

MATERIA
Explotación de Portos

TITULACIÓN
Grao en Enxeñaría Civil

unidade
didáctica
4

Dominio público portuario

Alberte Castro Ponte,
David Cota Mascuñana,
Javier Gómez Calviño

Enxeñaría e Infraestruturas dos Transportes
Escola Politécnica Superior

unidadesdidácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

© Universidade de Santiago de Compostela, 2013



Esta obra atópase baixo unha licenza Creative Commons BY-NC-SA 3.0. Calquera forma de reprodución, distribución, comunicación pública ou transformación desta obra non incluída na licenza Creative Commons BY-NC-SA 3.0 só pode ser realizada coa autorización expresa dos titulares, salvo excepción prevista pola lei. Pode acceder Vde. ao texto completo da licenza nesta ligazón:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/es/legalcode.gl>

Deseño e maquetación

J. M Gairí

Edita

Vicerreitoría de Estudiantes,
Cultura e Formación Continua
da Universidade de Santiago de Compostela
Servizo de Publicacións
da Universidade de Santiago de Compostela

ISBN

978-84-9887-490-7

MATERIA: Explotación de Portos

TITULACIÓN: Grao en Enxeñaría Civil

PROGRAMA XERAL DO CURSO

Localización da presente unidade didáctica

MÓDULO I: Explotación e xestión de Portos

Unidade 1. Portos

- Introdución
- Concepto e funcións
- Zonas de influencia
- Clasificación dos portos
- A propiedade dos portos
- Administración dos portos
- Sistema portuario español
- Sistema portuario galego
- Lexislación

Unidade 2. Tráfico marítimo

- Introdución
- Mercadorías
- Buques
- Comercio mundial e evolución do tráfico en portos
- Tráficos e rutas marítimas

Unidade 3. O contrato de transporte

- Introdución
- Clases de contratos
- Contratos por póliza de fretamento
- Contrato por coñecemento de embarque
- Contratos de compravenda – Incoterms
- Axentes implicados

Unidade 4. Dominio público portuario

- Introdución
- O dominio público portuario estatal
- Réxime de utilización
- Réxime económico
- Contrato de concesión de obras públicas portuarias

Unidade 5. Servizos portuarios

- Introdución
- Concepto e clases
- Servizos Portuarios Xerais
- Servizos Portuarios Básicos
- Servizos Comerciais e outras actividades
- Servizos de sinalización marítima

Unidade 6. Planificación de portos

- Introdución
- Principios xerais de planificación
- Instrumentos de planificación
- Competitividade e capacidade de portos

MÓDULO II: Terminais portuarias

Unidade 7. Terminais de mercadoría xeral

Unidade 8. Terminais de contedores

Unidade 9. Terminais de graneles sólidos

Unidade 10. Terminais de graneles líquidos

Unidade 11. Terminais Roll-on Roll-off

Unidade 12. Terminais de pasaxeiros

Unidade 13. Terminais pesqueiras

ÍNDICE

Presentación

Os obxectivos

Os principios metodolóxicos

Actividades propostas

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción
2. O dominio público portuario estatal (DDP)
 - 2.1. Definición
 - 2.2. Usos e actividades permitidas
 - 2.3. Delimitación dos Espazos e Usos Portuarios (DEUP)
3. Réxime de utilización
 - 3.1. Autorizacións de ocupación privativa de DPP
 - 3.2. Concesións de ocupación privativa de DPP
4. Réxime económico
 - 4.1. Taxa de ocupación
 - 4.2. Taxa de actividade
5. Contrato de concesión de obra pública portuaria

Avaliación da unidade didáctica

Índice de figuras

Índice de táboas

Bibliografía

PRESENTACIÓN

Esta unidade didáctica forma parte da programación da materia optativa “Explotación de Portos”, do cuarto curso do Grao en Enxeñaría Civil.

A programación docente da materia divídese en dous grandes módulos. O primeiro módulo, *Explotación e xestión de Portos* (6 unidades didácticas) dedícase a presentar os aspectos fundamentais relacionados coa xestión e explotación dos portos.

Na primeira unidade do módulo (UD1) preséntanse os conceptos básicos relacionados cos portos: funcións, zonas de influencia, clasificación, sistema portuario español, etc.

A continuación, na segunda unidade (UD2), repásanse e ampliáanse conceptos relacionados co transporte marítimo vistos en materias anteriores, dedicándolle especial atención á análise da situación actual e as previsións de futuro do comercio e o tráfico marítimo mundial.

Na terceira unidade (UD3) preséntanse brevemente os diferentes tipos de contratos de transporte marítimo e os axentes implicados no proceso.

Na presente unidade didáctica (UD4) defínese o dominio público portuario estatal e preséntase o modelo de xestión do mesmo contemplado na lexislación vixente.

A quinta unidade didáctica (UD5) dedícase aos servizos portuarios. Explícase o concepto de servizo portuario e as diferentes clases de servizos existentes.

O módulo péchase cunha unidade (UD6) onde se presentan os conceptos básicos relacionados coa planificación dos portos e se analizan as diferentes ferramentas de planificación que se empregan na actualidade.

No segundo módulo da materia estúdanse de xeito individual as diferentes tipoloxías de terminal portuaria que poden operar nun porto comercial.

Esta unidade didáctica impártese en 2 h de clase expositiva.

Ademais de aos alumnos de 4º curso do Grao en Enxeñaría Civil, os contidos presentados poden serlle de utilidade a outros docentes ou profesionais do sector que desenvolvan a súa actividade no ámbito da explotación e do deseño destas tipoloxías de infraestrutura do transporte.

OS OBXECTIVOS

- Coñecer a política de xestión actual do dominio público portuario.
- Coñecer a composición do dominio público portuario, os usos e as actividades permitidas no mesmo, e maila xerarquización de figuras administrativas polas que se xestionan estes usos (permisos de utilización, autorizacións para ocupación privativa, e concesións para ocupación privativa).
- Coñecer o réxime económico que se aplica na xestión do dominio público portuario.
- Coñecer a existencia da modalidade legal de contrato de concesión de obras públicas portuarias.

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

- Os principios teóricos e os contidos fundamentais expóranse nas clases expositivas. Para iso, o profesor empregará os medios audiovisuais da aula para a realización de presentacións.
- O alumno elaborará ao finalizar cada sesión presencial un resumo dos contidos traballados, no que se recollan as súas reflexións sobre a temática abordada.

ACTIVIDADES PROPOSTAS

Como ampliación e aplicación dos contidos teóricos traballados nas sesións expositivas, proponse a realización das seguintes actividades:

- busca de información relativa ás concesións e autorizacións actualmente vixentes nunha Autoridade Portuaria, comparando datos de superficies de ocupación, prazos, taxas, etc.
- busca dun título de outorgamento dunha concesión e análise do mesmo.
- busca de información relativa ás taxas e tarifas vixentes nun dos portos de interese xeral do estado.
- simulación de cálculo de taxas portuarias dun caso real de concesión ou autorización.

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción

Neste unidade didáctica (UD) preséntanse conceptos básicos relacionados co dominio público portuario (a partir de agora: DPP) que debe coñecer e dominar todo enxeñeiro que se dedique á súa xestión.

Antes de entrar en profundidade nos contidos da UD recóllese nesta introdución un breve recordatorio sobre conceptos básicos de dominio público que pode ser de gran utilidade para a comprensión da mesma.

A Lei do Patrimonio das Administracións Públicas (Lei 33/2003) define os bens e dereitos de dominio público como «aqueles que sendo de titularidade pública, se atopen afectados ao uso xeral ou ao servizo público, así como aqueles os que unha lei lles outorgue expresamente o carácter de demaniais» (cómpre recordar que demanio é un termo que se emprega tamén para designar ao dominio público). É dicir, aqueles cunha función prevista e por tanto cunha parte da Administración nomeada para a súa xestión (p. ex., as Autoridades Portuarias para o DPP)

Os distintos bens e dereitos de dominio público existentes regúlanse mediante leis e disposicións específicas (no caso de non existir lexislación específica é de aplicación a Lei de Patrimonio). Así, por exemplo, o dominio público en estradas regúlase pola Lei de Estradas (Lei 25/1988), os espazos de dominio público situados no litoral, denominado dominio público marítimo-terrestre, regúlanse pola Lei de Costas (Lei 2/2013), etc. No caso específico dos espazos e instalacións portuarias, o DPP, a pesar de pertencer ao dominio público marítimo-terrestre, debido ás súas necesidades específicas de xestión, regúlase mediante o RD Lexislativo 2/2011, do 5 de setembro, Texto refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante (RD L 2/2011). En outras palabras, toda a costa española é dominio público marítimo-terrestre (xestionado actualmente polo Ministerio de Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente mediante a Dirección Xeral de Sostenibilidade da Costa e do Mar e as correspondentes Demarcacións de Costas) con lindes por detallar atendendo a Lei de Costas, pero certos segmentos desa franxa son ademais cualificados como DPP, e son administrados polas Autoridades Portuarias correspondentes (a partir de agora: AP).

En termos xerais, a xestión do dominio público debe facerse atendendo a unha serie de principios básicos que buscan defender o interese xeral. Os bens e dereitos de dominio público son inalienables (o dominio público non se pode vender), son imprescritibles (non se pode obter a súa propiedade mediante usucapión) e inembargables (non se poden embargar). Deben ser adecuados e suficientes para servir ao uso xeral ou ao servizo público, e deben aplicarse efectivamente a ese fin. Ademais, deben dedicarse preferentemente ao uso común fronte ao uso privativo.

En relación coa última afirmación do parágrafo anterior, é conveniente definir os diferentes tipos de usos establecidos para o dominio público: *uso común*: corresponde a todos os cidadáns por igual e de forma indistinta, non impedindo o uso duns cidadáns particulares o uso dos outros (p ex., unha praia); *uso especial*: exceso ou menoscabo de emprego sobre o uso que corresponde a todos debido

a existencia de circunstancias especiais (p. ex., peiraos e explanadas públicas dun porto, xestionadas pola AP mediante permisos puntuais; e autorizacións de servizos comerciais); e por último, *uso privativo*: ocupación do dominio público de xeito que se limita ou exclúe o uso do mesmo a outros usuarios (p. ex., concesións e autorizacións de ocupación de DDP outorgadas por unha AP).

Os dous últimos tipos de uso (especial e privativo) requiren da autoridade competente algún tipo de figura administrativa. Para as utilizacións especiais, e en xeral para os usos puntuais, precísase dun permiso, e para as ocupacións privativas requírese dunha autorización ou concesión.

O anteriormente descrito é válido para toda clase de dominio público. No caso específico do DPP, o RDL 2/2011 establece os principios que deben rexer a súa xestión. As infraestruturas portuarias teñen unha importancia capital a nivel socioeconómico para un país, sendo infraestruturas de carácter estratéxico que requiren dun elevado investimento. Polo tanto, o DPP debe explotarse buscando a maior eficiencia e rendibilidade posible.

A política actual sobre materia portuaria orientase a promoción e ao incremento da participación da iniciativa privada na creación de novas infraestruturas e na prestación de servizos portuarios, mediante os mecanismos recollidos no RDL 2/2011: autorizacións, concesións demaniais, concesións de obra pública, e licenzas de servizos portuarios o que implica o uso con ocupación privativa, ou a utilización especial do DPP por empresas privadas para a realización de actividades económicas. Os titulares de estes permisos, como contrapartida, deberán pagar as correspondentes taxas portuarias derivadas da ocupación do DPP e da actividade económica realizada. Todo este proceso de xestión de dominio público debe levarse a cabo garantindo, por suposto, o interese xeral.

As APs son as que deben promover a actividade económica nos portos e a prestación de servizos portuarios por empresas privadas, proporcionando e xestionando os espazos e as infraestruturas portuarias necesarias.

A continuación, nos seguintes apartados recóllense os aspectos máis relevantes relacionados co DPP e a súa xestión. Os contidos desta UD teñen como base fundamental o Título V. *Dominio público portuario estatal* do RDL 2/2011. Para facilitar a súa lectura, non se fará referencia aos diferentes artigos tratados na mesma, sendo relativamente sinxelo localizalos en caso de ser necesario.

2. O dominio público portuario estatal (DDP)

2.1. Definición

O DPP estatal está composto polos portos de interese xeral do estado. Como xa se comentou anteriormente, regúlase polo RDL 2/2011, e de xeito supletorio, pola lexislación de costas (debido a que forma parte, a súa vez, do dominio público marítimo-terrestre). Os bens que constitúen o DPP estatal recóllense a continuación:

- a) Os terreos, obras e instalacións portuarias fixas de titularidade estatal afectados ao servizo dos portos.
- b) Os terreos e instalacións fixas que as Autoridades Portuarias adquiran mediante expropiación, así como os que adquiran por compravenda ou por calquera outro título cando sexan debidamente afectados ao Ministerio de Fomento.
- c) As obras que o Estado ou as Autoridades Portuarias realicen sobre o devandito dominio.
- d) As obras construídas polos titulares dunha concesión de DPP, cando revertan á AP.
- e) Os terreos, obras e instalacións fixas de axudas á navegación marítima, que se afecten a Portos do Estado e ás Autoridades Portuarias para esta finalidade.
- f) Os espazos de auga incluídos na zona de servizo dos portos.

É dicir, en resumo, o DPP componse de:

- A zona de servizo de terra e auga definida na Delimitación dos Espazos e Usos Portuarios – DEUP (documento que extrae do dominio público marítimo terrestre os segmentos necesarios para un porto).
- Obras e instalacións situadas na zona de servizo, construídas pola AP, ou construídas por privados e revertidas tralo vencemento da concesión.
- Terreos e obras de sinalización marítima (faros), que non son zona de servizo de ningún porto, pero que se asignan tamén a una AP.

No caso particular dos portos de competencia autonómica, os terreos de dominio público ocupados seguen sendo de titularidade estatal, pero considéranse adscritos a comunidade correspondente.

2.2. Usos e actividades permitidas

Nos espazos de dominio público débense establecer legalmente os usos e as actividades permitidas e prohibidas. No caso particular do DPP permítese exclusivamente (salvo certas excepcións) a realización de actividades, a colocación de instalacións e a execución de construcións que sexan acordos cos usos portuarios ou usos de sinalización marítima.

Legalmente, de acordo co RDL 2/2011, considéranse como **usos portuarios** os seguintes: os usos comerciais, que son todos aqueles relacionados co intercambio de mercadorías entre os distintos modos de transporte, o desenvolvemento dos servizos portuarios e outras actividades portuarias comerciais; os usos pesqueiros, que inclúen diversas actividades relacionadas coa pesca (lonxas, reparación de utensilios de pesca, surtidores de combustible, etc.); os usos náutico-deportivos, actividades deportivas e recreativas (escolas de navegación, pantaláns, etc.) e por último; usos complementarios ou auxiliares dos anteriores, onde se inclúen diversas actividades dependentes dos usos anteriores

(actividades loxísticas, almacenamento de mercadorías, actividades de empresas industriais ou comerciais localizadas nos terreos portuarios grazas a súa relación co tráfico portuario, polo volume de mercadorías que moven a través do porto ou polos servizos que prestan aos usuarios do porto, etc.)

Excepcionalmente, pódense permitir usos non considerados como portuarios, vinculados á interacción entre o porto e a cidade (equipamentos culturais ou recreativos, exposicións, etc.) en espazos actualmente en desuso, ou que xa non se empreguen para a realización de operacións portuarias por mor da súa perda de funcionalidade ou idoneidade técnica. Con todo, estes usos deben axustarse ao establecido no planeamento urbanístico e non deben prexudicar en ningún caso o desenvolvemento futuro do porto ou as operacións de tráfico portuario.

Por outra banda, contémpanse os seguintes **usos e actividades prohibidos** nos espazos de DPP: uso residencial ou habitacional (excepcionalmente admítense o uso hoteleiro); colocación de publicidade en diversos formatos (salvo carteis informativos e rótulos indicadores de establecementos e empresas titulares dunha autorización ou concesión administrativa da AP, ou publicidade para actividades deportivas, sociais e culturais); e o tendido aéreo de liñas eléctricas de alta tensión (salvo autorización baixo circunstancias excepcionais e de utilidade pública).

2.3. Delimitación dos Espazos e Usos Portuarios (DEUP)

A delimitación do DPP e a definición e ordenación dos usos establecidos para cada espazo recóllense no documento: *Delimitación dos Espazos e Usos Portuarios* (DEUP), denominado na anterior lei de xestión dos portos estatais: *Plan de Utilización dos Espazos Portuarios* (PUEP). A AP é a encargada de elaborar a proposta de DEUP, que debe ser aprobada polo Ministerio de Fomento, previo informe de Portos do Estado. Unha vez finalizado o proceso, a aprobación do DEUP publícase no Boletín Oficial do Estado (BOE) mediante Orde Ministerial.

No expediente de proposta elaborado pola AP, débese xustificar a necesidade e conveniencia dos usos establecidos, garantindo a transparencia, a obxectividade, a non discriminación, e o fomento da competencia na prestación de servizos portuarios. Antes de enviar o expediente a Portos do Estado, débese abrir un prazo de consultas no que se solicitará informe ás administracións competentes en materia de urbanismo, costas, pesca en augas interiores, etc. e aos ámbitos sectoriais afectados. Ademais, a proposta de DEUP someterase a un proceso de información pública durante 45 días para que os interesados poidan realizar as alegacións oportunas.

Unha vez finalizados os prazos, a AP debe realizar as modificacións na proposta de DEUP que considere oportunas para dar resposta as alegacións realizadas polos interesados. Toda a documentación xerada durante este proceso incorpórase ao expediente que se envía a Portos do Estado.

Pola súa banda, Portos do Estado, unha vez recibido o expediente, encárgase de realizar as consultas oportunas cos diferentes ministerios involucrados (Ministerio de Defensa, Interior, Economía e Facenda, etc.) e de abrir

un novo prazo de consultas para tratar de resolver as posibles discrepancias non resoltas previamente entre a AP e a administración competente en materia de costas. Finalmente, o expediente de proposta de DEUP e o informe de Portos do Estado envíase ao Ministerio de Fomento para a súa aprobación por orde ministerial.

Na Figura 2.1 recóllese un esquema onde se resumen os pasos comentados anteriormente para a aprobación do DEUP.

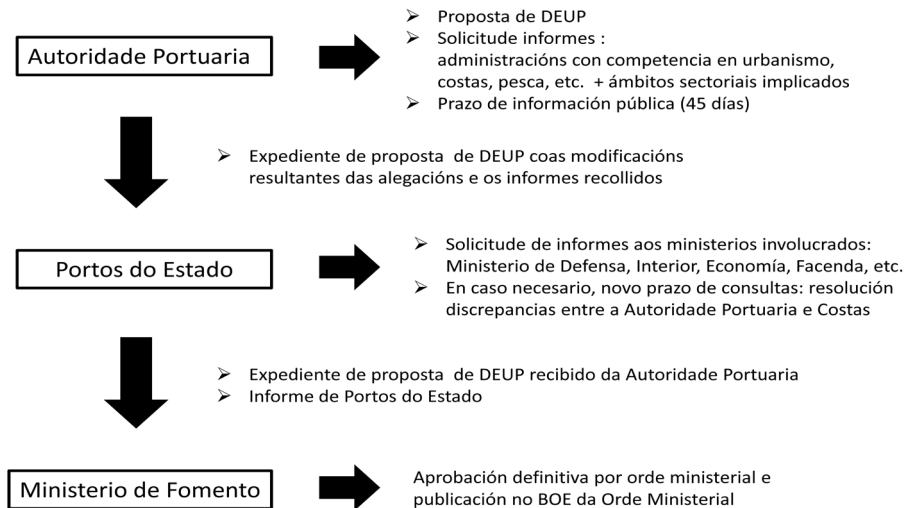


Figura 2.1: Procedemento de aprobación do DEUP

3. Réxime de utilización

Polo que respecta ao réxime de utilización do DPP débese distinguir dous casos diferentes: a utilización por parte dalgún órgano da administración pública, ou organismo ou entidade vinculada; e a utilización por unha entidade privada para desenvolver actividades de carácter económico.

No primeiro caso, a AP pode autorizar ao solicitante para proceder a utilización do espazo de DPP sempre que a utilización sexa compatible co normal funcionamento do porto. As figuras que regulan a relación entre o solicitante e a AP neste caso son o convenio (pouco recomendable) ou a concesión ou a autorización (máis recomendables por estar máis regulados os dereitos e obrigas da Administración Titular, xa que se inclúen nelas as condicións de utilización, as taxas e os custos que debe asumir o solicitante). Se a AP considera que a solicitude de utilización pode ter efectos negativos na explotación do porto, corresponderalle ao Ministerio de Fomento tomar a decisión final, previo informe de Portos do Estado.

No caso de entidades privadas, existen dúas modalidades básicas para que poidan ocupar privativamente os espazos do DPP e realizar actividades no mesmo. Estas modalidades son: as autorizacións e as concesións. A segunda modalidade (concesión) implica un maior número de obrigas e dereitos para o seu titular que a primeira (autorización). Como exemplos de estas modalidades pódense citar os seguintes: autorizacións: máquinas expendedoras de bebidas, báscula electrónica de control de pesaxe, xestión de porto deportivo (sen obras), bar (sen obras), etc.; concesións: terminal de carbón, terminal de contedores, estaleiro, lonxa, almacéns, etc.

É importante destacar que a obtención dunha autorización ou concesión de ocupación do DPP non quere dicir que o seu titular non teña que obter os permisos, licenzas, autorizacións ou concesións esixidas por outras Administracións (a AP xestiona espazos, operacións, etc., pero non toda a vida económico-administrativa das empresas).

Para garantir unha explotación razoable do dominio público, os titulares dunha autorización ou concesión deben comprometerse a realizar unha actividade mínima (facturación anual) ou tráfico mínimo (toneladas anuais) no caso de operacións portuarias.

Por outra banda, os privados poden facer utilización especial do DPP (por contraposición á ocupación privativa), que se xestiona por autorización sen ocupación privativa (chamada coloquialmente “autorización de servizo comercial”) ou por permisos puntuais dados polo Departamento de Operacións da AP. Este é o xeito de xestión típico en peiraos e explanadas “públicos”, que acostuman a ser as superficies máis dinámicas, máis próximas aos peiraos e máis heteroxéneas en usos e usuarios.

3.1. Autorizacións de ocupación privativa de DPP

Son as que habilitan para a ocupación privativa do DPP con bens mobles, instalacións desmontables ou sen eles, por prazo non superior a tres anos. A continuación recóllense as características máis destacadas destas últimas.

As autorizacións de ocupación de dominio público concédense pola AP a título de precario (e dicir, que se poden caducar pola AP sen culpa do titular; por exemplo para poñer no sitio unha concesión ou autorización máis interesante; sen embargo, as concesións non son precarias, e solo se poden extinguir antes do prazo, sen culpa do titular, por “rescate”, que está moi limitado (por exemplo unha obra pública a construír no sitio) e implica indemnización). O procedemento de outorgamento pode iniciarse mediante solicitude do interesado ou por concurso convocado pola AP.

Debe destinarse aos usos e actividade permitidas (é necesario que se axuste ao establecido no plan especial de ordenación da zona de servizo do porto ou, no seu defecto, no DEUP) e debe cumprir as condicións recollidas no Prego de Condicións Xerais de autorizacións de ocupación do DPP (a publicar polo Ministerio de Fomento, que polo momento non existe) e ás condicións particulares que esixa a AP. Todo isto constituirá o título de outorgamento da autorización.

Este título de outorgamento debe recoller de xeito expreso as condicións baixo as cales se outorga a mesma: obxecto da autorización, obras e instalacións autorizadas, prazo, superficie de ocupación autorizada, condicións de protección do medio ambiente (se procede), condicións especiais en espazos afectos ás axudas á navegación, balizamento en caso de ocupación de espazos de auga, taxas de ocupación e actividade, garantías, causas de caducidade, outras condicións que a AP considere oportunas.

A continuación, na seguinte táboa (Táboa 3.1) amósanse exemplos de autorizacións correspondentes á Autoridade Portuaria Ferrol-San Cibrao (APFSC). Na súa web ([APFSC](#)) pódese consultar o listado completo de autorizacións vixentes na actualidade.

Táboa 3.1: Exemplos de autorizacións de DPP da APFSC

Código	Titular	Obxecto da actividade	Data de outorgamento	Superficie (m ²)
A-633	Intecmar	Medición de correntes e oleaxe no litoral norte de Galicia	07/07/2011	9
A-637	Prácticos do porto e da ría de Ferrol S.L.P.	Instalacións para a prestación do servizo de practicaxe	30/06/2010	157
A-644	Pérez Torres Marítima S.L.	Conexión de fibra óptica dende os terminais das naves taller ata o centro de proceso de datos instalado nas oficinas centrais	30/09/2010	45
A-665	Sociedade Anónima de xestión de estibadores portuarios do Porto de Ferrol	Oficinas e vestiarios en locais e parcelas dos edificios Curuxeiras 3 e Curuxeiras 1, respectivamente	03/06/2011	241
A-667	Hosal Vending S.L.	Venda de bebidas e alimentos por medio de 3 máquinas expendedoras (bebidas quentes, bebidas frías e snacks)	25/05/2011	3
A-669	Pérez Torres Marítima S.L.	Almacéns, talleres, oficinas. Depósitos para subministración de combustibles. Depuración de augas procedentes do seu taller	02/06/2011	656
A-672	COP Galicia S.L.	Báscula para pesaxe de mercadorías	08/07/2011	257

3.2. Concesións de ocupación privativa de DPP

A diferenza das autorizacións, as concesións permiten a ocupación do dominio público con obras ou instalacións non desmontables, e o seu prazo pode ser superior a tres anos. Os dereitos que se conceden e as obrigas que ten o titular dunha concesión son maiores cós correspondentes ás autorizacións.

De igual xeito que no caso das autorizacións, as actuacións e usos previstos nunha concesión deben axustarse ao establecido no plan especial de ordenación da zona de servizo do porto ou no seu defecto no DEUP, debéndose cumprir as condicións recollidas no Prego de Condicións Xerais de outorgamento de concesións demaniais (publicado polo Ministerio de Fomento, neste caso si existe: [ligazón ao documento](#)) e as condicións particulares establecidas pola AP (todo isto constitúe o título concesional).

Na Táboa 3.2 amósanse exemplos de concesións correspondentes de novo á APFSC. Na súa web ([APFSC](#)) pódese consultar a listaxe completa de concesións vixentes na actualidade.

3.2.1 Prazo das concesións

A duración dunha concesión non pode superar os 35 anos. Establécese para cada caso particular en función dunha serie de criterios: vinculación da concesión coas actividades portuarias, dispoñibilidade de espazo de dominio público, volume de investimento, estudo económico financeiro, prazos de execución das obras, adecuación á planificación e xestión do porto, previsión de crecemento da actividade no porto, vida útil do investimento.

O vencemento do prazo da concesión deberá coincidir co correspondente á autorización de actividade ou á licenza de prestación de servizos asociada a esa ocupación do DPP (realmente o título de concesión xa inclúe á autorización de servizo comercial, polo que non hai que facer dous títulos; non así coa licenza de servizo público, que é un título aparte do de ocupación privativa (autorización ou concesión se existe). Este prazo considérase improrrogable salvo nos seguintes casos:

- a) Cando no título de concesión se recollese expresamente a posibilidade de prórrogas.
- b) Cando a pesar de non estar recollida a posibilidade de prórrogas no título de concesión, o concesionario pretenda realizar un investimento relevante tampouco previsto.
- c) Cando a pesar de non estar recollida a posibilidade de prórrogas no título de concesión, a concesión sexa considerada de interese estratéxico ou relevante para o porto.
- d) Cando un concesionario titular dunha licenza de prestación de servizo portuario de manipulación de mercadorías incrementa a porcentaxe de traballadores contratados en relación laboral común por riba do mínimo establecido, independentemente de que estea ou non contemplada a posibilidade de prórroga no título.

Táboa 3.2: Exemplos de concesións de DPP da APFSC

Código	Titular	Obxecto da actividade	Data de outorgamento	Superficie (m ²)
C-434	Alúmina Española S.A. y Aluminio Español S.A.	Ocupación de terreos de dominio público na enseada de San Cibrao, ttmm de Cervo e Xove (Lugo) con destino á explotación dun porto comercial para carga e descarga da súa industria	11/10/1978	748.463
C-436	Navantia S.A.	Construción e reparación de buques e demais artefactos flotantes, carga e descarga de mercadoría en calquera dos seus peiraos, potenciación de reparacións e nova actividade de desmantelamento e fabricación de bens de equipo, maquinaria semipesada e equipamentos industriais en xeral	10/06/1992	811.789
C-439	Navantia S.A.	Fabricación de bens de equipo, maquinaria semipesada e equipamento industrial xeral	17/06/1992	69.140
C-442	Tudela Veguín S.A.	Silos para descarga e almacenamento de cemento a granel transportado por buques	17/10/1966	1.014
C-459	Concello de Ferrol	Zona Deportiva para uso público na Malata	03/07/1990	129.313
C-464	Pérez Torres Marítima S.L.	Construción de 3 naves para almacenamento de mercadorías	30/09/1996	6.967
C-493-1	Regasificadora del Noroeste S.A.	Construción e Explotación dunha Planta de Almacenamento e Regasificación de Gas Natural Licuado	14/11/2007	108.345

Dependendo do caso, existen diferentes condicións que deben cumprir os titulares da concesión, variando tamén o procedemento e as condicións das prórrogas. Estas condicións resúmense a continuación para cada un dos casos anteriores:

- a) 1 ou 2 prórrogas; prazo inicial + prórrogas non pode superar os 35 anos; prazos especiais en caso de prestación de servizos portuarios
- b) Investimento de interese (segundo a AP) para a mellora da eficiencia ou calidade ambiental das operacións portuarias + investimento novo superior ao 20% do valor actualizado do investimento previsto inicialmente; prazo inicial + prórrogas non pode superar os 35 anos.

- c) Autoriza a AP con informe previo de Portos do Estado; compromiso por parte do concesionario de realizar un investimento adicional nos termos do caso anterior; prazo inicial + prórrogas non pode superar os 35 anos.

Nos tres casos anteriores, a suma das prórrogas non pode ser superior a metade do prazo inicial da concesión, e non se pode outorgar unha prórroga se non transcorreu un terzo do prazo inicial.

- d) Independentemente de que se contemple a posibilidade de prórroga no título da concesión; autoriza a AP; prazo máximo total de 35 anos.

Con todo, nos catro casos citados, a suma do prazo inicial da concesión e as prórrogas non pode superar os 35 anos.

3.2.2 Procedemento de outorgamento

Polo que respecta ao procedemento de outorgamento dunha concesión, este pode iniciarse mediante dous vías: a solicitude do solicitante, previo trámite de competencia de proxectos, ou mediante concurso convocado pola AP. Existen unha serie de supostos onde a convocatoria do concurso é de obrigado cumprimento:

- a) Concesións para a prestación de servizos portuarios abertos ao uso xeral.
- b) Concesións para terminais de pasaxeiros ou de manipulación e transporte de mercadorías dedicadas a usos particulares, cando se formulen varias solicitudes de interese ou se presenten varios proxectos nun trámite de competencia de proxectos.
- c) Concesións de dársenas e instalacións deportivas, construídas ou non por particulares (excepción: solicitada por club náutico ou deportivo sen fins lucrativos).
- d) Concesión de lonxas pesqueiras, construídas ou non por particulares.

Tamén se consideran legalmente unha serie de casos non cales a AP pode outorgar unha concesión directamente a un solicitante, sen trámite de competencia:

- a) Se o solicitante é outra Administración Pública ou calquera persoa xurídica pertencente ao sector público, para o cumprimento das súas propias competencias ou funcións (p. ex., Edificio de Capitanía Marítima no porto de Ferrol).
- b) Se un concurso queda declarado deserto ou con resultado falido como consecuencia do incumprimento por parte do adxudicatario dalgunha obriga previa á formalización do outorgamento.

- c) Se a superficie a ocupar é inferior a 2.500 m² ou no caso de instalacións lineais de uso público ou aproveitamento xeral (sistemas de abastecemento, saneamento, emisarios, liñas telefónicas ou eléctricas, etc.).

Para poder iniciarse o procedemento a petición do interesado, este debe presentar unha solicitude (ligazón á web da APFSC onde se pode consultar un formulario de solicitude de concesión) que debe conter uns determinados documentos e xustificantes, entre outros: acreditación de personalidade do solicitante, acreditación de solvencia económica, técnica e profesional, proxecto básico adaptado ao plan especial de ordenación ou no seu defecto ao DEUP (non se aceptaran solicitudes que non cumpran esta condición), memoria económico financeira, garantía provisional, etc. Unha vez presentada a solicitude, a AP inicia o procedemento, que se explica de xeito resumido na Figura 3.1 (os supostos aos que fai referencia a devandita figura son os recollidos no inicio deste apartado).

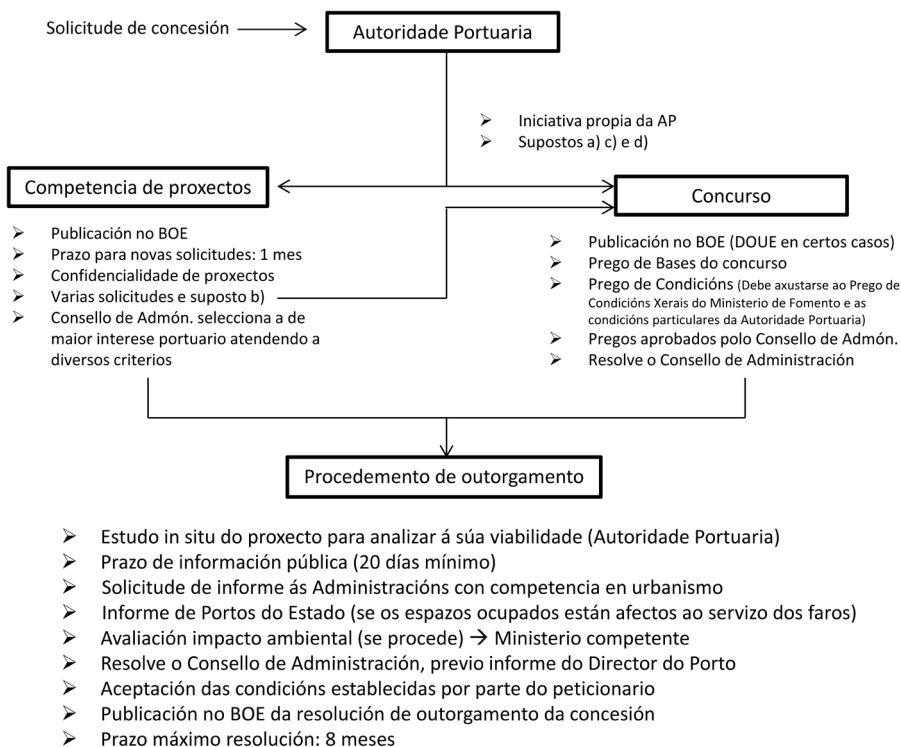


Figura 3.1: Procedemento de outorgamento dunha concesión

3.2.3 Condicións de outorgamento

O título concesional (ligazón á web da [APFSC](#) onde se pode consultar un exemplo de título concesional) debe recoller de xeito expreso as condicións baixo as cales se outorga a mesma: obxecto da concesión, prazo de vixencia, superficie de ocupación autorizada, proxecto básico das obras ou instalacións autorizadas, condicións de protección do medio ambiente e medidas correctoras, condicións especiais en espazos afectos ás axudas á navegación, taxas de ocupación e actividade, garantías, causas de caducidade, actividade ou tráfico mínimo, outras condicións que a AP considere oportunas.

3.2.4 Modificación das concesións

As condicións de outorgamento das concesións pódense modificar coa autorización da AP. Unha vez solicitada a modificación polo interesado, o procedemento a seguir para a súa autorización depende da súa relevancia, diferenciando entre modificacións substanciais e non substanciais. Evidentemente, os requisitos para a aprobación das primeiras son maiores e o procedemento máis complexo. Considéranse modificacións substanciais as seguintes: modificación do obxecto da concesión; ampliación da superficie en máis dun 10% da fixada na acta de recoñecemento e con bens lindeiros; ampliación do volume ou superficie construída en máis dun 10%; ampliación do prazo da concesión (prórroga non prevista no título); modificación da localización.

No caso de modificacións non substanciais, o procedemento e relativamente sinxelo. A modificación autorizarase ou non mediante resolución do Consello de Administración, atendendo as consideracións recollidas nun informe previo do Director da AP. Se a modificación é substancial, o procedemento de modificación é idéntico ao procedemento de outorgamento explicado anteriormente, salvo un par de detalles: solicitude e competencia de proxectos.

3.2.5 Revisión das concesións

Baixo certas circunstancias, a AP pode proceder a revisión das condicións estipuladas inicialmente nunha concesión. Como resultado da revisión, as condicións iniciais poden sufrir modificacións. As circunstancias consideradas son as seguintes:

- a) Alteración dos supostos determinantes do seu outorgamento, de xeito que as circunstancias obxectivas que serviron de base para o outorgamento da concesión variasen de modo que non sexa posible alcanzar substancialmente a finalidade da concesión.
- b) En caso de forza maior.
- c) Adecuación da concesión ao DEUP ou o plan especial de ordenación de las zonas de servizo dos portos xestionados por unha AP.

- d) Adecuación da concesión ás obras ou á ordenación de terminais previstas nos Planes Directores dos portos xestionados por unha AP.
- e) Razóns de interese xeral vinculadas á seguridade, á protección contra actos antisociais e terroristas ou á protección do medio ambiente.

Os concesionarios que se viran prexudicados pola modificación dunha concesión como consecuencia dun dos tres últimos supostos terán dereito a unha indemnización. O pago da indemnización pode levarse a cabo de diversos modos: en diñeiro, mediante o outorgamento de outras concesións; ou modificacións das condicións da concesión revisada

3.2.6 División e unificación das concesións

Unha concesión pódese dividir en varias concesións ou a viceversa (unificación), sempre que se dean as circunstancias axeitadas e coa autorización da AP.

No caso da división dunha concesión, pódese autorizar ao titular que o solicite, sempre que as obras ou instalacións poidan ser explotadas de xeito independente, e se cumpran as condicións esixidas pola AP. O titular da concesión inicial será o único destinatario das concesións resultantes.

No caso inverso, pódese admitir a unificación de dous ou máis concesións dun mesmo titular sempre que as concesións sexan contiguas ou estean unidas por unha instalación común, e constitúan unha unidade de explotación (enténdese por unidade de explotación, ou concesións coa mesma actividade e elementos comúns de explotación; ou o caso no que a explotación conxunta aporta melloras en comparación coa explotación independente das concesións).

3.2.7 Actos de transmisión e gravame

Legalmente, recoñécese a transmisión de concesións por falecemento do seu titular (*mortis causa*) e tamén a transmisión *inter vivos* sempre e cando se conte neste último caso coa autorización da AP.

No primeiro caso existe un prazo legal dun ano para que a persoa que teña os dereitos sobre a concesión por herdanza ou legado do titular falecido asuma os dereitos e obrigas derivados da súa aceptación (no caso de existir varios herdeiros, a AP pode esixir que se designe un representante). Unha vez finalizado o prazo de reclamación dos dereitos sobre a concesión, a AP entenderao como unha renuncia a mesma.

No segundo caso (transmisión *inter vivos*) a autorización da AP está supeditada ao cumprimento dunha serie de condicións: o concesionario ten que estar ao corrente de todas as súas obrigas; o novo concesionario debe reunir os requisitos esixidos para a actividade ou servizo obxecto da concesión; prazo mínimo de dous anos dende o outorgamento (excepcionalmente un ano); e a transmisión da concesión a un novo titular non debe xerar situacións de dominio

de mercado que afecten á libre competencia no porto. En todo caso a AP resérvase o dereito de tenteo e retracto durante tres meses.

3.2.8 Extinción de concesións e autorizacións

Existen diversas causas polas cales as autorizacións e as concesión se extinguen: vencemento do prazo de outorgamento (é dicir, “cando non pasa nada estraño antes”), revisión de oficio (Lei 30/1992 de Réxime Xurídico das Administracións Públicas e do Procedemento Administrativo Común), renuncia do titular (pódese aceptar cando non prexudique a terceiros nin a AP), acordo mutuo entre a AP e o titular, disolución ou extinción da sociedade, revogación, caducidade, rescate, extinción da autorización ou licenza que representa a actividade pola cal se precisa a concesión de ocupación de dominio público. A continuación coméntanse os casos máis singulares: revogación, caducidade e rescate.

Unha concesión pode ser revogada se existe incompatibilidade con obras ou plans aprobados posteriormente, se dificulta a explotación portuaria ou se impide o uso de espazo portuario para actividades de maior interese. Tamén no caso no que os supostos determinantes do seu outorgamento se viran alterados, e impliquen a imposibilidade de continuar coa concesión; ou en caso de forza maior (sempre e cando non sexa posible levar a cabo un procedemento de revisión do título de outorgamento). A revogación dunha concesión non supón dereito algún de indemnización para o titular da concesión.

Por outra banda, pódese declarar a caducidade dunha concesión como consecuencia do incumprimento de algunha das condicións esenciais da concesión (supostos recollidos no RDL 2/2011). A declaración de caducidade ten como consecuencia a perda das garantías constituídas polo titular da concesión.

Por último, o rescate, total ou parcial, dunha concesión pode levarse a cabo cando o dominio público outorgado en concesión sexa necesario por razóns de interese xeral, para a execución de outras obras de maior interese portuario, ou para a ordenación de terminais ou prestación de servizos portuarios. Neste caso, o titular da concesión ten dereito a unha indemnización. Na súa valoración terase en conta o valor das obras e instalacións rescatadas, e a perda de beneficios derivada do rescate durante o período restante da concesión (máximo 3 anualidades). Existen varias modalidades de pago da indemnización: cartos, outorgamento de outra concesión, ou modificación das condicións de concesión (rescate parcial).

Unha vez extinguida unha autorización ou concesión, as obras ou instalacións derivadas da mesma poden ou non reverter á AP.

Se son fixas, a AP decide se as quere ou non. En caso afirmativo, as obras ou instalacións reverten na AP e pasan a formar parte do DPP (polo tanto, ao seguinte concesionario se lle cobrará pola utilización das mesmas). En caso negativo, o titular da concesión debe retiralas.

Se son desmontables, o titular da concesión ten dereito a levalas. Se non as quere, a AP pode quedar con elas ou obrigarlle ao titular a retiralas.

3.2.9 Garantías

Os peticionarios dunha concesión deben constituír unha serie de garantías para responder das obrigas derivadas da mesma. Legalmente, considéranse 3 tipos de garantía con funcións, duracións e importes diferenciados (se ben calquera delas responde por tódalas obrigas da concesión):

1. Garantía provisional: debe constituírse ao presentar a solicitude. A súa función é garantir que o solicitante teña un interese fundado. O seu importe será do 2% do presuposto das obras e instalacións contempladas na concesión, non podendo ser inferior a 3.000 euros. Devólvese tralo outorgamento e depósito da garantía de construción (se procede) ou de explotación.
2. Garantía definitiva ou de construción: constitúese unha vez outorgada a concesión. A súa función é asegurar que se executen realmente as obras. O seu importe será do 5% do presuposto total das obras e instalacións contempladas na concesión. Unha vez finalizadas as obras, e depositada a garantía de explotación, devolverase esta garantía.
3. Garantía de explotación: constitúese unha vez rematas as obras, e para o inicio da actividade. A súa función é asegurar o cumprimento de tódalas obrigas derivadas da concesión. O seu importe será de entre o 50% e o 100% das taxas anuais (actualízase cada 5 anos). Devólvese unha vez extinguida a concesión e liquidadas as responsabilidades posteriores do titular, no seu caso.

4. Réxime económico

Os titulares de autorizacións e concesións deben pagar á AP unhas taxas portuarias derivadas da utilización privativa e do aproveitamento especial do DPP. En xeral, as taxas portuarias clasifícanse do seguinte xeito:

- a) Taxa de ocupación: ocupación privativa do DPP.
- b) Taxa de actividade: exercicio de actividades comerciais, industriais e de servizos no DPP.
- c) Taxas de utilización: utilización especial das instalacións portuarias (utilización dun peirao por un buque, ocupación de superficie de peirao por mercadoría, etc.)
- d) Taxas de axuda á navegación: servizo de sinalización marítima.

As dúas primeiras (taxa de ocupación e taxa de actividade) son taxas relacionadas coa ocupación privativa do DPP, mentres que as dúas últimas non. Na Figura 4.1 amósase un extracto da conta de perdas e ganancias dun porto, neste caso o Porto da Coruña, onde se pode apreciar que o peso da suma das taxas de ocupación e actividade con respecto ao total das taxas portuarias foi dun 30.1% (ano 2011) e dun 27.9% (ano 2012), mentres que o peso das taxas de utilización especial foi dun 69.2% (ano 2011) e dun 71.3% (ano 2012).

	EUROS	
	2012	2011
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	25.482.923,86	22.293.570,65
A. TASAS PORTUARIAS	24.657.877,05	21.539.837,06
a) Tasa de ocupación	4.959.002,34	4.795.213,00
b) Tasas de utilización	17.592.931,23	14.908.896,97
1. Tasa del buque (T1)	6.907.158,65	5.206.649,35
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	76.439,24	90.146,65
3. Tasa del pasaje (T2)	174.154,62	156.687,07
4. Tasa de la mercancía (T3)	10.118.480,35	9.117.079,04
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	314.353,83	315.681,79
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	2.344,54	22.653,07
c) Tasa de actividad	1.932.425,71	1.682.735,98
d) Tasa de ayudas a la navegación	173.517,77	152.991,11
B. OTROS INGRESOS DE NEGOCIO	825.046,81	753.733,59
a) Importes adicionales a las tasas	2.502,03	6.081,47
b) Tarifas y otros	822.544,78	747.652,12

Figura 4.1: Extracto da conta de perdas e ganancias, anos 2011 e 2012, do Porto da Coruña (Memoria anual 2012)

4.1. Taxa de ocupación

Esta taxa cóbrase aos titulares dunha autorización ou concesión polo feito de ocupar o DPP, incluíndo o voo e o subsolo do mesmo (feito impositivo). Inclúe a prestación dos servizos comúns do porto relacionados co dominio público ocupado (limpeza, iluminación, vixilancia, abastecemento de auga, saneamento, electricidade, etc.).

A taxa obtense como resultado de multiplicar a base impositiva por un tipo de gravame anual. A base impositiva é o valor do ben de dominio público ocupado, que se clasifica en catro casos para a súa valoración: a) terreos; b) espazos de auga; c) obras ou instalacións do porto (construídas pola AP ou revertidas á AP); d) ocupación con uso consuntivo do DPP. O seu valor debe determinarse tendo en conta criterios de mercado. Pola súa banda, o tipo de gravame a aplicar é variable dependendo do tipo de bens ocupados (terreos e augas do porto, voo e subsolo de terreos e espazos somerxidos, obras e instalacións, uso consuntivo) e da actividade que se leva a cabo. A modo de exemplo recóllense a continuación os tipos de gravame en función da actividade no caso de ocupación de terreos e augas do porto.

- a) Actividades portuarias: 6%. Por exemplo, terminal de descarga e almacenamento de carbón, nave de servizo para un servizo portuario, pantaláns dun club náutico, etc.
- b) Actividades auxiliares ou complementarias: 7%. Por exemplo: nave de almacenamento xeral, oficina de consignación, etc.
- c) Actividades relativas a usos vinculados á interacción porto-ciidade: 8%. Por exemplo: bares, etc.

4.1.1 Exencións e bonificacións

Están exentos de pagar a taxa de ocupación os órganos e entidades das Administracións Públicas que teñan que estar situadas no DPP por razóns de funcionamento (por exemplo: actividades de control oficial de mercancías, vixilancia, protección do medio ambiente, loita contra o tráfico, etc.), a Cruz Vermella Española do Mar e outras entidades de carácter humanitario, sen fins lucrativos e legalmente constituídas, centradas exclusivamente na atención de tripulantes e pasaxeiros.

Tamén existen supostos legais nos cales a AP deberá aplicar bonificacións na taxa de ocupación: realización de investimentos en obras de recheo, consolidación ou mellora de terreos por parte do titular da concesión; concesións que teñan por obxecto a urbanización e comercialización de zonas de actividades loxísticas; se o titular da concesión é un órgano ou entidade das Administracións Públicas e o obxecto das mesmas sexan actividades de interese social; se o titular da concesión é un club náutico ou deportivo sen fins lucrativos, etc. O importe da bonificación depende do caso concreto.

4.2. Taxa de actividade

A taxa de actividade cóbrase polo exercicio de actividades comerciais, industriais ou de servizos no DPP. A AP é a encargada de calcular o seu valor aplicándolle á base impositiva o tipo de gravame que lle sexa de aplicación en función do volume de actividade, tipo de servizo, etc. tendo en conta unha serie de criterios de cálculo e uns límites superiores e inferiores determinados.

Pola súa banda, a base impositiva depende tamén do tipo de actividade. No caso de actividades de manipulación de carga, a base impositiva pode ser o número de unidades de carga manipuladas, as toneladas manipuladas, o número de contedores ou outros elementos de transporte tipificados, o número de vehículos ou calquera outra unidade de presentación da mercadorías. Se a actividade é de transporte de pasaxeiros a base impositiva será o número de pasaxeiros ou vehículos en réxime de pasaxe embarcados e desembarcados. No caso de servizos técnico-náuticos, a base impositiva será o número de unidades de arqueo bruto (GT) dos buques servidos ou o número de servizos prestados.

Esta é unha taxa con moita máis flexibilidade de negociación para a AP e o concesionario na redacción do título concesional; mentres que a taxa de ocupación é innegociable e, dada a valoración oficial de terreos e augas, e dadas as taxacións das instalacións, non hai liberdade ningunha no cálculo resultante.

4.2.1 Exencións

No caso da taxa de actividade existen legalmente causas de exención pero non se consideran bonificacións. Están exentos do seu pago os seguintes:

- a) Órganos e entidades das Administracións Públicas nos mesmos termos comentados no caso da exención da taxa de ocupación.
- b) Cruz Vermella do Mar e outras entidades de carácter humanitario nos mesmos termos comentados no caso da exención da taxa de ocupación.
- c) Consignatarios de buques e mercadorías, debidamente autorizados, para a realización da súa propia actividade (sen ocupación de dominio público).
- d) Provisionistas, debidamente autorizados, para a realización da súa propia actividade (sen ocupación de dominio público).
- e) Titulares de servizos comerciais e actividades directamente relacionadas coa entrada e saída da zona de servizo do porto de persoas e mercadorías (sen ocupación de dominio público). Isto é: camioneiros, empresas operadoras ferroviarias, etc.
- f) Corporacións de dereito público e entidades sen fins lucrativos para actividades de interese educativo, investigador, cultural, social ou deportivo, relacionadas co ámbito portuario.

5. Contrato de concesión de obra pública portuaria

Co obxectivo de promover a participación da iniciativa privada na construción de obras públicas portuarias contemplase no RDL 2/2011 a posibilidade de que as Autoridades Portuarias promovan a súa construción mediante un contrato de concesión administrativa. Basicamente, consiste nunha adaptación do contrato de concesión de obras públicas recollido na Lei de Contratos das Administracións Públicas ás obras públicas portuarias.

AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

- Na avaliación da aprendizaxe dos conceptos teóricos traballados na unidade didáctica terase en conta a resposta correcta das cuestións tipo test e as cuestións curtas formuladas nas probas de avaliación da materia.
- Valorarase tamén a entrega por parte dos alumnos dos traballos adicionais propostos polo profesor como actividades formativas complementarias.
- Terase en conta a atención prestada durante as clases expositivas e o interese amosado pola materia a través dos resumos entregados despois de cada sesión.

ÍNDICE DE FIGURAS

- 2.1: Procedemento de aprobación do DEUP
- 3.1: Procedemento de outorgamento dunha concesión
- 4.1: Extracto da conta de perdas e ganancias, anos 2011 e 2012, do Porto da Coruña (Memoria anual 2012)

ÍNDICE DE TÁBOAS

- 3.1: Exemplos de autorizacións de DPP da APFSC
- 3.2: Exemplos de concesións de DPP da APFSC

BIBLIOGRAFÍA

- [1] *AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA: Memoria anual 2012. Puerto de A Coruña.*
- [2] *LEY 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; BOE nº 129 del 30/05/2013.*
- [3] *LEY 33/2003, de 3 de noviembre, Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas; BOE nº 264 del 4/11/2003.*
- [4] *ORDEN MINISTERIAL de 2 de agosto de 1995, por la que se aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales (BOE núm.195, de 16 de agosto de 1995)*
- [5] *REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, de 5 de septiembre, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; BOE nº 253 del 20/10/2011.*

Citas de recursos en internet

- [6] Autoridade Portuaria Ferrol-San Cibrao
<http://www.apfsc.com/> [citado 15 set 2013]
- [7] Puerto de A Coruña
<http://www.puertocoruña.com/> [citado 15 set 2013]
- [8] Puertos del Estado
<http://www.puertos.es/> [citado 15 set 2013]

Ensinanzas Técnicas

unidadesdidácticas

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA