarritakoa aplikatzeko aukerari kalterik egin gabe, lege hau indarrean jartzeak ez du ukituko autonomia-erkidegoek portuen edo itsas instalazioen gainean duten titulartasuna, hori esanbidez jaso denean kasuan kasuko transferentzia-dekretuetan edo Estatuko Administrazioak eta kasuan kasuko autonomia-erkidegoak itsas-lehorreko jabari publikoari dagokionez izenpetutako atxikitze-aktetan.

Bederatzigarren xedapen gehigarria.

Hidrokarburoei buruzko legeriaren aplikazioa erreserbatzea.

Lege honetan xedatutakoak ez du baztertzeko ikerketari, ustiatzeari eta hidrokarburoak ustiatzeari buruzko legeria aplikatzea, portuko jabari publikoa okupatzen duten plataforma edo instalazioetatik zein jarduera egin eta jarduera horiei dagokienez.

Hamargarren xedapen gehigarria.

Informazio-betebeharrak.

Sustapen Ministerioak Administrazio Publikoetarako Ministerioari portu-sistemaren inguruko hurrengo informazioa emango dio, urteko lehenengo hiruhilabetekoan, aurreko urteko abenduaren 31ra arteko epeari dagokionez:

a) Sustapen Ministerioak «Estatuko Portuak» erakundeari, Portu Agintaritzaren desberdinei eta Itsas Salbamenduko

Autoridades Portuarias y a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, durante el año que acaba en la fecha de referencia.

b) Las estructuras orgánicas básicas, con expresión de los distintos niveles directivos, de cada entidad portuaria.

c) Las plantillas de personal laboral de todas las Entidades anteriores, incluyendo categorías profesionales y niveles de retribución anuales.

Hasta que finalice el proceso de incorporación del personal funcionario que pueda optar por su vinculación laboral con las Autoridades Portuarias, con Puertos del Estado o con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas, existirá un Comité de Seguimiento de esta operación constituido por representantes del Ministerio de Fomento y de la Comisión Interministerial de Retribuciones, al que se suministrará con carácter previo y de modo regular información puntual sobre los criterios que, en materia retributiva, deban presidir el citado proceso, y sobre su desarrollo y consecuencias.

Disposición adicional undécima.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Disposición adicional duodécima.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Disposición adicional duodécima bis.

En el seno de la Comisión Mixta creada por el artículo 14 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de Modificación del Régimen

eta Segurtasuneko Sozietateari egindako kudeaketa-auditoretzak eta -kontrolak, erreferentzia-datan amaitzen den urtean zehar.

b) Portu-erakunde bakoitzaren oinarrizko egitura organikoak, zuzendaritza-maila desberdinak aipatuz.

c) Aurreko erakunde guztietako alokairuko langileen plantillak, lanbide-kategoriak eta urteko ordainketa-mailak barneratuz.

Funtzionarioek Portu Agintaritzei, «Estatuko Portuak» erakundeari edo Itsas Salbamenduko eta Segurtasuneko Sozietateari lan-kontratuarekin lotzeko aukera duten bitartean, eragiketa horren inguruko jarraipen-batzorde bat izango da; berau osatuko dute Sustapen Ministerioiko eta Ordainketen Ministerio Arteko Batzordeko ordezkariak, eta horri aurretiaz eta erregularitasunez unean-uneko informazioa emango zaio, prozesu horretan ordainsarien gain nagusi diren printzipioen gainean, eta, prozesu horren bilakaeraren eta ondorioen gainean.

Hamaikagarren xedapen gehigarria.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Hamabigarren xedapen gehigarria.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Hamabi bis xedapen gehigarria.

Uztailaren 6ko 19/1994 Legeak, Kanarietako Araubide Ekonomikoa eta Fiskala Eraldatzeari buruzkoak, 14.

Económico y Fiscal de Canarias, existirá una subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos, a la que corresponderá el análisis, propuesta a la Comisión Mixta y seguimiento de todo lo relativo al transporte aéreo y marítimo de personas y mercancías, al objeto de garantizar el óptimo desarrollo de las medidas que en esta materia se contienen en las normas reguladoras del régimen económico y fiscal de las islas Canarias.

Disposición adicional duodécima ter.

Las obras de infraestructura y las instalaciones de telecomunicación portuaria se considerarán de interés general, a los efectos de lo previsto en el artículo 95 de la Ley 20/1991 de 7 de junio.

Disposición adicional duodécima quáter.

En Canarias y Baleares se deberá garantizar la representación de los Cabildos y Consejos Insulares en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, dentro del porcentaje de representación que corresponda a las respectivas Comunidades Autónomas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 40.2 de esta Ley.

Disposición adicional decimotercera. Régimen de estiba y desestiba de buque.

Se añade un párrafo nuevo, como párrafo final, al artículo 9 del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, del Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buques, con la siguiente redacción:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo primero, los trabajadores de las Sociedades estatales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de

artikuluari sortutako Batzorde Mistoan izango da garraioen, portuen eta aireportuen azpibatzerde bat; azpibatzerde horren ardura izango da pertsonen eta merkatu-gaien aire eta itsaso bidezko garraioaren gaietan azterketak egitea, Batzorde Mistoari proposamenak egitea eta gai horien jarraipena egitea, xede izanik Kanarietako araubide ekonomikoaren eta fiskalaren arauak gai horren inguruan jasotako neurrien garapen ezin hobea bermatzea.

Hamabi ter xedapen gehigarria.

Portuko azpiegitura-obrak eta telekomunikabide-instalazioak interes orokorreko hartuko dira, ekainaren 7ko 20/1991 Legearen 95. artikuluan jasotakoaren ondoretarako.

Hamabi quater xedapen gehigarria.

Kanarietan eta Balear Uharteetan bermatu behar da Kabiloak eta Uharte Kontseiluak ordezkaturata izatea Portu Agintaritzen Administrazio Kontseiluetan, kasuan kasuko autonomia-erkidegoei dagokien ordezkartza-ehunekoaren barruan, lege honen 40.2 artikuluan jasotakoarekin bat etorritik.

Hamahirugarren xedapen gehigarria. Ontziko zamak sartzeko eta ateratzeko araubidea.

Maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Dekretu-legean, Ontziko Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzu Publikoari buruzkoan, azken paragrafoa izango dena gehitu zaio 9. artikuluari; paragrafo horrek hurrengo idazkera izango du:

«Lehenengo paragrafoan xedatutakoa gorabehera, estatuko sozietateetako langileek, betiere, hutsuneak betetzeko egiten diren deialdietako betekizun

capacitación exigidos para cubrir las vacantes que se convoquen, tendrán preferencia por orden de antigüedad, para cubrir las ofertas de empleo que se produzcan en cualquiera de las Sociedades estatales, sobre los trabajadores que figuren inscritos en el Registro especial de trabajadores Portuarios del Instituto Nacional de Empleo correspondiente el puerto donde se haya producido la oferta de empleo».

Se añade un nuevo párrafo, como párrafo 3., al artículo 12 del citado Real Decreto-ley, con la siguiente redacción:

«Se exceptúa el supuesto de los puertos que determine Puertos del Estado, en los que la Sociedad estatal correspondiente deberá trasladar la oferta de trabajo no cubierta a la Sociedad estatal de otro puerto próximo.

En este caso, los trabajadores deberán aceptar las ofertas de trabajo en las condiciones laborales establecidas en el puerto donde la oferta se produce.

La compensación por gastos de desplazamiento se producirá en los términos que se fijen mediante negociación colectiva.

Sólo cuando la segunda Sociedad estatal no pudiese proporcionar los trabajadores solicitados, podrá contratarse a los inscritos en el citado Registro especial».

El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio público de estiba, en cada puerto, y su repercusión negativa sobre cada uno de los sectores económicos afectados por dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en el Real Decreto-ley

fisikoak eta gaitasunekoak betetzen badituzte, lehentasuna izango dute, antzintasun-hurrenkeraren arabera, estatuko sozietateetan egiten diren enplegu-eskaintzetatik edozein betetzeko, enplegu-eskaintza zein portutan egin eta portu horretako Enpleguko Institutu Nazionalaren portuko langileen Erregistro berezian inskribatutako langileei begira».

Aipatu errege dekretu-legearen 12. artikuluari 3. paragrafoa gehitu zaio; paragrafo horrek hurrengo idazkera izango du:

«Salbuetsita geratzen dira «Estatuko Portuak» erakundeak zehaztutako portuak; portu horietan kasuan kasuko estatuko sozietateak bete gabeko lan-eskaintza igorri beharko dio gertuen dagoen estatuko sozietateari».

Kasu horretan, langileek lan-eskaintzak onartu beharko dituzte, eskaintza zein portutan egin eta portu horretan ezarritako lan-baldintzetan.

Joanarazte-gastuen ondoriozko konpentsazioa gauzatuko da negoziazio kolektiboaren bidez ezarritakoaren arabera.

Bigarren estatuko sozietateak ezin dituenean eskaini eskatutako langileak kontratatu ahal izango dira bakarrik aipatu Erregistro berezian inskribatutakoak».

Gobernuak, kontuan hartuz ekonomia-baldintza zehatzak, portu bakoitzean, zamak ateratzeko zerbitzu publikoa gauzatzeko orduan, eta horien ondorio negatiboa zerbitzu horrek ukitutako ekonomia-sektore bakoitzean, aldi batean eten ahal izango du 2/1986 Errege Dekretu-legeko edozein xedapen, etete hori justifikatu zuten inguruabar eta baldintzek irauten

2/1986, mientras se mantengan las circunstancias y condiciones que justificaron dicha suspensión, con objeto de garantizar una adecuada ordenación de la actividad económica en el sector afectado.

Disposición adicional decimocuarta.

Los funcionarios que resulten afectados por la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima podrán ejercer su facultad de opción en los plazos y condiciones previstos en la disposición adicional sexta, apartado cuatro, párrafo 1, letras a) y b).

El personal laboral afectado se incorporará a la citada Sociedad en los términos previstos en el apartado cuatro, párrafos 2 y 3, de la mencionada disposición adicional sexta.

Disposición adicional decimoquinta.

Registro especial de buques y empresas navieras.

Uno.

Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

Se crea un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las Empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras es un Registro público de carácter administrativo, que se registrará por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.

Dos.

bitartean, ukitutako sektorean ekonomia-jardueraren antolaketa egokia bermatzeko xedearekin.

Hamalau garren xedapen gehigarria.

Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietatea sortzeagatik ukitutako funtzionarioek aukeratzeko ahalmena egikaritu ahal izango dute, seigarren xedapen gehigarrian, laugarren paragrafoko 1. idatz-zatiaren a) eta b) letretan, ezarri epe eta baldintzetan.

Alokairuko langileak direnean ukitutakoak, langile horiek sozietate horretara bilduko dira, aipatu seigarren xedapen gehigarriko laugarren paragrafoko 2 eta 3. idatz-zatietan ezarritakoaren arabera.

Hamabos garren xedapen gehigarria.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro Berezia.

Bat.

Xedea, araubidea eta jardunbide-arauak.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro Berezia sortu da, bertan inskribatu ahal izango direla ontziak eta enpresa ontzi-ustiatzaileak, betiere, xedapen gehigarri honetan jasotako betekizunak gauzatzen badituzte.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro Berezia Kanarietako autonomia-erkidegoaren lurraldean kokatuko da.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro Berezia administrazio-izaerako Erregistro publikoa da, arautuko dena xedapen gehigarri honetan eta hori garatzeko arauetan ezarritakoaren arabera.

Bi.

Gestión y administración del Registro.

La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

En todo caso, el Ministerio de Fomento tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

Tres.

Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

La inscripción en el Registro Especial de buques que realicen exclusivamente navegación exterior o extranacional, supondrá la baja simultánea del Registro a que se refiere el artículo 75 de la presente Ley.

El régimen jurídico aplicable será el del Registro ordinario para la navegación de cabotaje y el del Registro Especial se aplicará para la navegación exterior o extranacional.

La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro Especial será otorgada por el Ministro de Fomento y expedida por el Director general de la Marina Mercante.

Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los Capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

A las Empresas navieras titulares de

Erregistroaren kudeaketa eta administrazioa.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistro Bereziaren kudeaketa eta administrazioa gauzatuko da bi kudeaketa-bulegoren bidez; bulego horiek atxikiko zaizkio Sustapen Ministerioari, egoitza izango dutela bata Las Palmas Kanaria Handikoan eta besteak Santa Cruz Tenerifekoan, aipatu bi probintzietako Itsas Kapitaintzetan.

Edozein kasutan, Sustapen Ministerioak eskumenak izango ditu Erregistro Berezian inskripzioa eta baja aitortzeko, ontzietako dotazioen ezaugarriak zehazteko, ontziak ikuskatzeko eta ontzien ohiko jardunbidea ahalbidetzen duten beste administrazio-izapideak gauzatzeko.

Hiru.

Ontzien matrikula, banderatzea eta nabigazio-patentea.

Erregistro Berezian kanpoko edo nazioz gaindiko nabigazioa bakarrik egiten duten ontziak inskribatzen direnean, berehala gauzatuko da lege honen 75. artikulua aipatu Erregistroko baja.

Aplikatu beharreko araubidea izango da Erregistro arruntekoa kabotajeko nabigaziorako, eta Erregistro Berezikoa aplikatuko da kanpoko edo nazioz gaindiko nabigaziorako.

Erregistro Berezian inskribatutako ontzien nabigazio-patentea Sustapen Ministroak eman eta Merkataritzako Marinaren Zuzendari Nagusiak luzatuko du.

Patente horrek ontziei ahalbidetuko die Espainiako banderapean nabigatzea eta kapitainak legitimatuko ditu, ontzi horien barruan euren eginkizunak gauza ditzaten.

Atzerriko banderako ontzien titularrak

buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

Cuatro.

Requisitos de inscripción de las Empresas navieras y de los buques.

Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Las Empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

a) Tipo de buques:

Todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción.

b) Tamaño mínimo:

100 GT.

c) Título de posesión:

Las Empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras

diren enpresa ontzi-ustiatzaileei ez zaie galdatuko jatorrizko banderaren araberako Erregistroko baja-ziurtagiria aurkeztea, ontzia Espainian behin-behinean banderapean jartzeko.

Lau.

Enpresa ontzi-ustiatzaileak eta ontziak inskribatzeko betekizunak.

Erregistro Berezian inskripzioa eskatu ahal izango dute enpresa ontzi-ustiatzaileek, baldin eta Kanarietan badute kontrol-zentro eragingarria edo, hori Espainiako gainerako lurraldean edo atzerrian izanda, Kanarietan badute establezimendu edo ordezkaritza iraunkorra, horren bidez indarreko legeriak eratorritako eskubideak egikaritu eta betebeharrak gauzatuko dituztela.

Enpresa ontzi-ustiatzaileak inskribatzeko soil-soilik beharko da Merkataritzako Erregistroan inskribatuta izatearen ziurtagiria ekartzea; ziurtagiri horretan agertu beharko da sozietatearen xedeak barne hartzen duela merkataritzako ontzien ustiapen ekonomikoa, ustiapen hori ontzi osoaren gainekoa izatea ziurtatzen duen edozein modalitatearen bidez.

Aurreko paragrafoak aipatu enpresek eskatu ahal izango dute hurrengo betekizunak betetzen dituzten ontziak Erregistro Berezian inskribatzea:

a) Ontzi-motak:

Merkataritzako helburuarekin nabigaziorako balio duen edozein ontzi zibil, dela dagoeneko eraikita daudenak, dela eraikitzen ari direnak, arrantzarako direnak bazter utzita.

b) Gutxieneko tamaina:

100 GT.

c) Edukitza-titulua:

Inskripzioa zein ontziri begira eskatu eta enpresa ontzi-ustiatzaileak izan

de los buques cuya inscripción solicitan; o bien tener la posesión de aquellos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Condiciones de los buques:

Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Fomento.

Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro Especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

Cinco.

Requisitos de las navegaciones.

Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las Empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior cuando se destinen a navegación exterior o extranacional.

A la vista del proceso de liberalización de la navegación de cabotaje determinado en el marco comunitario europeo, el Gobierno podrá permitir, mediante Real Decreto, la inscripción en el Registro Especial de los buques que se destinen a navegación de cabotaje, con la modulación del régimen aplicable que, en su caso, se determine.

beharko dira ontzi horien jabeak edo finantza-errentariak; edo enpresa ontzi-ustiatzaileek ontzi horien edukitza izan dezakete, kasko soilaren bidezko errentamendu-kontratuaren mende nahiz ontziari begira itsasoko eta merkataritzako kudeaketaren kontrola dakarren beste titulu baten mende.

d) Ontziaren baldintzak:

Beste Erregistro batzuetatik datozen ontziak Erregistro Berezian inskribatu nahi direnean, justifikatu beharko da Espainiako legeriak eta Espainiak izenpetutako nazioarteko hitzarmenek zein arau ezarri segurtasunaren inguruan eta arau horiek betetzen direla; halatan, ontzi horiek Erregistro Berezian inskribatu aurretik ikuskatu ahal izango dira, Sustapen Ministerioak ezarritako baldintzetan.

Ontzi bat Erregistro Berezian matrikulatu aurretik, ontziaren titularrak aduana-tributuak ordaindu izana justifikatzen duen ziurtagiria ekarri beharko du, formalitate horren mende dauden ontzi inportatuen kasuan.

Bost.

Nabigazioen betekizunak.

Erregistro Berezian inskribatu ahal izango dira aurreko paragrafoko betekizunak gauzatzen dituzten enpresa ontzi-ustiatzaileen ontziak, halakoak destinatzen direnean kanpoko edo nazioz gaindiko nabigaziora.

Europako Erkidegoko esparruan kabotajeko nabigazioak duen liberalizazio-prozesua ikusirik, Gobernuak errege-dekretu bidez baimendu ahal izango du Erregistro Berezian inskribatzea kabotajeko nabigaziora destinatutako ontziak, hala denean, ezarriko den araubide aplikagarria egokituta.

Seis.

De las dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro Especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad:

El Capitán y el primer Oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración Marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia

Sei.

Ontzietako dotazioak.

Erregistro Berezian inskribatutako ontzien dotazioak hurrengo ezaugarriak bete beharko ditu:

a) Naziotasuna:

Ontzi nazionaletako kapitainak eta lehenengo ofizialak Europako Gune Ekonomikoko estatu kide bateko naziotasuna izan beharko dute, salbu eta Itsas Administrazioak ezartzen duenean enplegu horiek gauzatu behar dituztela Espainiako naziotasuna duten herritarrek, enplegu horietan ohikotasunez egikaritu behar direlako aginte publikoaren prerrogatibak, betiere, prerrogatiba horiek ez badira euren jardueretatik gutxi batzuk.

Gainerako dotaziotik, gutxienez, 100eko 50ak izan beharko du Espainiako naziotasuna edo Europar Batasuneko edo Europako Gune Ekonomikoko beste estatu kide bateko naziotasuna.

Aurrekoa gorabehera, Espainiako edo Europar Batasuneko nahiz Europako Gune Ekonomikoko beste estatu kide bateko naziotasuna duen tripulazio-kide nahikorik ez dagoenean, garraio-zerbitzuaren ekonomia-bideragarritasunari buruzko arrazoiak daudenean, edo zerbitzu-ematean funtsezko eragina izan dezakeen beste edozein arrazoiengatik, Sustapen Ministerioak hala eskatzen duten enpresei baimendu ahal izango die Europar Batasuneko edo Europako Gune Ekonomikoko estatu kideetako naziotasunik ez duten tripulazio-kideak baliatzea, arestian aipatu kopurutik gora, betiere, ontziaren eta nabigazioaren segurtasuna bermatzen bada, kontuan hartuz atzerriartasunaren eta immigrazioaren gaian Espainian indarrean dagoen

de extranjería e inmigración.

b) Composición mínima:

A instancia de la Empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Fomento fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo del buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España.

A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivadas de una adecuada cualificación de las mismas.

Siete.

Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

arautegiaren formalitateak.

b) Gutxienerako osaera:

Enpresa ontzi-ustiatzaileak hala eskatuta, eskabide horrekin batera edozein kasutan ontzia Erregistroan inskribatzeko eskabidea aurkeztu beharko duela, Sustapen Ministerioak, ontzia aipatu Erregistroan matrikulatu aurretik, ezarriko du horren gutxienerako tripulazioa, kontuan hartuta ontzi-mota, ontziaren automatizazioa eta ontzia zein trafikotara destinatzen den; gutxienerako tripulazio hori bat etorri beharko da ontziaren eta nabigazioaren segurtasunarekin bateragarria den gutxiengoarekin eta Espainiak nazioartean bereganatutako konpromisoekin.

Ondore horietarako, zehaztuko dira beharrezko lanbide-homologazioak, kualifikazio tekniko berezia behar duten lanpostuak betetzeko, eta kontuan hartuko da tripulazioen balizko balioaniztasun funtzionala, horien kualifikazio egokiak eratorritakoa.

Zazpi.

Laneko eta Gizarte Segurantzako arautegi aplikagarria, nazionalak ez diren langileei begira.

Espainiako naziotasunik ez duten langileen laneko eta Gizarte Segurantzako baldintzak, langile horiek enplegatuta daudenean Erregistro Berezian matrikulatutako ontzietan, arautuko ditu, dela alderdiek askatasunez zein legeriaren mende jarri eta legeria horrek, betiere, Lanaren Nazioarteko Erakundeak emandako arautegia errespetatzen badu, dela, Espainiako laneko eta Gizarte Segurantzako arautegiak xedatutakoak, baldin eta alderdiak legeria baten mende esanbidez jarri ez badira; horrek guztiorrek ez dio kalterik egingo Europako Erkidegoko arautegia eta

Ocho.

Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se registrarán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre Jornadas Especiales de Trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

Disposición adicional decimosexta.

Tasas.

Las actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras regulados en el artículo 75 y en las disposición adicional decimoquinta de la presente Ley darán lugar a la percepción de las siguientes tasas:

- a) Tasa de inscripción.
- b) Tasa de baja.
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias.

Estas tasas se registrarán por la presente Ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en el artículo 9 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Constituye el hecho imponible de las tasas a que se refiere el apartado anterior, respectivamente, la inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en los Registros.

El devengo de la tasa se producirá:

Espainiak izenpetutako nazioarteko hitzarmenak aplikatzeari.

Zortzi.

Lanaldien eta atsedenaldeen gaian aplikatu beharreko arautegia.

Lanaldiaren eta atsedenaldeen gaian, Erregistro Berezian inskribatutako ontzien arautegia osatuko dute Langileen Estatutuari buruzko Legeak, horren testu bategina dela martxoaren 24ko Legegintzazko Errege Dekretuak onetsitakoa, eta sektoreko arautegi bereziak, hori osatzen duela irailaren 21eko 1561/1995 Errege Dekretuak, Lanaldi Bereziei buruzkoak, edo hori ordeztuko duen arauak; arautegi horretatik bazter utziko da Langileen Estatutuaren 35. artikuluko 2. paragrafoan xedatutakoa, ez baita aplikatuko.

Hamaseigarren xedapen gehigarria.

Tasak.

Ontzien eta Enpresa Ontzi Ustiatzaileen Erregistroek, lege honen 75. artikuluan eta hamabosgarren xedapen gehigarrian araututakoek, jarduten dutenean, hurrengo tasak sortuko dituzte:

- a) Inskripzio-tasa.
- b) Bajako tasa.
- c) Bitarteko administrazio-jardueren tasa.

Lege honek eta apirilaren 13ko 8/1989 Legearen, Tasa eta Prezio Publikoei buruzkoaren, 9. artikuluan tasetarako ezarri gainerako iturri arauemaileek arautuko dituzte tasa hauek.

Aurreko paragrafoko tasen zerga-egitatea da, hurrenez hurren, inskripzioa, baja eta bitarteko jarduerak, alderdiek hala eskatuta, Erregistroetan matrikulatutako ontzi bakoitzari dagokionez.

Tasak sortuko dira:

a) En el caso de las tasas de inscripción o baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los Registros.

b) En el caso de las actuaciones administrativas intermedias, en el momento de la solicitud del servicio.

Serán sujetos pasivos todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

Las cuantías exigibles serán las siguientes:

a) Tasa de inscripción:

0,15 euros por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 euros.

b) Tasa de baja:

0,15 euros por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 euros.

c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias:

Tarifa primera.

Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento:

15 euros.

Tarifa segunda.

Certificaciones a instancia de parte.

Copia de hojas de asiento, por cada una:

6 euros.

Tarifa tercera.

Copia simple del contenido de los expedientes:

15 euros.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación de 20 de diciembre de 1990.

a) Inskripzioko eta bajako tasen kasuan, kasuan kasuko idazkunak egiten direnean Erregistroetan.

b) Bitarteko administrazio-jardueren kasuan, zerbitzua eskatzen den unean.

Subjektu pasiboak izango dira pertsona fisikoak nahiz juridikoak, halakoek eskatzen dutenean zerga-egitatea osatzen duten zerbitzuak ematea.

Galdutuko diren zenbatekoak hurrengoak izango dira:

a) Inskripzio-tasa:

0,15 euro tonaje-unitateko, 15,03 euro izanik gutxienekoa.

b) Bajako tasa:

0,15 euro tonaje-unitateko, 15,03 euro izanik gutxienekoa.

c) Bitarteko administrazio-jardueren tasa:

Lehenengo tarifa.

Alderdiek hala eskatutako administrazio-jarduera, horrek berarekin dakarrenean idatzoharra egitea idazkun-orrian:

15 euro.

Bigarren tarifa.

Alderdiek hala eskatutako ziurtagiriak.

Idazkun-orrien kopia bakoitzeko:

6 euro.

Hirugarren tarifa.

Espedienteen edukiaren kopia soila:

15 euro.

Tasa eskudirutan ordainduko da, Ekonomia eta Ogasun Ministerioak baimendutako gordailu-erakundeetan, eta ordainketa horri aplikatuko zaio 1990eko abenduaren 20ko Baliabideak Biltzeari buruzko Erregelamendu Orokorrak xedatutakoa.

La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento.

Disposición adicional decimoséptima.

Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos, a que se refiere el apartado 6 del artículo 3 de esta Ley, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpen la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del ente público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento.

Una vez acordada la segregación se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de esta Ley.

Disposición adicional decimoctava.

Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas,

Tasa subjektu pasiboak autolikidatuko du.

Tasa kudeatuko du Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak, Sustapen Ministerioaren mende izango denak.

Hamazazpigarren xedapen gehigarria.

Arrantzarako esparruak eta nautika- eta kirol-erabileretara destinatutako esparruak, lege honen 3. artikuluko 6 paragrafoak aipatutakoak, interes orokorreko portuen zerbitzu-gunetik segregatu ahal izango dira, baldin eta, esparru horiek badituzte portu-azpiegitura independenteak eta lurralde eta itsas esparru bereziak; orobat, esparru horiek portuko zerbitzu-gunea ez badute banantzen edo geldiarazten, horren ustiapena ukituz; halaber, portu-eremuak erabiltzeko planean gune horietarako erabilera alternatiboak jaso ez badira; era berean, egiaztatzen bada segregazio horrek ezin duela inolako interferentziarik izan interes orokorreko portuen kudeaketan; eta lehengoratzea bermatzen bada, segregazio hori eragin duten arrazoiak eta inguruabarrak aldarazten direnean.

Segregazioak beharko du «Estatuko Portuak» erakunde publikoak egindako aldeko txostena, eta segregazioa Gobernuak onetsiko du, errege-dekretu bidez, Sustapen Ministerioak hala proposatuta.

Behin segregazioa akordatuta, portuko zerbitzu-gunea aldaraziko da, lege honen 15. artikuluan xedatutakoarekin bat etorriz.

Hemezortzigarren xedapen gehigarria.

Autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetako isurketa eta dragatzeak autonomia-erdidegoei dagozkie, uztailaren 28ko 22/1988 Legeak, Kostaldee buruzkoak, ezarritakoarekin

cumpliendo en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 62 de esta Ley.

Asimismo, corresponderá a las Comunidades Autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía.

Disposición adicional decimonovena.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas que así lo hubieran asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral.

Disposición adicional vigésima.

Las competencias que corresponden a las Comunidades Autónomas a que se refieren las dos disposiciones adicionales anteriores comprenderán el ejercicio de la potestad sancionadora.

Disposición adicional vigésimoprimerá.

Las Autoridades Portuarias, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley, adjudicarán un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro del dominio público portuario, en los términos y de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se determinen; dichos criterios tendrán en cuenta, entre otras circunstancias, la intensidad del tráfico, el volumen de operaciones comerciales, la superficie ocupada por cada puerto, su situación estratégica, la distancia a otros puertos, las condiciones de seguridad, la incidencia de las operaciones de avituallamiento de combustibles en el tráfico de buques y, en general, las que puedan afectar a la seguridad en el suministro y al buen

bat etorritz; dragatzeei dagokienez, lege honen 62. artikuluan ezarritako betekizunak gauzatu beharko dira.

Era berean, autonomia-erkidegoen ardura izango da estatuko legeria betearaztea barne uretako eta lurralde-uretako isurketen gaian, autonomia-erkidegoek hala jaso dutenean euren autonomia-estatutuetan.

Hemeretzigarren xedapen gehigarria.

Autonomia-erkidegoen ardura izango da, euren autonomia-estatutuetan hala jaso dutenean, estatuko legeria betearaztea, euren itsasertzaren lurralde-uretako itsas salbamenduaren gaian.

Hogeigarren xedapen gehigarria.

Aurreko bi xedapen gehigarrien arabera autonomia-erkidegoek dituzten eskumenek barne hartuko dute zehatzeko ahalmenaren egikaritza.

Hogeita batgarren xedapen gehigarria.

Portu Agintaritzek, lege honetan xedatutakoarekin bat etorritz, portuko jabari publikoaren barruan adjudikatuko dituzte erregaiak zuzkitzeko instalazio gutxi batzuk, erregelamendu bidez ezarritako moduan eta irizpideekin bat etorritz; irizpide horiek kontuan hartuko dituzten inguruabarren artean izango dira, besteak beste, trafikoaren intentsitatea, merkataritza-eragiketen kopurua, portu bakoitzak okupatutako azalera, portuaren kokapen estrategikoa, beste portu batzuekiko distantzia, segurtasun-baldintzak, erregaiak zuzkitzeko eragiketek ontzien trafikoan duten eragina eta, orokorrean, horniduraren segurtasunean eta portuko trafikoaren eta eragiketen garapen egokian eragina izan

desarrollo del tráfico y de las operaciones portuarias.

En todo caso, las instalaciones de avituallamiento de combustibles deberán cumplir los requisitos técnicos exigibles, así como las condiciones de seguridad para las personas y las cosas, debiendo el titular de la concesión obtener las licencias, permisos y autorizaciones conforme a la legislación vigente.

Disposición adicional vigésimosegunda.

Del pago de las tarifas.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Disposición adicional vigésimotercera.

La lámina de agua ocupada por artefactos flotantes tales como bateas, mejilloneras, viveros flotantes u otras instalaciones destinadas a actividades de acuicultura, será objeto de autorización o concesión, según proceda, y devengará los correspondientes cánones, de conformidad con lo previsto en esta Ley.

La Autoridad Portuaria comunicará a los titulares de los artefactos flotantes que ocupen espacios de dominio público portuario sin título habilitante, la obligación de solicitar el otorgamiento del correspondiente título de ocupación en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley.

Disposición adicional vigésimocuarta.

Tasa portuaria de seguridad al pasaje.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y

dezaketen inguruabarrak.

Edozein kasutan, erregaiak zuzkitzeko instalazioek gauzatu beharko dituzte galdatutako betekizun teknikoak, bai eta pertsonen eta gauzen segurtasunerako baldintzak ere; emakidaren titularrak lizentziak, eskumenak eta baimenak lortu beharko ditu indarreko legeriarekin bat etorritz.

Hogeita bigarren xedapen gehigarria.

Tarifak ordaintzea.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Hogeita hirugarren xedapen gehigarria.

Txanelen, muskuilu-haztegien, haztegi flotatzaileen eta akuikulturara destinatutako beste instalazio batzuen moduko tresna flotatzaileekin okupatutako ur-azalera baimena edo emakida beharko du, bidezkoa denaren arabera, eta kasuan kasuko kanonak sortuko ditu, lege honetan jasotakoarekin bat etorritz.

Portu Agintaritzak portuko jabari publikoko eremuak ahalbidetze-titulurik gabe okupatzen dituzten tresna flotatzaileen titularrei komunikatuko die kasuan kasuko okupazio-titularen luzapena eskatzeko betebeharra hiru hilabeteko epean lege hau indarrean jartzen denetik.

Hogeita laugarren xedapen gehigarria.

Bidaiarien segurtasunerako portuko tasa.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes

de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Disposición transitoria primera.

Régimen económico de prestación de servicios y ocupación de bienes.

Las autoridades portuarias percibirán por los servicios portuarios que presten las contraprestaciones que los Organismos o Entidades cuyas funciones asumen vinieran percibiendo a la entrada en vigor de esta Ley.

Estas contraprestaciones mantendrán su estructura, cuantía y elementos sustanciales hasta su sustitución por el régimen previsto en la misma.

Sin perjuicio de ello, las citadas contraprestaciones tendrán la condición de precios privados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Los cánones por ocupación del dominio público se considerarán ingresos propios de la respectiva autoridad portuaria.

Disposición transitoria segunda.

Prácticos de puerto.

Uno.

Los prácticos de puerto que hayan accedido al puesto de trabajo por concurso o concurso-oposición y estén prestando sus servicios como prácticos en puertos de competencia estatal a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán prestándolos como prácticos del puerto correspondiente, integrados en las actuales Corporaciones de prácticos o, en su caso, en las Entidades que sustituyan a éstas en sus actuales funciones, conservando todos los derechos adquiridos que les confiere la regulación del servicio vigente con anterioridad a la aprobación de la

Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Lehenengo xedapen iragankorra.

Zerbitzuak emateko eta ondasunak okupatzeko araubide ekonomikoa.

Portu Agintaritzek zein antolakunderen edo erakunderen eginkizunak bereganatu eta lege hau indarrean jartzeko unean antolakunde edo erakundeok jasotzen zituzten kontraprestazioak jasoko dituzte portu-zerbitzuak emateagatik.

Kontraprestazio horiek euren egitura, zenbateko eta oinarritzko osagaiak gordeko dituzte, lege honetan ezarritako araubideak halakoak ordeztu arte.

Hori gorabehera, aipatu kontraprestazioek prezio pribatuen izaera izango dute lege hau indarrean jartzen denetik.

Jabari publikoa okupatzearen ondoriozko kanonak kasuan kasuko Portu Agintaritzaren berezko sarreratzat hartuko dira.

Bigarren xedapen iragankorra.

Portuko praktikoak.

Bat.

Lanpostua lehiaketaren edo oposizio-lehiaketaren bidez lortu duten portu-praktikoek, lege hau indarrean jartzeko unean estatuaren eskumeneko portuetan praktikoek zerbitzuak ematen badituzte, kasuan kasuko portuko praktiko moduan jarraituko dute zerbitzuok ematen, gaur egungo praktiko-korporazioetara bilduta edo, hala denean, korporazio horiek, euren eginkizunei dagokienez, ordeztzen dituzten korporazioetara bilduta; praktiko horiek gordeko dituzte lege hau onetsi aurretik eskuratutako eskubideak, indarrean zegoen arauketak hala aitortzeagatik.

presente Ley.

Las Corporaciones de prácticos no tendrán el carácter de Corporación de Derecho Público.

Por la Administración portuaria se podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar una adecuada prestación del servicio en los puertos donde el volumen del servicio de practica sea insuficiente, bien a través de la agrupación de estos servicios con los de otros puertos, manteniendo el régimen de gestión indirecta existente, o bien, excepcionalmente, mediante la aplicación del sistema de gestión directa, previo informe de la organización que en el ámbito estatal ostente la representación de los prácticos.

En este último caso y una vez notificada la decisión de la autoridad portuaria de prestar directamente el servicio de practica, dichos prácticos se integrarán como personal laboral en la autoridad portuaria del puerto en el que presten sus servicios, sin perjuicio de que puedan acceder, con carácter preferente, a una plaza de práctico en otro puerto, previa superación de las pruebas oportunas y sin perder la condición a que se refiere el apartado uno, número 1, de esta disposición transitoria.

Este régimen de acceso preferente tendrá un límite temporal de cinco años.

La integración como personal laboral se realizará con reconocimiento de su antigüedad, de acuerdo con la clasificación profesional de titulado que le correspondiera, y con su capacidad, y con independencia de las funciones que anteriormente viniera desempeñando.

El personal laboral de las Corporaciones de prácticos, en el supuesto considerado en los párrafos

Praktiko-korporazioek ez dute izango zuzenbide publikoko korporazioaren izaerarik.

Portuko Administrazioak beharrezko neurriak hartu ahal izango ditu, zerbitzuak modu egokian ematea bermatzeko, praktikaje-zerbitzua behar adinako ez den portuetan; neurri horien arabera, zerbitzu horiek eman ahal izango dira, dela praktikaje-zerbitzu horiek beste portu batzuetako zerbitzuekin elkartuta, ordura arte bezala, zeharkako kudeaketa-araubideari eutsiz, dela, salbuespenez, zuzeneko kudeaketa-sistema baliatuta, aldeztatik estatuko esparruan praktikoen ordezkari izan dauden erakundeak txostena emanda.

Azken kasu horretan, eta Portu Agintaritzak praktikaje-zerbitzua zuzenean emateko erabakia jakinarazi ondoren, praktikoko horiek alokairuko langile gisa bilduko dira zerbitzuak zein portutan eman eta portu horretako Portu Agintaritzara; hori gorabehera, lehentasuna izango dute beste portu batean praktikokoaren lanpostua lortu ahal izateko, aldeztatik proba egokiak gaitortuta, eta xedapen iragankor honetako lehenengo paragrafoko 1. idatz-zatiak aipatu izaera galdu gabe.

Lanpostua lehentasunez lortzeko araubide horrek bost urte iraungo du.

Alokairuko langile bihurtzean, antzintasuna aitortuko da, langilearen tituluaren arabera den lanbide-sailkapenarekin eta gaitasunarekin bat etorriz, eta ez dira kontuan hartuko langileak aurretiaz gauzatuak eginkizunak.

Praktiko-korporazioen alokairuko langileak, aurreko paragrafoek arautako egoeran, kasuan kasuko Portu

anteriores, se integrará en la plantilla laboral de la correspondiente autoridad portuaria, subrogándose ésta en los derechos y obligaciones laborales de la citada Corporación, y en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte, sucediéndola en la titularidad de los bienes, derechos y obligaciones afectados directamente al servicio del practicaaje.

El valor neto del patrimonio integrado, determinado con arreglo a los criterios de valoración de la Ley de Expropiación Forzosa, será abonado a los miembros de la Corporación que formasen parte de la misma en el momento de su extinción, en la forma dispuesta en sus normas constitutivas o, en su defecto, por partes iguales.

La citada integración producirá la extinción de la Corporación correspondiente.

El personal anteriormente referido se integrará conservando todos los derechos adquiridos con anterioridad, reconociéndoseles la antigüedad que tuvieran en su relación laboral con la Corporación de prácticos respectiva.

El servicio de practicaaje se prestará, mientras no se modifique o sustituya, con sujeción al régimen y obligaciones establecido en el Reglamento General de Practicaajes, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958, en cuanto no se oponga a lo previsto en la presente Ley.

Dos.

Las Autoridades Portuarias, mientras existan prácticos con las condiciones a las que se refiere el número 1 del apartado anterior, deberán contratar los servicios de practicaaje con las respectivas Corporaciones de prácticos o, en su caso, con las Entidades que las sustituyan.

Agintaritzaren alokairuko langileen plantillara bilduko dira; Portu Agintaritzaren hori subrogatuko da aipatu korporazioaren eskubide eta betebeharretan, eta horren harreman juridikoetan, egoera berberarekin, haren ondorengo bihurtuz praktikaje-zerbitzuari zuzenean lotutako ondasun, eskubide eta betebeharretan.

Jasotako ondare garbiaren balioa, Jabetza Nahitaez Kentzeari buruzko Legearen balorazio-irizpideen arabera zehaztutakoa, ordainduko zaie korporazioa azkentzeko unean horren kide izan zirenei, korporazioaren eratzeara eratuaren xedatutakoaren arabera edo, halako xedapenik izan ezean, hainbana.

Jasotze horrek kasuan kasuko korporazioa azkentzea eragingo du.

Arestian aipatu langileak Portu Agintaritzara bilduko dira aurretiaz eskuratutako eskubide guztiei eutsita; kasuan kasuko praktiko-korporazioarekin zituzten lan-harremanetako antzinatasuna aitortuko zaie.

Praktikaje-zerbitzua emango da, hori aldarazten edo ordeztan ez den bitartean, Praktikajeen Erregelamendu Orokorrak, 1958ko uztailaren 4ko Dekretuak onetsitakoak, ezarri araubide eta betebeharrekin bat etorritik, hori lege honetan ezarritakoaren aurkakoa ez den neurrian.

Bi.

Aurreko paragrafoko 1. idatz-zatiko baldintzak betetzen dituzten praktikoak izan bitartean, Portu Agintaritzek praktikaje-zerbitzuak kontratatatu beharko dituzte kasuan kasuko praktiko-korporazioekin edo, hala denean, korporazio horiek ordeztan dituzten erakundeekin.

Dichas Corporaciones incorporarán a los nuevos prácticos que sean necesarios para que el servicio se preste en las condiciones exigidas por la autoridad portuaria, por el pliego de condiciones generales correspondiente, y por el Reglamento General de Practicajes.

Los nuevos prácticos que se incorporen a las Corporaciones de prácticos o Entidades que las sustituyan, deberán estar debidamente habilitados por la Administración Marítima, de acuerdo con lo previsto en el artículo 102 de la presente Ley, y se integrarán en las mismas con idénticos derechos y obligaciones, excepto los que deriven del régimen de ejercicio de la profesión vigente hasta el momento de entrada en vigor de esta Ley.

Mientras dure el período transitorio, definido por la existencia en un puerto de prácticos que tengan la condición a la que se refiere el apartado uno, número 1, de esta disposición transitoria, el nombramiento de nuevos prácticos para ocupar las vacantes existentes en cada puerto corresponderá a la Autoridad Portuaria, con la participación de la Administración Marítima y de la Corporación de prácticos o Entidad que la sustituya, en la que han de integrarse estos.

Sin perjuicio de la posibilidad de repercusión sobre los prácticos miembros de la Corporación o, en su caso, de la Entidad que la sustituya, ésta resultará directamente responsable del ejercicio y prestación del servicio de practicaaje ante la Autoridad Portuaria.

No obstante, lo señalado en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria, a propuesta de la Corporación de prácticos o de la Autoridad Marítima en el ámbito de sus competencias, podrá

Zerbitzua Portu Agintaritzak galdatutako baldintzetan eman dadin, korporazio horiek behar diren praktiko berriak bilduko dituzte kasuan kasuko baldintza orokorren agiriaren bidez, eta Praktikajeen Erregelamendu Orokorraren bidez.

Praktiko-korporazioetara edo horien ordezeko erakundeetara biltzen diren praktiko berriak egon beharko dira Itsas Administrazioak behar bezala gaituta, lege honen 102. artikuluan ezarritakoarekin bat etorrituz, eta bilduko dira eskubide eta betebeharrak berberekin; nolahi ere, gordeko dira lege hau indarrean jarri arteko araubideak eratorritako eskubide eta betebeharrak, lanbidea gauzatzeari buruzkoak direnak.

Aldi iragankorrak iraun bitartean, aldi hori zehazten dela portuan xedapen iragankor honetako lehenengo paragrafoko 1. idatz-zatian aipatu izaeradun praktikoak izateagatik, portu bakoitzean dauden hutsuneak betetzeko izendapenak Portu Agintaritzak egingo ditu, praktiko horiek bildu behar dituen Itsas Administrazioaren eta praktiko-korporazioaren, edo horren ordezeko erakundearen, parte-hartzearekin.

Korporazioaren edo, hala denean, horren ordezeko erakundearen kide diren praktikoengan eragina izateko aukera gorabehera, korporazio edo erakunde horrek zuzeneko erantzukizuna izango du Portu Agintaritzaren aurrean, praktikaje-zerbitzua egikaritzearen edo ematearen inguruan.

Aurreko paragrafoan aipatutakoa gorabehera, praktiko-korporazioak edo Itsas Agintaritzak, bere eskumen-esparruan, hala proposatuta, Portu Agintaritzak korporazio horretara

sancionar a los prácticos integrados en dicha Corporación por incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio establecidas por la Autoridad Portuaria y recogidas en los pliegos o reglamentos correspondientes, de acuerdo con lo previsto en el Título IV de la presente Ley.

En el caso de incumplimiento muy grave en el servicio de practikaje de las obligaciones establecidas en la reglamentación general a la que deba ajustarse, de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales para la prestación del servicio o en el contrato correspondiente, así como en los supuestos de sanciones firmes como consecuencia de la comisión de infracciones definidas en el artículo 116 de la Ley, la Autoridad Portuaria podrá declarar la rescisión del contrato, sin derecho a indemnización, previa autorización de Puertos del Estado, oídos el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que, en su caso, ostente, en el ámbito estatal, la representación profesional de los prácticos.

Rescindido el contrato de prestación del servicio de practikaje con la Corporación, los prácticos integrados en ella que a la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando sus servicios en el puerto correspondiente y hubiesen seguido prestándolos sin discontinuidad hasta el momento de la rescisión, se integrarán en la nueva Entidad que resultase adjudicataria del contrato de prestación de servicios.

Los prácticos no incluidos en el caso anterior mantendrán su habilitación para ejercer las funciones de practikaje, pudiendo integrarse, en su caso, en la nueva Entidad que resulte adjudicataria del contrato de prestación de este

bildutako praktikoak zehatu ahal izango ditu, Portu Agintaritzak zerbitzua emateko ezarri eta kasuan kasuko agiri edo erregelamenduetan jasotako baldintzak ez betetzeagatik, lege honetako IV. tituluak araututakoarekin bat etorritik.

Praktikaje-zerbitzuan kontuan hartu beharreko erregelamendu orokorreko betebeharren, zerbitzua emateari dagokionez agiri orokorreko baldintzen edo kasuan kasuko kontratuko baldintzen inguruko ez-betetze oso larria dagoenean, bai eta lege honen 116. artikuluko arau-hausteak egitearen ondorioz zehapen irmoak daudenean ere, Portu Agintaritzak kontratu-hutsalketa adierazi ahal izango du, kalte-ordainik jasotzeko eskubiderik gabe, aldezturik «Estatuko Portuak» erakundeak hala baimenduta, Nabigazio eta Portu Kontseilua eta, hala denean, estatu-esparruan, praktikoen lanbide-ordezkaritza duen erakundeak entzun ondoren.

Behin korporazioarekin praktikaje-zerbitzua emateko kontratua hutsalduta, korporazio horretako praktikoak bilduko dira zerbitzuak emateko kontratuaren emakidatzaile den erakunde berrira, baldin eta praktiko horiek lege hau indarrean jartzeko datan kasuan kasuko portuan zerbitzuak ematen bazituzten eta hutsalketa-unera arte etengabe zerbitzuok ematen jarraitu badute.

Aurreko kasuan aipatu gabeko praktikoek eutsiko diote praktikaje-eginkizunak gauzatzeko gaikuntzari, eta, hala denean, bildu ahal izango dira zerbitzu hori emateko kontratuaren emakidatzaile den erakunde

servicio.

En el supuesto que prevé el artículo 102, apartado 4, de la presente Ley, los prácticos que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando servicio en el puerto y lo hubiesen seguido prestando ininterrumpidamente hasta el momento del pase a la gestión directa, se integrarán como personal laboral en la Autoridad Portuaria, en las condiciones que para los prácticos se establecen en el apartado uno, número 2.

Será, asimismo, de aplicación a los prácticos que presten sus servicios en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas a la entrada en vigor de esta Ley lo establecido en el apartado dos, número 2, párrafo segundo, en relación con la necesaria habilitación de la Administración Marítima, y en los apartados tres y cuatro de la presente disposición.

Tres.

Desde la entrada en vigor de esta Ley, la jubilación forzosa de los Prácticos de puerto se producirá al cumplir la edad de jubilación que corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

En el caso de producirse la integración de los prácticos en la Autoridad Portuaria como personal laboral, la jubilación forzosa será para estos trabajadores aquella en que cumplan la edad de jubilación que les corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

Esta jubilación forzosa sólo podrá tener lugar si el trabajador hubiese completado los períodos de carencia necesarios para percibir la correspondiente pensión de jubilación.

Lo previsto en este apartado será de aplicación a todo el personal que preste servicios de practica por tiempo indefinido en el momento de entrada en

berrira.

Lege honen 102. artikuluko 4. paragrafoak jasotako kasuan, lege hau indarrean jartzeko datan portuan zerbitzuak ematen zituzten praktikokoak alokairuko langile gisa bilduko dira Portu Agintaritzara, lehenengo paragrafoko bigarren idatz-zatian praktikoei begira ezarritako baldintzetan, baldin eta praktiko horiek zerbitzuok etengabe ematen jarraitu badute zuzeneko kudeaketara aldatzeko unera arte.

Lege hau indarrean jartzeko unean, autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetan euren zerbitzuak ematen dituzten praktikoei aplikatuko zaie bigarren paragrafoko 2. idatz-zatiaren bigarren letrakadan ezarritakoa, Itsas Administrazioak nahitaez eman beharreko gaikuntzaren inguruan, eta xedapen honetako hirugarren eta laugarren paragrafoetan ezarritakoa. Hiru.

Lege hau indarrean jartzen denetik, portuko praktikoen derrigorreko jubilazioa gertatuko da Gizarte Segurantzaren araubide aplikagarrian ezarritako jubilazio-adina izatean.

Praktikoak Portu Agintaritzara alokairuko langile gisa biltzen badira, langile horiek derrigorreko jubilazioa izango dute Gizarte Segurantzaren araubide aplikagarrian ezarritako jubilazio-adina izatean.

Derrigorreko jubilazio hori gertatu ahal izango da langileak kasuan kasuko jubilazio-pentsioa izateko behar diren ezaldiak bete baditu bakarrik.

Paragrafo honetan ezarritakoa aplikatuko zaio lege hau indarrean jartzeko unean iraupen mugagabearekin praktikaje-zerbitzuak

vigor de la presente Ley.

Cuatro.

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

Cinco.

Se declara a extinguir la actual condición y régimen de ejercicio de la función de prácticos vigente hasta la entrada en vigor de la presente Ley.

Seis.

A partir del momento de la aplicación del sistema tarifario a que se refiere el artículo 103 de esta Ley, queda sin vigor la tasa parafiscal denominada «Sexto de Practicaje».

Disposición transitoria tercera. Sociedades estatales de estiba y desestiba.

Uno.

En tanto no finalice el proceso de adopción de los correspondientes planes de empleo de las Sociedades estatales de estiba y desestiba, previstas en el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buques, el seguimiento y la coordinación de la política en esta materia se llevará a cabo de acuerdo con el procedimiento y regulación vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley.

Dos.

La primera designación de los representantes del capital del Estado en las Sociedades estatales de estiba y desestiba que no se hubieren constituido a la entrada en vigor de la presente Ley, se realizará de acuerdo con el procedimiento establecido en la

ematen dituen langile orori.

Lau.

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

Bost.

Azkendu egingo da gaur egungo praktikoan izaera eta praktiko-eginkizuna gauzatzeko araubidea, indarrean izan dena lege hau indarrean jarri arte.

Sei.

Lege honen 103. artikuluko tarifa-sistema aplikatzen den unetik aurrera, «Seigarren Praktikajea» izeneko tasa parafiskala indarrak gabe geratuko da.

Hirugarren xedapen iragankorra. Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateak.

Bat.

Maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Dekretu-legeak, Ontzien Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzu Publikoari buruzkoak, jaso du zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateen inguruan kasuan kasuko enplegu-planak egiteko prozesua. Bada, prozesu hori amaitzen ez den bitartean, gai horretako politikaren jarraipena eta koordinazioa gauzatzeko da lege hau indarrean jarri aurreko prozedurarekin eta arauketarekin bat etorritz.

Bi.

Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateetan estatuko kapitala ordezkatzeko duten ordezkarien lehenengo izendapena egingo da, sozietate horiek eratu ez direnean lege hau indarrean jartzeko unean, aipatu maiatzaren 23ko 2/1986 Errege

disposición adicional primera del citado Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo.

En todo caso, el plazo para la constitución de las mencionadas Sociedades estatales y la designación de los representantes del capital del Estado de acuerdo con lo establecido en el número anterior será de dos años a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Tres.

El plazo para la aplicación de las medidas previstas en la disposición transitoria tercera del citado Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, tendentes a la adecuación de las plantillas operativas en las Sociedades estatales, se extenderá a un período de diez años y se computará, para cada una de ellas, a partir del momento de su constitución.

Disposición transitoria cuarta. Autorizaciones y concesiones.

Uno.

Sin perjuicio de su posible modificación cuando se den los supuestos legalmente previstos, las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario y las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente Ley seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron hasta que transcurra el plazo por el que fueron otorgadas, con excepción de los cánones aplicables, que se adaptarán a lo prevenido en esta Ley y disposiciones que la desarrollen.

Dos.

Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo

Dekretu-legearen lehenengo xedapen gehigarrian ezarri prozedurarekin bat etorriz.

Edozein kasutan, aipatu estatuko sozietate horiek eratu eta estatuko kapitalaren ordezkariak aurreko paragrafoan ezarritakoaren arabera izendatzeko epea bi urtekoa izango da, lege hau indarrean jartzen denetik.

Hiru.

Aipatu maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Dekretu-legearen xedapen iragankorretatik hirugarrenak ezarri neurriak, estatuko sozietateetako jarduneko plantillak egokitzeko asmoarekin hartutakoak, aplikatzeko epea hamar urteraino luzatuko da, eta neurri horietako bakoitza kasuan kasuko sozietateari begira zenbatuko da sozietate hori sortzen den unetik.

Laugarren xedapen iragankorra. Baimenak eta emakidak.

Bat.

Legeak ezarritako kasuak gertatzean gauza daitezkeen aldarazpenak gorabehera, portuko jabari publikoa okupatzea dakarten baimenek eta lege hau indarrean jartzeko unean indarrean zeuden emakidek eman zireneko baldintza berberen mende jarraituko dute, euren epealdia igaro arte; horren salbuespen dira aplikatu beharreko kanonak, horiek egokituko baitira lege honetan eta lege hau garatzeko xedapenetan ezarritakora.

Bi.

Edozein kasutan, bateraezina da emakidei eustea, lege honetan portuko jabari publikoa okupatzeko ezarri irizpideekin, emakidok eman direnean betiko, iraupen mugagabearekin edo lege hau indarrean jarri eta 35 urtetik

indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen.

Tres.

La Autoridad Portuaria que corresponda resolverá sobre el mantenimiento o la revocación de las concesiones otorgadas en precario.

En caso de que se opte por el mantenimiento deberá otorgar una concesión firme con arreglo a los criterios y al procedimiento establecido en esta Ley.

Cuatro.

Extinguidas las concesiones otorgadas con anterioridad a esta Ley, la Autoridad Portuaria competente resolverá sobre el mantenimiento o levantamiento de las instalaciones u obras que se hubieran ejecutado a su amparo.

Cinco.

En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta ley la prórroga por plazo que, acumulando al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años.

Seis.

Las personas que estén desarrollando

gorako eperako.

Kasu horietan guztietan, ulertuko da indarreko emakidak eman direla, gehienez, 35 urteko eperako, lege hau indarrean jartzen denetik.

Gainerako kasuetan, emakidaklausulak berrikus daitezen espedientea izapidetu beharko da, interesduna entzun ondoren, erregelamendu bidez ezarritako forman eta irizpideekin.

Hiru.

Kasuan kasuko Portu Agintaritzak ebatziko du prekarioan emandako emakidak bere horretan uztearen edo ezeztatzearen inguruan.

Emakida horiei eustea erabakitzen bada, emakida irmoa eman beharko du, lege honetan ezarritako irizpideekin eta prozedurarekin bat etorritz.

Lau.

Lege honen aurretik emandako emakidak azkendu ondoren, Portu Agintaritzak eskudunak ebatziko du emakida horien babesean gauzatutako instalazioak nahiz obrak bere horretan uztearen edo jasotzearen inguruan.

Bost.

Inola ere ez da baimenduko lege hau indarrean jartzeko unean dauden emakiden epea luzatzea, horretarako baldintzak lege honen edo lege hau garatzen duten xedapenen aurka badoaz.

Edozein kasutan, lege honetan ezarritakoaren aurkakoa izango da hasierako epeari gehitutako luzapena, baturak 35 urteko muga gainditzen badu.

Sei.

Lege hau indarrean jarri aurretik, portu-

actividades industriales, comerciales o de servicios al público en el ámbito de un puerto con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, podrán seguir desarrollando su actividad en las mismas condiciones anteriores, si bien deberán adaptarse a las disposiciones que se establezcan en los pliegos de condiciones generales que regulen su actividad en un plazo de tres meses a partir de la publicación de dichos pliegos y a las condiciones específicas que, en su caso, se puedan establecer por la Autoridad Portuaria.

Si la adecuación no se hubiese producido en el plazo señalado, la Autoridad Portuaria podrá declarar extinguida dicha autorización para el desarrollo de sus actividades en el ámbito portuario.

**Disposición transitoria quinta.
Puertos en régimen concesional.**

En los supuestos de puertos de competencia del Estado que se gestionen mediante concesión, su zona de servicio formará parte de la del puerto de gestión directa estatal que, por las características de sus tráficos o por su proximidad geográfica, determine el Ministerio de Fomento.

**Disposición transitoria sexta.
Procedimientos aplicables.**

Se deroga por Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General (BOE de 27 de noviembre de 2003, núm. 284).

**Disposición transitoria séptima.
Regulación vigente en materia de marina mercante.**

El régimen existente a la entrada en vigor de esta Ley en materia de autorización de servicios de navegación, reservas o repartos de

esparruan jendaurreko industriako nahiz merkataritzako jarduerak gauzatzen edo zerbitzuak ematen dituzten pertsonak euren jarduerarekin jarraitu ahal izango dute, aurretiazko baldintza berberetan, baina egokitu beharko dira euren jarduera arautzen duten agiri orokorretako xedapenetara hiru hilabeteko epean, agiri horiek argitaratzen direnetik, eta, hala denean, Portu Agintaritzak ezar ditzakeen baldintza berezietara.

Egokitze hori ez bada gauzatzen aipatu epean, Portu Agintaritzak azkendutzat jo ahal izango du portu-esparruan jarduerak gauzatzeko baimen hori.

**Bosgarren xedapen iragankorra.
Emakida-araubidearen arabeko portuak.**

Estatuaren eskumeneko portuetan, halakoak emakidaren bidez kudeatzen direnean, zerbitzu-gunea bilduko da estatuaren zuzeneko kudeaketa duen portuko gunera, hori izanik Sustapen Ministerioak ezarritakoa, portuko trafikoen ezaugarriengatik edo gertutasun geografikoarengatik.

**Seigarren xedapen iragankorra.
Aplikatu beharreko prozedurak.**

Xedapen hori indargabetu du azaroaren 26ko 48/2003 Legeak, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoak (2003ko azaroaren 27ko EAO, 284. zk.).

**Zazpigarren xedapen iragankorra.
Merkataritzako Marinaren arloan indarrean dagoen arauketa.**

Lege hau indarrean jartzeko unean zegoen araubideak, nabigazio-zerbitzuak baimentzearen inguruan, Espainiako edo Europako Erkidegoko

carga en favor de buques españoles o comunitarios, registro y abanderamiento de buques y demás disposiciones reguladoras de la marina mercante continuarán vigentes en tanto no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de la presente Ley y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma.

Disposición transitoria octava. Comandancias y Ayudantías de Marina.

Las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina seguirán actuando en sus funciones de órganos periféricos del Ministerio de Fomento en materia de marina mercante, hasta que por el Gobierno se regule la Administración marítima periférica y las Capitanías Marítimas, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley, cesando en ese momento en el ejercicio de funciones hasta entonces existente.

Asimismo, se procederá de forma gradual a la transferencia de los medios del Ministerio de Defensa dedicados, hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley, a las actividades de marina mercante, al Ministerio de Fomento, teniendo en cuenta las posibilidades presupuestarias.

Asimismo, las Comandancias y Ayudantías de Marina seguirán desempeñando las funciones de órganos periféricos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de pesca marítima hasta que por el Gobierno se regule la estructura periférica del citado Departamento, procediéndose a la transferencia gradual al mismo de los medios del Ministerio de Defensa dedicados hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley a las actividades de pesca marítima.

ontzien mesedetan zamak erreserbatzearen edo banatzearen inguruan, eta ontziak erregistratzearen eta banderapean jartzearen inguruan, eta Merkataritzako Marina arautzeari buruzko gainerako xedapenek indarrean jarraituko dute, Gobernuak lege hau garatzeko egoki diren erregelamendu-xedapenak onetsi arte, betiere, araubide eta xedapen horiek lege honetan ezarritakoarekin bateragarriak badira.

Zortzigarren xedapen iragankorra. Itsasoko Komandantziak eta Bulego Laguntzaileak.

Itsasoko Komandantzia eta Bulego Laguntzaile Militarrek, Sustapen Ministerioaren organo periferiko gisa, euren eginkizunetan jarraituko dute, Merkataritzako Marinaren gaian, Gobernuak Itsas Administrazio periferikoa eta Itsas Kapitaintzak arautu arte, lege honetan ezarritakoarekin bat etorriz; une horretan utziko diote ordura arte zituzten eginkizunak gauzatzeari.

Era berean, lege hau indarrean jarri arte Defentsa Ministerioak Merkataritzako Marinaren jardueri begira zituen baliabideak arian-arian Sustapen Ministerioari eskualdatuko zaizkio, aurrekontu-aukerak aintzat hartuz.

Era berean, Itsasoko Komandantziek eta Bulego Laguntzaileek Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Ministerioaren organo periferiko gisa dituzten eginkizunak gauzaten jarraituko dute, itsas arrantzaren gaian, Gobernuak aipatu sailaren egitura periferikoa arautu arte; sail horri arian-arian eskualdatuko zaizkio lege hau indarrean jarri arte Defentsa Ministerioak itsas arrantzaren esparruan zituen baliabideak.

Disposición transitoria novena.

Personal laboral.

El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, se encuentre desempeñando funciones relacionadas con la marina civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en el Cuerpo creado en el artículo 101 de la presente Ley, cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.

Disposición transitoria décima.

Auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

Hasta que, a propuesta de los Ministerios de Defensa y de Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, se proceda a reglamentar las competencias sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas con el objeto de adaptarlas a lo previsto en el punto seis del artículo 86 de la presente Ley, dichas competencias seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

Disposición transitoria undécima.

Entrada en funcionamiento de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

El Presidente de Puertos del Estado podrá compatibilizar este cargo con el Director general de Puertos y Presidente de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos hasta la extinción de la Dirección

Bederatzigarren xedapen iragankorra.

Alokairuko langileak.

Lege hau indarrean jartzean, alokairuko langileak, marina zibilarekin zerikusia duten eginkizunak gauzatzen badituzte, funtzionarioek gauzatu beharreko lanpostuetan zerbitzuak emanez, lege honen 101. artikuluan sortutako kidegora bildu ahal izango dira, abuztuaren 2ko 30/1984 Legeak, Funtzio Publikoa Eraldatzeko Neurriek buruzkoak, hamabosgarren xedapen iragankorrean, uztailaren 28ko 23/1988 Legeak gehitutakoan, eta gai horren inguruko gainerako arautegi aplikagarrian jaso baldintza eta betekizunak gauzatu.

Hamargarren xedapen iragankorra.

Itsasoko sorospenak, salbamenduak, atoiak, aurkikuntzak eta ateratzeak.

Defentsa Ministerioak eta Sustapen Ministerioak, euren eskumenen esparruan, hala proposatuta, itsasoko sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta ateratzeak buruzko eskumenak arautzeari ekin arte, lege honen 86. artikuluko seigarren paragrafoan ezarritakora egokitzeko xedearekin, Armadako organoek jarraituko dute eskumen horiek egikaritzen, abenduaren 24ko 60/1962 Legeak ezarritakoarekin bat etorritik.

Hamaikagarren xedapen iragankorra.

«Estatuko Portuak» erakundea eta Portu Agintaritzak jardunbidean hastea.

«Estatuko Portuak» erakundeko Lehendakariak kargu hori eta Portuetako Zuzendari Nagusiaren eta Portu Taldeen Administrazio Batzordeko Lehendakariaren karguak modu bateragarrian gauzatu ahal

General y del Organismo autónomo prevista en la disposición final primera.

Los miembros de los Consejos de Administración de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias hasta que se produzca la designación de los nuevos vocales de acuerdo con las previsiones de la presente Ley, con carácter transitorio.

Asimismo, los Presidentes de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Presidentes de las Autoridades Portuarias.

**Disposición transitoria duodécima.
Régimen de estiba y desestiba portuaria.**

Los trabajadores que, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, estuvieran incluidos con el carácter de eventuales en los censos gestionados por la Organización de Trabajos Portuarios, reconocida dicha condición por sentencia judicial firme, y se encuentren en la actualidad inscritos en algún Registro especial de trabajadores portuarios, podrán ser contratados por las Sociedades estatales para cubrir las vacantes que se convoquen por éstas, con preferencia sobre los demás trabajadores que figuren inscritos en dichos Registros especiales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir dichas vacantes, y sin perjuicio del régimen de preferencia a que se refiere la disposición adicional decimotercera, apartado 1.

Disposición derogatoria única.

izango ditu, Zuzendaritza Nagusia eta erakunde autonomoa azkendu arte, azken xedapenetatik lehenengoan ezarritakoaren arabera.

Portu Autonomoen Administrazio Kontseiluko eta Portuetako Batzetako kideek bereganatuko dituzte lege honek Portu Agintaritzen Administrazio Kontseiluei eratziki dizkien eskumenak, mahaikide berriak izendatu arte, lege honetako xedapenekin bat etorriz, modu iragankorrean.

Era berean, Portu Autonomoen eta Portuetako Batzetako Lehendakariak bereganatuko dituzte lege honek Portu Agintarizetako Lehendakariei eratzikitako eskumenak.

**Hamabigarren xedapen iragankorra.
Portuko zamak sartzeko eta ateratzeko araubidea.**

Lege hau indarrean jarri aurretik behin-behineko izaerarekin Portuetako Lanen Erakundeak kudeatutako erroldetan zeuden langileak estatuko sozietateek kontratatu ahal izango dituzte, sozietate horiek deitutako hutsuneak betetzeko, baldin eta langile horiek izaera hori epai irmoaren bidez aitortua badute eta gaur egun portuetako langileen Erregistro bereziren batean inskribatuta badaude; langile horiek lehentasuna izango dute erregistro horietan inskribatuta dauden gainerako langileei begira, betiere, hutsune horiek betetzeko behar diren betekizun fisikoak eta gaitasuneak gauzatzen badituzte, eta kalterik egiten ez bazaio hamahirugarren xedapen gehigarriaren 1. paragrafoak aipatu lehentasun-araubideari.

Xedapen indargabetzaile bakarra.

Quedan derogados, en lo que se opongán a la presente Ley y, en todo caso, no serán de aplicación en el ámbito de los puertos que dependen del Estado los puntos siguientes de la Ley General de Obras Públicas, de 13 de abril de 1877:

La referencia «los puertos» del párrafo 2 del artículo 1; los puntos 3 y 4 del artículo 4; el punto 2 del artículo 5; el punto 4 del artículo 6; el punto 2 del artículo 7; los puntos 6 y 7 del artículo 8, y el punto 4 del artículo 11 y las referencias a puertos del artículo 125. El resto de las disposiciones de la mencionada Ley se entenderá que no es de aplicación en las zonas de servicio de los puertos que dependen del Estado.

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.
- b) Real Decreto-ley de 19 de enero de 1928, sobre puertos.
- c) Ley de 14 de octubre de 1931, aprobando y ratificando con fuerza de tal varios Decretos del Departamento de Marina, en lo que se refiere al de 22 de agosto, prohibiendo la venta a extranjeros de buques mercantes nacionales.
- d) Ley de 13 de marzo de 1932, sobre fletes en el tráfico de cabotaje.
- e) Ley de 27 de febrero de 1939, relativa a la constitución de hipotecas sobre buques nacionales.
- f) Ley de 2 de junio de 1939, instituyendo un sistema de crédito naval.
- g) Ley de 5 de abril de 1940, sobre autorización para la adquisición de buques en el extranjero.
- h) Ley de 19 de febrero de 1942, de creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a excepción de los

Indarrrik gabe geratuko dira, lege honen aurka doazen heinean, eta edozein kasutan, ez dira aplikatuko estatuaren mende dauden portuetako esparruan, 1877ko apirilaren 13ko Herri Lanei buruzko Lege Orokorraren hurrengo puntuak:

1. artikulua 2. paragrafoko «portuak» aipamena; 4. artikuluko 3 eta 4. puntuak; 5. artikuluko 2. puntua; 6. artikuluko 4. puntua; 7. artikuluko 2. puntua; 8. artikuluko 6 eta 7. puntuak; eta 11. artikuluko 4. puntua, eta 125. artikulua portuei egindako erreferentziak. Ulertuko da aipatu legearen gainerako xedapenak ez direla aplikagarriak estatuaren mendeko portuetako zerbitzu-guneetan.

Hurrengo xedapenak indarrrik gabe geratuko dira:

- a) 1880ko maiatzaren 7ko Portuei buruzko Legea.
- b) 1928ko urtarrilaren 19ko Errege Dekretu-legea, portuei buruzkoa.
- c) 1931ko urriaren 14ko Legea, Marinako Sailaren dekretu batzuk onetsi eta berrestekoa, abuztuaren 22koari dagokionez, merkataritzako ontzi nazionalak atzerritarrei saltzea debekatuz.
- d) 1932ko martxoaren 13ko Legea, kabotaje-trafikoko pleitei buruzkoa.
- e) 1939ko otsailaren 27ko Legea, ontzi nazionalen gainean hipotekak eratzeari buruzkoa.
- f) 1939ko ekainaren 2ko Legea, ontzi-kredituaren sistema eratzekoa.
- g) 1940ko apirilaren 5eko Legea, atzerrian ontziak eskuratzeko baimenari buruzkoa.
- h) 1942ko otsailaren 19ko Legea, Merkataritzako Marinaren Idazkariordetza eratzekoa, gerra eta

preceptos previstos para caso de guerra y movilización o relacionados con la defensa nacional, que conservarán su vigencia hasta que se desarrolle la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, modificada por Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero.

i) Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955.

j) Ley de 12 de mayo de 1956, de protección y renovación de la flota mercante española.

k) Ley de 26 de diciembre de 1958, sobre creación de un nuevo Organismo administrativo «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos».

l) Ley 68/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante, salvo lo establecido en la disposición final primera de la Ley 53/1982, sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques españoles, cualesquiera que sean el ámbito de su comisión y sus sanciones.

m) Ley 87/1964, de 16 de diciembre, que reglamenta las convocatorias para cubrir plazas de práctico de número de los puertos.

n) Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.

ñ) Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de

mobilizazio kasurako ezarri manuak edo defentsa nazionalarekin zerikusia duten manuak izan ezik, horiek indarrean jarraituko baitute uztailaren 1eko 6/1980 Lege Organikoa, Defentsa Nazionalaren Oinarrizko Irizpideak eta Antolakuntza Militarra arautzeari buruzkoa, urtarrilaren 5eko 1/1984 Lege Organikoa aldarazitakoa, garatu arte.

i) 1955eko abenduaren 22ko Merkataritzako Marinaren Zigor eta Diziplinako Legea.

j) 1956ko maiatzaren 12ko Legea, Espainiako merkataritzako ontzidia babestu eta berriztatzekoa.

k) 1958ko abenduaren 26ko Legea, administrazio erakunde berri bat eratzeari buruzkoa: «Itsasoko Obra eta Lanetarako Makineria eta material Osagarriaren Taldea».

l) Abenduaren 23ko 68/1961 Legea, nabigazio-poliziaren, itsas industriaren eta portuen lege, erregelamendu eta erregela orokorren aurkako falten zehapenei buruzkoa, halako zehapenak ez direnean bildu Merkataritzako Marinaren Zigor Legea; horren salbuespena da 53/1982 Legeak, arau-haustea egiteko esparrua eta horien zehapena gorabehera, itsas arrantzaren gain atzerriko ontziek Espainiako jurisdikziopeko uretan eta Espainiako ontziek egindako arau-hausteei buruzkoak, azken xedapenetatik lehenengoan ezarritakoa.

m) Abenduaren 16ko 87/1964 Legea, portuetako praktikoek kidegoko lanpostuak betetzeko deialdiak arautzekoa.

n) Urtarrilaren 28ko 1/1966 Legea, Espainiako portuen finantza-araubideari buruzkoa.

ñ) Ekainaren 20ko 27/1968 Legea, Portuetako Batzei eta Autonomia

Autonomía.

- o) Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos.
- p) Ley 6/1970, de 4 de abril, de Protección del Tráfico Marítimo Internacional.
- q) Ley 21/1977, de 1 de abril, en lo que se refiere a la aplicación de sanciones en los casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques.
- r) Real Decreto-ley 13/1980, de 3 de octubre, sobre supresión y reordenación de Organismos autónomos en los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Sanidad y Seguridad Social.
- s) Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.
- t) El artículo 609 del Código de Comercio en cuanto a la exigencia de la nacionalidad española para el ejercicio de la profesión de Capitán, así como cualesquiera otras normas de similar carácter.

Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.

Disposición final primera.

Constitución y entrada en funcionamiento de los nuevos entes públicos.

La constitución de Puertos del Estado, de las Autoridades Portuarias y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tendrá lugar en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.

La entrada en funcionamiento de dichos entes públicos se producirá el día 1 de enero de 1993.

A la entrada en vigor de la presente Ley se crean tantas Autoridades Portuarias, de las previstas en el artículo 35 de la

Estatutuari buruzkoa.

- o) Apirilaren 26ko 55/1969 Legea, kirol-portuei buruzkoa.
- p) Apirilaren 4ko 6/1970 Legea, Nazioarteko Itsas Trafikoa Babestekoa.
- q) Apirilaren 1eko 21/1977 Legea, ontzien isurketek itsasoan eragindako kutsaduraren kasuetan zehapenak aplikatzeari dagokionez.
- r) Urriaren 3ko 13/1980 Errege Dekretu-legea, Herri Lan eta Hirigintzaren eta Osasunaren eta Gizarte Segurantzaren Ministerioetan erakunde autonomoak ezabatu eta berrantolatzeari buruzkoa.
- s) Uztailaren 1eko 18/1985 Legea, urtarrilaren 28ko 1/1966 Legea, Espainiako portuen finantzaketa-araubideari buruzkoa, aldaraztekoa.
- t) Merkataritzako Kodearen 609. artikulua, kapitainaren lanbidea gauzatzeko Espainiako naziotasuna galdatzeari dagokionez, bai eta antzeko izaera duten arauetatik edozein ere.

Indarrik gabe geratuko dira, berebat, lege honetan ezarritakoarekin bateraezinak diren arau guztiak, lerrun berekoak nahiz behezagokoak.

Azken xedapenetatik lehenengoa.

Erakunde publiko berriak eratzea eta jardunbidean hastea.

«Estatuko Portuak» erakundea, Portu Agintaritzak eta Salbamenduko eta Itsas Seguratasuneko Sozietatea eratuko dira lege hau indarrean jartzean.

Erakunde publiko horiek jardunbidean hasiko dira 1993ko urtarrilaren 1ean.

Lege hau indarrean jartzean, lege honen 35. artikulua aipatu Portu Agintaritzak sortuko dira, zenbat

presente Ley, como Juntas de Puerto y Puertos Autónomos existentes.

La Dirección General de Puertos, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, las Juntas de Puerto y los Puertos autónomos se extinguirán a la entrada en funcionamiento de Puertos del Estado.

El Ministerio de Fomento adoptará las medidas necesarias de reorganización de dicho Departamento, teniendo en cuenta las competencias atribuidas a los entes públicos que se crean.

Disposición final segunda.

Administración marítima periférica.

En el plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, y a propuesta del Ministerio de Fomento, el Gobierno deberá reglamentar:

a) El número, ámbito geográfico y nombre de cada una de las provincias y distritos marítimos en que deba quedar dividido el litoral, así como la constitución, estructura orgánica, competencias y demás aspectos de la estructura periférica del Departamento, Capitanías Marítimas, Consejos de Navegación y Puerto y Consejos de Navegación.

b) La organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en la presente Ley.

Asimismo, podrá proceder al cambio de su denominación.

Las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas

Portuetako Batza eta Portu Autonomo izan eta horrenbesteko kopuruan.

Portuetako Zuzendaritza Nagusia, Portu Taldeen Administrazio Batzordea, Portuetako Batzak eta Portu Autonomoak azkenduko dira «Estatuko Portuak» erakundea jardunbidean hasten denean.

Sustapen Ministerioak sail hori berrantolatzeko beharrezkoak diren neurriak hartuko ditu, sortzen diren erakunde publikoen eskumenak kontuan hartuta.

Azken xedapenetatik bigarrena.

Itsas Administrazio periferikoa.

Urtebeteko epean, lege hau indarrean jartzen denetik, eta Sustapen Ministerioak hala proposatuta, Gobernuak hurrengoak arautu beharko ditu:

a) Kostaldea banatzeko itsas probintzien eta barrutien kopurua, esparru geografikoa eta izena, bai eta sailaren, Itsas Kapitaintzen, Nabigazio eta Portu Kontseiluen eta Nabigazio Kontseiluen eraketa, egitura organikoa, eskumenak eta egitura periferikoaren gainerako aldeak ere.

b) Itsas Epaitegi Iraunkorren eta Itsas Auzitegi Zentralaren antolaketa, lege honetan ezarritakora egokitzeke xedearekin.

Era berean, izena aldatu ahal izango du.

Abenduaren 24ko 60/1962 Legeak, itsasoko sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta ateratzei buruzko inguruabarrak arautzekoak, bere II tituluan jaso dituen xedapenek indarrean jarraituko dute, erregelamendu moduan, eta Gobernuak horiek indargabetu edo aldarazi ahal izango ditu Defentsa

o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Fomento.

Disposición final tercera.

Desarrollo reglamentario.

El Consejo de Ministros y el Ministro de Fomento podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta Ley.

ANEXO

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20. de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

Pasajes y Bilbao en el País Vasco.

Santander en Cantabria.

Gijón-Musel y Avilés en Asturias.

San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Villagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.

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 eta Puerto Sherry), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.

Ceuta y Melilla.

Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.

Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.

Tarragona y Barcelona en Cataluña.

Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Eivissa y Cala La Savina en Baleares.

Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas

Ministroak eta Sustapen Ministroak batera hala proposatuta.

Azken xedapenetatik hirugarrena.

Erregelamendu bidezko garatzea.

Ministroen Kontseiluak eta Sustapen Ministroak, euren eskumenen esparruan, lege hau garatzeko eta aplikatzeko beharrezkoak diren erregelamenduak eta administrazio-xedapen orokorrak eman ahal izango dituzte.

ERANSKINA

Interes orokorreko portuak dira, eta, ondorenez, eta Espainiako Konstituzioaren 149.1.20 artikuluekin bat etorritik, Estatuko Administrazioaren eskumen eskusibokoak, honako hauek:

Pasaia eta Bilbo Euskadin.

Santander Kantabrian.

Xixon-Musel eta Avilés, Asturiasen.

San Cibrao, Ferrol eta bere itsasadarra, A Coruña, Villagarcía de Arousa eta bere itsasadarra, Marín eta Pontevedrako itsasadarra eta Vigo eta bere itsasadarra, Galizian.

Huelva, Sevilla eta bere itsasadarra, Cádiz eta bere badia (barne hartzen dituela Santa Mariako portua, Cádizeko guneko irekia, Puerto Real, Bajo de la Cabezuela eta Puerto Sherry), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería eta Carboneras Andaluzian.

Ceuta eta Melilla.

Cartagena (Escombrerako dartsena barnean hartzen duela) Murtzian.

Alacant, Gandía, Valentzia, Sagunto eta Castelló Valentziako Erkidegoan.

Tarragona eta Bartzelona Katalunian.

Palma Mallorcakoa, Alcudia, Mahón, Eivissa eta Cala La Savina, Balear Uharteetan.

Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas

(que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

(barnean hartzen dituela Salinetasekoa eta Arinagakoa), Santa Cruz Tenerifekoa (Granadillakoa barnean hartzen duela), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz Palmakoa eta La Estaca Kanarietan.