

## **Lei 6/1987, do 12 de xuño, do Plan especial de portos da Comunidade Autónoma de Galicia**

### Tramitación parlamentaria:

Proxecto de lei, BOPG núm. 50, do 18.9.1986.

Emendas, BOPG núm. 67, do 20.10.1986.

Debate de totalidade, DSPG núm. 35, do 3.12.1986.

Informe da Ponencia, BOPG núm. 138, do 8.5.1987.

Dictame da Comisión, BOPG núm. 145, do 21.5.1987.

Mantemento de emendas e votos particulares, BOPG núm. 145, do 21.5.1987.

Debate e aprobación polo Pleno, DSPG núm. 56, do 26.5.1987.

### Publicación:

*Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* núm. 150, do 1.6.1987.

*Diario Oficial de Galicia* núm. 120, do 26.6.1987.

*Boletín Oficial del Estado* núm. 188, do 7.8.1987.

## **Lei 6/1987, do 12 de xuño, do Plan especial de portos da Comunidade Autónoma de Galicia**

Esta lei foi derogada pola Lei 6/2017, do 12 de decembro, de portos de Galicia.

### 1

A Constitución Española establece no seu artigo 148 que as Comunidades Autónomas poderán asumir competencias en materia de portos de refuxio, portos e aeroportos deportivos e, en xeral, os que non desenvolvan actividades comerciais.

O Estatuto de Autonomía, no seu artigo 27, apartado 9, atribúelle á Comunidade Autónoma competencia exclusiva en materia de portos non calificados de interese xeral polo Estado, e de portos de refuxio e deportivos.

Segundo o establecido no artigo 37, apartado 2, do Estatuto de Autonomía de Galicia, correspóndelle ó Parlamento da Comunidade Autónoma exercer-la potestade legislativa nas materias da súa competencia exclusiva.

### 2

As actividades relacionadas co mar tiveron, desde sempre, unha importancia fundamental na estrutura socio-económica de Galicia; non en balde esta Comuni-

dade Autónoma posúe 81 municipios costeiros, nos que reside unha poboación de dereito de 1.444.797 habitantes —o 60,07 por 100 da poboación total das provincias de Lugo, A Coruña e Pontevedra—, dos que 810.677 pertencen a municipios que contan con pequenos portos ou instalacións auxiliares, existindo unha importante inter-relación entre as actividades económicas dunha gran parte desa poboación e o medio mariño, xa sexa de maneira directa: actividades pesqueiras, marisqueo ou extracción doutro tipo de produtos do mar; ou de maneira indirecta: explotacións mineiras ou madeireiras con transporte marítimo, sector servicios, etc.

Segundo o anterior, a xestión, planificación e ordenación do sistema adquire unha relevancia transcendental.

### 3

A gran maioría dos portos dependentes da Comunidade Autónoma encóntrase na actualidade nunha situación moi deficiente no que respecta ás súas

dotacións de infraestrutura e instalacións, rexistrándose en moitos casos un importante déficit de peiraos e explanadas de servizo e na gran maioría unha carencia das instalacións en terra adecuadas para poder realizar unha comercialización eficiente.

As causas desta situación son suficientemente coñecidas, destacando entre elas a insuficiencia de créditos e o interese da Administración Central na potenciación dos portos de interese xeral, concentrando neles os investimentos e desatendendo o resto do sistema portuario galego, con ausencia total dunha planificación con vistas a conseguir que as instalacións de cada ría formasen conxuntos operativos.

Por outra parte, as dotacións presupostarias destinadas á conservación e reposición destas instalacións foron moi exiguas, o que provocou que a maioría delas estean nunhas condicións de urbanización moi deficiente, sendo así mesmo deficientes as inter-relacións urbanísticas entre os portos e os núcleos urbanos onde se sitúan, e os coidados e protección do medio ambiente e condicións ecolóxicas dos arredores.

Para resolver esta situación non era suficiente a programación de actuacións puntuais, polo que a Dirección Xeral de Obras Públicas da Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas elaborou o Plan Especial de Portos

da Comunidade Autónoma de Galicia, primeiro deste tipo que se realizou en España, no que se estudia a situación actual da fachada marítima galega e se realiza unha prognose do tráfico futuro, analizando a súa problemática e proponendo as actuacións necesarias para conseguir nun prazo de catro anos un nivel mínimo de servizos para o tráfico actual e nun prazo de oito anos un nivel medio de servizos para o tráfico existente nesa data.

Para isto, o Plan estrutúrase en tres grandes apartados:

a) Un coñecemento detallado da situación actual do sistema portuario e un estudo da súa posible evolución, en especial no que concirne a tripulacións, estrutura e volume das frotas, tráfico pesqueiro e movemento de mercadorías.

b) Partindo dos datos anteriores, unha definición do futuro esquema portuario, con descrición das actuacións necesarias para dotalos diversos portos da infraestrutura e instalacións suficientes para conseguí-los niveis de servizos fixados anteriormente.

c) Unha valoración das citadas actuacións, por orde de prioridades e programándoas con criterios obxectivos en grupos de investimentos que constitúan un conxunto capaz de ser utilizado de inmediato a pleno rendemento, tendo en conta o dilatado prazo de execución das obras portuarias.

Esta programación realizouse con base en tres obxectivos prioritarios:

— No sector pesqueiro, mellora das instalacións de comercialización e preparación do peixe, con especial atención á cadea de frío.

— No sector comercial, potenciación dos portos de embarque de produtos resultantes das explotacións madeireiras e mineiras, con actuacións que permitan a separación do tráfico pesqueiro do comercial.

— Actuacións urbanísticas tendentes a mellora-la inter-relación porto-zona urbana co fin de incrementalo seu atractivo turístico e potencia-la navegación deportiva, prestando especial atención ás obras complementarias (sinalización, vialidade, aparcadeiros, xardíns, etc.) e á mellora da estética dos portos.

Agora ben, dado que a constante e considerable evolución das técnicas de pesca nos momentos actuais, así como o obrigado cumprimento das disposicións que no futuro promulgue a Comunidade Económica Europea, van ter unha influencia no sector marítimo galego, que é imposible predicir neste momento, faise necesario prever na presente Lei a posibilidade de modificacións no Plan para adaptalo ás posibles desviacións que poden xurdir entre as previsións de evolución do tráfico marítimo contidas nel e a evolución real do citado tráfico.

#### 4

O esforzo financeiro que require o desenvolvemento do Plan fai necesario determina-las fontes de financiamento tanto dos gastos consuntivos coma dos investimentos. Polo tanto, sen prexuício da adaptabilidade presupostaria que a Lei contén, e tendo en conta que a súa execución é un compromiso económico prioritario, son necesarios, de tódolos xeitos, dous tipos de recursos:

Por unha parte, os recursos financeiros con destino ós novos investimentos e gastos de primeiro establecemento, que procederán do F.C.I., fondos propios da Comunidade Autónoma ou de calquera outra orixe que determine o Parlamento de Galicia; por outra parte, os recursos destinados ós investimentos de conservación e reparación, que deben proceder dos fondos recadados no conxunto do sistema portuario da Comunidade Autónoma por aplicación das tarifas por servizos xerais e específicos e polos cánones das concesións administrativas, e que son fundamentais nos portos para o mantemento das condicións de servizo das obras de infraestrutura e instalacións, co fin de obte-lo máximo rendemento das mesmas, xa que sería antieconómico realizar grandes investimentos en obras e instalacións das que non se obtivese o máximo rendemento por falta dunha política eficaz de conservación e reparación.

5

Co fin de procurar unha uniformidade co resto do sistema portuario español estímase conveniente mante-lo sistema tarifario establecido na Lei 1/1966, do 28 de xaneiro, de Rexime Financeiro dos Portos Españois, e as súas modificacións posteriores, pero para posibilita-la posta en práctica dunha política tarifaria dotada da necesaria flexibilidade e axilidade fíxanse os procedementos tanto para as modificacións do sistema tarifario xeral coma para a revisión das contías das diversas tarifas.

6

Para conseguir un sistema portuario vertebrado e equilibrado que permita unha distribución racional dos investimentos e un rendemento máximo das instalacións, así como adapta-las contías das diversas tarifas ós distintos niveis de prestación de servicios dos portos é conveniente establecer unha clasificación dos portos dependentes da Comunidade Autónoma de Galicia.

Por todo o exposto, o Parlamento de Galicia aprobou e eu, de conformidade co artigo 13.2 do Estatuto de Galicia e co artigo 24 da Lei 1/1983, do 22 de febreiro, reguladora da Xunta e do seu Presidente, promulgo, en nome de El-Rei, a Lei do Plan Especial de Portos da Comunidade Autónoma de Galicia.

Título I

Ámbito de aplicación e vixencia do Plan

Artigo 1

1. A presente Lei ten por obxecto regular e defini-lo Plan Especial de Portos de Galicia.

2. O ámbito de aplicación desta Lei comprende tódolos portos e instalacións complementarias e auxiliares de Galicia que non foron calificados de interese xeral polo Estado.

Artigo 2

O período de vixencia do Plan Especial de Portos fíxase inicialmente en catro anos, e será revisado ó termo dos mesmos, informando á Comisión parlamentaria correspondente.

Título II

Clasificación dos portos<sup>(1)</sup>

Artigo 3

Os portos e instalacións portuarias dependentes da Administración Autonómica de Galicia clasifícanse en portos de interese xeral da Comunidade Autónoma, portos complementarios ou de refuxio e instalacións auxiliares; así mesmo, os portos galegos de

(1) Reprodúcese a versión orixinaria. O título II foi derogado pola disposición derogatoria.1 da Lei 5/1994.

interese xeral do Estado que se poidan transferir á Comunidade Autónoma no seu día, de acordo co artigo 150.2 da Constitución e os artigos 27, 32 e 36 do Estatuto de Autonomía de Galicia.

#### Artigo 4

4.1.a.— Os portos de interese xeral da Comunidade Autónoma son aqueles que foron clasificados de acordo cos indicadores xeográficos de infraestrutura e socio-económicos, establecidos nos datos previos do Plan Especial de Portos e que se planifican con base en proporcióna-los servicios axeitados á frota pesqueira e á comercialización das capturas, e aqueles nos que se realice tráfico de mercadorías e posúan para isto peiraos de calado en baixa mar viva equinocial (B.M.V.E.) igual ou superior a 4 m. e zona de depósito das mesmas.

Así mesmo poderán ser considerados portos de interese xeral da Comunidade Autónoma Galega os complementarios, de refuxio ou outros que pola súa vocación, entorno xeográfico ou perspectivas de desenvolvemento requiran esta clasificación.

Tamén serán portos de interese xeral da Comunidade Autónoma os de interese xeral do Estado que sexan transferidos á Comunidade Autónoma Galega.

4.1.b.— Considéranse portos complementarios ou de refuxio aqueles que serven de base ou resguardo ás frotas pesqueiras locais.

4.1.c.— Terán a consideración de instalacións auxiliares aquelas non incluídas nas dúas categorías anteriores.

4.2.— No anexo 1 desta Lei inclúese a relación dos portos clasificados de interese da Comunidade e no anexo 2 a dos portos clasificados como complementarios ou de refuxio.

Terán a consideración de instalacións auxiliares aquelas non incluídas nos anexos 1 e 2.

#### Artigo 5

A clasificación establecida no artigo 4 poderá ser modificada por acordo do Consello da Xunta, a proposta da Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas, oída a Comisión de Portos, logo de informe á Comisión parlamentaria correspondente.

### Título III

#### Rexime financeiro

#### Artigo 6

Os recursos para o financiamento dos investimentos previstos no Plan Especial de Portos serán os que figuren nos Presupostos Xerais da Comunidade Autónoma para cada exercicio, calquera que sexa a súa orixe.

#### Artigo 7

A contía dos investimentos de reposición e conservación de cada exercicio económico será, polo

menos, igual á suma de tódolos ingresos habidos no exercicio anterior, a través dos servizos portuarios, deducidos os gastos correspondentes ó capítulo I e capítulo II do programa de infraestructura e explotación portuaria, afectados polo coeficiente que a Consellería de Economía e Facenda estableza para cada exercicio, que en ningún caso será inferior a un.

#### Título IV

##### Modificacións do Plan<sup>(2)</sup>

###### Artigo 8

Sen prexuício do disposto no artigo 2, as actuacións previstas no Plan e a programación de investimentos correspondentes poderán ser obxecto de modificación, tendo en conta a evolución do sector, pola Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas, a proposta da Dirección Xeral de Obras Públicas, oída a Comisión de Portos de Galicia e logo de informe á correspondente Comisión parlamentaria.

#### Título V

##### Rexime de tarifas e concesións administrativas

###### Artigo 9

O Consello da Xunta, a proposta das Consellerías de Economía e

Facenda e de Ordenación do Territorio e Obras Públicas, poderá modifica-lo sistema tarifario, así como, se é o caso, revisar anualmente todas ou algunhas das tarifas.

###### Artigo 10

O Consello da Xunta, a proposta da Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas, poderá revisar anualmente a contía das tarifas, adecuando as mesmas ás variacións que experimente o custo dos servizos.

###### Artigo 11

Autorízase á Xunta de Galicia a revisa-la contía de todas ou algunhas das tarifas cando se coide necesario que a antedita revisión sexa distinta da establecida no artigo 10.

Esta revisión requirirá a audiencia das organizacións representativas dos distintos usuarios e afectados e o informe á Comisión parlamentaria correspondente.

###### Artigo 12

Os cánones por concesións e autorizacións administrativas serán revisados cada dous anos para acomoda-la súa contía ás variacións do valor base.

As ditas revisións serán efectuadas pola Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas, logo do informe das Consellerías de Economía e Facenda e de Pesca, Marisqueo e Cultivos Mariños, e dando audiencia ós titulares das respectivas concesións e autorizacións.

---

(2) Reprodúcese a versión orixinal. O título IV foi derrogado pola disposición derogatoria.1 da Lei 5/1994.

Unha vez efectuada a revisión ou nova adxudicación das concesións e autorizacións caducadas, acomodarase a contía do canon ás variacións do valor da base.

### Artigo 13

As contías das tarifas e os cánones das concesións e autorizacións administrativas adecuaranse á importancia dos portos, conforme á clasificación establecida no Título II da presente Lei.

Co fin de ter un sistema coherente de tarifas e cánones, teranse en conta as tarifas e cánones aplicados polo Estado nos portos que foron calificados de interese xeral polo propio Estado.

#### Anexo 1

Relación dos portos clasificados de interese xeral da Comunidade Autónoma.

Grupo de portos de Lugo.

Portos de: Ribadeo, Foz, Burela e Celeiro.

Grupo de portos da Coruña-Norte.

Portos de: Cariño, Cedeira, Sada, Malpica e Laxe.

Grupo de portos da Coruña-Sur.

Portos de: Muxía, Fisterra, Corcubión, Cee, Muros, Portosín, Porto do Son, Aguiño, Ribeira e Pobra do Caramiñal.

Grupo de portos de Pontevedra.

Portos de: Pontecesures, O Xufre (illa de Arousa), Tragove (Cambados), O Grove, Portonovo, Sanxenxo, Bueu, Cangas, Moaña e Baiona.

#### Anexo 2

Relación dos portos clasificados como complementarios ou de refuxio.

Grupo de portos de Lugo.

Portos de: San Cibrao, Rinlo, Viveiro, O Vicedo e O Barqueiro.

Grupo de portos da Coruña-Norte.

Portos de: Espasante, Ortigueira, Pontedeume, Betanzos, Caión, Corme, Ares e Mugardos.

Grupo de portos da Coruña-Sur.

Portos de: Camariñas, Rianxo, Camelle, O Pindo, Portocubelo, Esteiro, O Freixo, Noia, Castiñeiras, Corrubedo, Palmeira, Escarabote, Bodión e Cabo de Cruz.

Grupo de portos de Pontevedra.

Portos de: Pontevedra, Aldán, Meira, Canido, Domaio, Panxón, Meloxo, A Guarda, Vilaxoán, Cambados (San Tomé e peirao en T), Raxó, Combarro, Cesantes, Vilanova e Carril.

Santiago de Compostela, 12 de xuño de 1987

Xerardo Fernández Albor  
Presidente