

**Ley 62/1997, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Disposición Adicional y Disposiciones Transitorias (BOE núm. 312, de 30 de diciembre de 1997).**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los puertos de interés general constituyen un elemento esencial del sistema general de transportes, por lo que, dado que éste constituye un hecho económico de la mayor importancia, el Estado debe establecer criterios generales para ajustarlo al objetivo de llevar a cabo una política económica común y para adecuarlo a las exigencias de unidad de la economía que requiere un mercado único. De ello se deriva la necesidad de mantener la coordinación del sistema portuario estatal a través del establecimiento de unas normas comunes de funcionamiento y gestión.

Sin embargo, la incidencia creciente de los puertos en la economía española requiere una adaptación de su modelo de organización a las circunstancias de un entorno cambiante, cada vez más abierto y libre. Para ello, resulta recomendable profundizar en la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, que ya tienen personalidad jurídica y patrimonio propio y plena capacidad de obrar, fomentando el desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adaptada a las peculiaridades de cada puerto, capaz de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces y desarrollar su actividad con criterios empresariales.

Ahora bien, dada la organización territorial del Estado y el impacto económico y social que para las Comunidades Autónomas tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio, resulta conveniente establecer las medidas precisas para facilitar que aquéllas participen con mayor intensidad en la estructura organizativa de las Autoridades Portuarias, al objeto de que las decisiones que éstas adopten en el ejercicio de las competencias y funciones que la Ley les atribuye puedan integrar de manera más efectiva los propios intereses económicos y territoriales de las Comunidades Autónomas afectadas.

Por todo ello, es necesario introducir algunas modificaciones en el modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal consagrado en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a fin de alcanzar las siguientes metas: Reforzar la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, para que desarrollen su actividad con procedimientos de gestión empresarial, sin perjuicio de los necesarios mecanismos de control y de coordinación.

Regular la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general, a través de la designación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias. A tal fin, se establece que las Comunidades Autónomas designen a su Presidente y determinen la composición última de su Consejo de Administración, aunque garantizando, en todo caso, la presencia en éste de las Administraciones local, autonómica y central, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y de los sectores económicos relevantes relacionados con el tráfico portuario.

Profesionalizar la gestión de cada puerto y potenciar la presencia del sector privado en las operaciones portuarias.

Configurar al ente público Puertos del Estado como órgano encargado del control de las facultades que ejerce en nombre del Estado, de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, ejerciendo, además, funciones consultivas y de asesoramiento, así como otras comunes al conjunto de los puertos que lo integran.

Por último, es necesario significar, por un lado, que esta Ley garantiza, de hecho, la libertad tarifaria de las Autoridades Portuarias, sin más límites que los que se deducen del objetivo de autofinanciación y los que resulten del mantenimiento de un marco de libre y leal competencia, evitando prácticas abusivas en relación a tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras acciones análogas. Por otro, la nueva configuración del Fondo de Contribución elimina cualquier discrecionalidad, tanto en las aportaciones al mismo por parte de las Autoridades Portuarias, como en su distribución entre éstas, que se realizará por un Comité en el que estarán representadas las mismas, a la vez que se acota la cuantía económica del mismo que, por otra parte, es inferior a la del Impuesto de Sociedades, del que están exentos los organismos portuarios. Asimismo, se establece la regulación de los elementos esenciales de los cánones, a fin de dar a dichas prestaciones patrimoniales de

carácter público la debida cobertura legal, a raíz de la doctrina que se deriva de la sentencia del Tribunal Constitucional 185/1995, de 14 de diciembre.

Con esta modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se trata en definitiva de mejorar el régimen jurídico bajo el que se desarrolla la actividad portuaria, de integrar los intereses de las Comunidades Autónomas en la gestión de los puertos de interés general, de establecer un escenario de libre y leal competencia, perfilando los papeles que han de jugar tanto el sector público como el privado, y de dotar, en última instancia, al sistema portuario español de las facilidades necesarias para mejorar su posición competitiva, en un mercado abierto. Todo ello en un régimen de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, reflejado en su plena capacidad para desarrollar las políticas portuarias y de inversiones, comerciales, de organización y servicios y de recursos humanos, etc., que les permita ejercer su actividad con criterios empresariales.

#### **Artículo único.**

Los preceptos de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que a continuación se relacionan, quedan modificados en los términos siguientes: 1

#### **DISPOSICIÓN ADICIONAL**

##### **Única.**

1. Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se hacen al Ministro o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes deben entenderse hechas al Ministerio de Fomento.
2. Toda referencia que la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, haga a la figura del «Director técnico» de la Autoridad Portuaria, se entenderá sustituida por la de «Director».
3. El ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias 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.

Modificaciones introducidas en la Ley 27/92..

#### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

##### **Primera.**

1. La adaptación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias a lo establecido en esta Ley se producirá en el plazo máximo de tres meses desde su entrada en vigor.
2. Los Directores técnicos designados conforme a la normativa que se deroga continuarán en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 43.1.
3. En tanto no se proceda al nombramiento de la totalidad de los Vocales del Consejo de Administración de las respectivas Autoridades Portuarias de conformidad con lo establecido por el artículo 40 de esta Ley, los Consejos de Administración designados conforme a la legislación que se modifica continuarán en el pleno ejercicio de las funciones que corresponden a dichos órganos.

##### **Segunda.**

1. Las Autoridades Portuarias remitirán en el plazo de un año, desde la entrada en vigor de esta Ley, la propuesta de valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto para su tramitación y aprobación.
2. En el plazo de un año, desde la aprobación de las nuevas valoraciones, los Directores de las Autoridades Portuarias remitirán a sus respectivos Consejos de Administración las propuestas de revisión de los cánones de ocupación o aprovechamiento de las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia de esta Ley, a fin de adaptarlos a lo dispuesto en ella.

##### **Tercera.**

Para garantizar el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como discriminatorias y otras análogas, a que se refiere el apartado 1 del artículo 70, durante el plazo de tres años el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del

Estado y oídas las Autoridades Portuarias, así como las asociaciones de usuarios directamente afectadas, establecerá los límites máximos y mínimos de las tarifas de modo que el margen entre ellos no sea en ningún caso superior al 40 por 100..

**Cuarta.**

Hasta que por Real Decreto se aprueben las cuantías máximas a que hace referencia la letra a) del apartado 3 del artículo 69 bis, se aplicarán las siguientes: Hasta 40 pesetas por tonelada de granel líquido.

Hasta 80 pesetas por tonelada de granel sólido.

Hasta 160 pesetas por tonelada de mercancía general.