AYUNTAMIENTO PLENO 10/2023

En el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial de ASTILLERO, a 6 de julio de 2.023, se celebra sesión extraordinaria del Ayuntamiento PLENO, en primera convocatoria, Preside el Sr. Alcalde-Presidente D. Javier FERNÁNDEZ SOBERÓN, y asisten los Concejales siguientes:

Dª. Mª Cristina LAZA NOREÑA (Cs)
D. Luis Vicente PALAZUELOS MUÑOZ (Cs)
D. Alejandro HOZ FERNÁNDEZ (Cs)
Dª Ana Belén FERNÁNDEZ CASTRO (Cs)
D. Alfonso SUÁREZ LÓPEZ (Cs)
D. Andrés VEGA MORENO (Cs) se ausentó desde el punto 5º
Dª Elena GARCÍA FERNÁNDEZ (Cs)
Dª Emilia MONCADA PALAZUELOS (Cs)
D. Rubén GONZÁLEZ HERRERA (Cs)
D. Alejandro POLO ZORRILLA (Cs)
Dª Laura BEDIA CABRERA (Cs)
Dª Mª Teresa FERNÁNDEZ ALLENDE (Cs)
D. Jesús Fernando LEÓN GOMEZ (Cs)
Dª Judith PÉREZ EZQUERRA (PSOE)
D. José Antonio GARCÍA GÓMEZ (PP)

Da fe del acto el Sr. Secretario municipal D. José Ramón CUERNO LLATA,

La sesión tiene los siguientes puntos del Orden del Día:

1º.- Aprobación de las actas anteriores nº 8/2023 y nº 9/2023
2º.- Resolución de las alegaciones formuladas al Reglamento de Gestión de las Dársenas y Atraques del Ayuntamiento de Astillero (E.E. 4663/2021)
3º.- Aprobación definitiva del Reglamento de Gestión de las Dársenas y Atraques del Ayuntamiento de Astillero (E.E. 4663/2021)
4º.- Mutación demanial de parcelas sitas en La Cantábrica a favor de ADID. Proyecto de Construcción para la duplicación de vía entre Astillero y Orejo (E.E. 6626/2021).
5º.- Modificación Presupuestaria nº 20/2023 relativa al Puente de los Ingleses (E.E. 3989/2023)
6º.- Modificación Presupuestaria nº 21/2023 relativa al Lavadero de Juntavía (E.E. 3991/2023)
7º.- Modificación Presupuestaria nº 22/2023 relativa a Semáforos en C/ Sainz y Trevilla (E.E. 3992/2023)
8º.- Modificación Presupuestaria nº 23/2023 Capítulo I Personal (E.E. 4019/2023)
8º.- Modificación Presupuestaria nº 24/2023 Suplementos de crédito (E.E. 4020/2023)

1º.- APROBACIÓN DEL ACTA DE LAS SESIONES ANTERIORES 8/2023 Y 9/2023

A pregunta del Sr. Presidente, no se formula observación ni aclaración alguna, con lo que se considera aprobada el acta de las sesiones anteriores nº 8/2023 y 9/2023, conforme al artículo 91 del ROF.

2º.- RESOLUCIÓN DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS AL REGLAMENTO DE GESTIÓN DE LAS DÁRSENAS Y ATRAQUES DEL AYUNTAMIENTO DE ASTILLERO (EXPEDIENTE 4663/2021).

El Sr. Alcalde-Presidente D. Javier Fernández Soberón, presenta al Pleno la resolución de las alegaciones presentadas al Reglamento de Gestión de las dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero, que tras su exposición pública se han producido al objeto de que la cámara plenaria se pronuncie sobre las mismas.

Las alegaciones han sido objeto de estudio e informe jurídico que se toma como base de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88.6 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común 39/2015 de 1 de octubre. El informe jurídico

da cuenta de las mimas y las analiza, procediendo en general a su desestimación, salvo aspectos puntuales, como a continuación se deja constancia.

Observado el informe jurídico del Sr. Secretario del Ayuntamiento de Astillero, D. José Ramón Cuerno Llata de 2 de junio de 2023, que sirve de fundamento a esta resolución, y que literalmente transcrito dice:

[**INFORME JURÍDICO**

I.- ANTECEDENTES DE HECHO.

1.- El anteproyecto de Reglamento ha sido objeto de publicidad a través de la página web, a los efectos de lo dispuesto en el art. 133 de la LPAC 39/2015, de 1 de octubre, a los efectos de sustanciar una consulta pública para recabar la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas con el propósito de recabar las aportaciones que se estimen convenientes.

2.- Ha de tenerse en cuenta que la Ría de Astillero se encuentra en el ámbito de un puerto de interés general: el puerto de Santander (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Su gestión y administración corresponde a la Autoridad Portuaria.

3.- El Ayuntamiento-Pleno en la sesión de 13 de marzo de 2023, aprobó inicialmente el "Reglamento de gestión de las dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero", sometiéndolo a información pública en el Boletín Oficial de Cantabria por espacio de 30 días a efectos de alegaciones por los interesados, habiéndose presentado un conjunto de 16 alegaciones que se ordenan y sistematizan a efectos de su resolución, ya que muchas de ellas comparten los similares o idénticos argumentos.

II.- FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

1.- Alegaciones presentadas por [redacted]

Un primer conjunto de alegaciones presenta una motivación común por lo que se agrupan a efectos sistemáticos. De este modo, resultan las presentadas por los señores, [redacted] (registros de entrada 5574/2023 y 9000/2021) representado por el

[redacted] (registro de entrada 5488/2023), [redacted] (registro de entrada 5296/2023), [redacted] (registro de entrada 5092/2023), [redacted] (registro de entrada 5092/2023), [redacted] (entrada de registro 4845/2023[redacted] (registro de entrada 516/2023), [redacted] (registro de entrada 4938/2023, 4940/2023, 4934/2023, todos con idéntico contenido), [redacted] (registro de entrada 5354/2023) y [redacted] (registro de entrada 5287/2023), [redacted] (registro de entrada 4924/2023), [redacted] (registro de entrada 5093/2023), y [redacted] (registro de entada 5045/2023) como presidente de la Asociación de atraques dársena Orconera, junto con 70 personas más (según el art. 7 de la LAPC, "cuando en una solicitud, escrito o comunicación figuren varios interesados, las actuaciones a que den lugar se efectuarán con el representante o el interesado que expresamente hayan señalado, y, en su defecto, con el que figure en primer término").

1. Criterios generales aplicables a las alegaciones en relación con el plazo de las concesiones de los puertos deportivos. La vinculación al título concesional.

a.- El título concesional de la dársena de la Orconera se encontraba establecido en 15 años sin posibilidad de prórroga, de allí que no pueda predicarse ni la prorroga tácita, ni un derecho preferente. Esta es una cuestión pacífica que va unida a otras que permitirán con carácter general desvirtuar las alegaciones presentadas y de las que aquí dejamos constancia con carácter general, para más adelante introducirnos en los aspectos concretos.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de julio de 2021, Recurso 1473/2020, en su fundamento jurídico sexto, ha establecido que el régimen jurídico de las concesiones demaniales en el ámbito marítimo-terrestre y portuario viene determinado por su regulación propia, siendo subsidiaria la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, siendo el título concesional inalterable como marco en el que se desenvuelven las relaciones entre los usuarios de los atraques y la administración actuante, por lo que si éste no preveía ninguna prórroga no puede obtenerse al margen del mismo. El Tribunal Supremo va a decir:

"La respuesta a tal cuestión requiere que partamos del régimen jurídico aplicable a estas concesiones demaniales pues, como hemos recordado recientemente en nuestra sentencia de 20 de julio de 2021, rec.2800/2020, (en el mismo sentido, sentencias de 5 de julio de 2016, rec. 954/2014 FJ 5 y de 11 de julio de 2014, rec. 5219/2011), estas concesiones sobre el dominio público portuario, como es la de autos, no se rigen por la legislación de contratos del sector público de la que se encuentran excluidas (arts. 4.1.o/ TR de la LCSPde 2011 y 9.1 LCSP de 2017), sino por la propia regulación contenida en el TRLPE (arts. 81 y ss), aplicándose supletoriamente la legislación sobre costas (art. 67.1

TRLPE), así como la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (art. 84.3, de esta última norma)".

b.- La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha caracterizado a los Pliegos de condiciones Particulares en las concesiones portuarias con la consideración y carácter de una disposición general, así en la STS de 11 de enero de 2022, Recurso 2498/2020, en su fundamento jurídico segundo va a significar:

"A la vista de estas previsiones cabe concluir que tanto por su contenido (al regular para el futuro las condiciones técnicas y económicas en las que ha de prestarse el servicio, incluidas las tarifas aplicables) como por su vocación de permanencia, tales previsiones tienen la consideración de una disposición general e implican el ejercicio de una potestad reglamentaria. Así lo reconoce la propia Administración en su resolución afirmando que el procedimiento tiene carácter normativo."

Extrayendo una consecuencia centrada en considerar que los procedimientos de adjudicación de las dársenas deben tender a lograr la mayor concurrencia posible (STS de 21 de septiembre de 2004, con cita de la STC 141/1993, de 22 de abril).

c.- La gestión del dominio público portuario y la vinculación a los usos y servicios se imponen en términos de generalidad y están orientados a garantizar el interés general, amén de los principios de publicidad y concurrencia, cuando se otorgan concesiones sobre estos bienes (STC de 20 de julio de 2021, Recurso 3800/2020 y 13 de diciembre de 2021 Recuso 6740/2020, así como la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares del 17 de noviembre de 2021, Sala de lo contencioso-administrativo, Recurso 380/2019 y 476/2019). Así las cosas, se ha rechazado que las concesiones de las instalaciones náuticas para el amarre de embarcaciones deportivas y recreo puedan otorgarse directamente sin procedimiento de concurrencia, o bien, mediante prorrogas directas o derechos preferentes sino se encontraban en el titulo concesional porque ello puede dar lugar a un supuesto de desviación de poder, concebido como la utilización desviada de potestades administrativas para logar unos fines distintos de aquellos para los que fueron concebidas (STS de 18 de abril de 2017, Recurso 4751/2011, y Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares, Sala de lo contencioso-administrativo, de 15 de mayo de 2020, Recurso 428/2018).

d.- Las Sentencias del Tribunal Supremo de 7 de octubre de 2008, Recurso 7327/2005, 12 de abril de 2012, Recurso 5972/2011, 5 de octubre de 2012, Recurso 6050/2011, insisten en que la utilización de los puertos deportivos, en cuanto a instalaciones de naturaleza demaniales, requieren del correspondiente titulo administrativo (concesión) que fijan las condiciones y plazos de su disfrute, cuando el plazo ha vencido cesa la ocupación de los terrenos de dominio público y procede el consiguiente desahucio de los bienes ocupados, al haber finalizado el plazo que justificaba el disfrute de esos bienes, sin necesidad de ningún otro requerimiento por parte de la administración. Los

intereses públicos inherentes a la naturaleza de estos bienes determinan que su posesión sin título sea ilegitima y deba ser recuperada por la Administración, quien además deberá recibir las indemnizaciones correspondientes cuando se encuentren ocupados estos bienes ilegalmente.

La utilización de los puertos deportivos conlleva el abono de los cánones correspondientes y las tarifas fijadas (SSTS de 25 de febrero de 2000, ARZ 2794 y 27 de abril de 2000, ARZ 3030). Los titulares de los atraques están sometidos a una relación especial de sujeción y han de soportar las limitaciones establecidas por la autoridad portuaria y el Ayuntamiento en el Pliego de Condiciones Particulares (SSTS de 1 de abril de 2013, Recurso 1021/2010).

e.- La naturaleza jurídica de los puertos deportivos es la de bienes demaniales, lo que determina la aplicación a los mismos de los principios inherentes a toda propiedad pública, entre ellos, la necesidad de sujetarse a la concesión administrativa, entre sus cláusulas se establece la del plazo que debe ser respetada inexorablemente, junto con las reglas de inalienabilidad, inembargabilidad, imprescriptibilidad de dichos bienes, lo que conlleva a la finalización del plazo del título, los beneficiarios de las dársenas deban desalojar la porción del dominio público usada, sin quepa oponer por parte de estos ningún derecho previo a continuar con tal uso (STS de 3 de junio de 2003, ARZ 5596, 9 de junio de 2203, ARZ 4374).

f.- Las clausulas no pueden ser modificadas sustancialmente, ni siquiera por el órgano competente para la concesión (Autoridad Portuaria), con menor razón por una administración ajena (Ayuntamiento) mediante una ordenanza, ya que ello conlleva a una modificación del título concesional, que resultaría nula de pleno derecho (STS 23 de abril de 2003, ARZ 4677 y 6 de junio de 2003, ARZ 6134). El incumplimiento de las condiciones, incluido el plazo determina la caducidad del título (STS 7 de junio 2003, ARZ 6158 y 1 de julio de 2003, ARZ 5894).

g.- La STS de 25 de febrero de 2009 determina también que: el régimen jurídico público de este tipo de concesiones, que permiten la utilización del dominio público marítimo terrestre a un particular, precisa, por evidentes razones de interés público, de una intensa ordenación administrativa. De manera que el otorgamiento de la concesión en el titulo determina el establecimiento de sus derechos y obligaciones concretas, así como el régimen financiero de la misma, dentro del marco normativo que fija la Ley de Costas, Ley de Puertos y Reglamentos de aplicación sin que los pactos privados, ajenos a la relación concesional, puedan interferir en el normal desenvolvimiento de la misma, ni las relaciones entre el concesionario y la Administración.

La exposición anterior nos permite avanzar las líneas generales para la desestimación de las alegaciones presentadas, ya que no puede existir, ni una prórroga

tácita, ni un derecho preferente, ni el Ayuntamiento de Astillero ha podido desvirtuar el titulo concesional que no contemplaba ninguna prórroga.

2. Los puertos deportivos no fueron sufragados por los propios amarristas y no deben de ser indemnizados o compensados. Acerca de la solicitud de puntuación por haber sido adjudicatario anteriormente de un atraque.

a.-Todas estas afirmaciones recogidas en los apartados correspondientes de la alegación carecen de fundamento jurídico ya que, ni ha existido una expropiación al ser bienes de dominio público inalienables, ni es posible reconocer un derecho preferente de amarre, ni se han adquirido facultades ajenas a lo dispuesto en el pliego concesional, ni las instalaciones fueron sufragadas por los amarristas, ni cabe ningún derecho adicional por la mera circunstancia de haber sido adjudicatario de un atraque; o bien, que esta condición constituya un mérito para futuras adjudicaciones, pues ello conculcaría el artículo 14 de la Constitución, al ser una circunstancia que solo puede recaer de forma particular en un grupo de personas (los propios aleganes), con exclusión del resto de ciudadanos que tienen el derecho de disfrutar de estos espacios públicos según los principios de igualdad, no discriminación, publicidad y concurrencia que se verían conculcados al aceptar su hipótesis.

Los puertos deportivos fueron sufragados por esta Administración. El Ayuntamiento de Astillero adjudicó y abonó a través del contrato de obra, los trabajos para la recepción de una dársena en la Ría de Astillero (San José), y otra junto al puente de Los Ingleses (Orconera). La primera fue adjudicada por concurso en sesión de Comisión de gobierno de 30 de diciembre de 1996, por un importe de 42.998.219 pesetas, IVA incluido (258.424’50 euros). La segunda de las dársenas, denominada Orconera, fue financiada por esta Administración mediante contrato de ejecución de obra adjudicado en sesión de Comisión de Gobierno de 27 de septiembre de 2001, a la empresa Aislamientos Términos de Galicia, por importe de 87.571.000 pesetas, IVA incluido. Esta Administración además abonó los proyectos técnicos. Se realizaron otras obras de acondicionamiento del dominio público marítimo-terrestre como el dragado, sin que conste su repercusión a los usuarios.

En distintas sesiones de la Comisión de Gobierno se produjeron las adjudicaciones iniciales de dichos puestos de atraque a unos precios sin competencia, en los que no se repercutieron la totalidad de las obrasejecutadas, el pago de los proyectos y el dragado del medio natural en la dársena Orconera.

En el acuerdo de 5 de julio de 2001 de la Comisión de Gobierno se consignan las siguientes tarifas, aportando inicialmente un 25% de la tarifa:

- Atraques de 6 m. de 550.000 ptas. (3.305,56 euros).
- Atraques de 8 m. de 750.000 ptas. (4.507,50 euros)
- Atraques de 12 m. de 950.000 ptas. (5.709,61 euros)

Además de ello, se contemplaba la posibilidad para los usuarios de devolver los puestos de atraque con el reintegro de una gran parte de los abonos realizados (art. 12). Estas tarifas no fueron recurridas por lo que resultan firmes y consentidas, sin controversia alguna. Su cuantificación es concorde con los criterios de la Ley 4/1989, de 13 de abril de tasas y precios públicos, modificada por la Ley 25/1998, de 3 de julio, entonces vigente, con una habilitación específica para incluir todos los costes directos e indirectos, siguiendo criterio de valor de mercado que incluye dentro el coste real y previsible del valor de la prestación las obras, amortizaciones, valor del inmovilizado, etc (Art. 19 y 20). La reducida magnitud de sus cuantías desacredita cualquier objeción respecto al enriquecimiento injusto de esta Ayuntamiento. Muy al contrario, evidencia que su importe estaba por debajo de la media de los atraques de similares características ofertados en nuestra comunidad autónoma, y en general, en el Estado Español.

La nuda realidad es que los titulares de los atraques estuvieron fiscalmente bonificados por no estar sometidos los titulares de los atraques al IBI, como gravamen aplicable a los puertos deportivos en su condición de bienes de características especiales, durante los quince años de la concesión. Respecto al Impuesto de Bienes Inmuebles el art. 61.1.a) del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, dispone que constituye el hecho imponible del IBI a la titularidad de los siguientes derechos sobre los bienes inmuebles rústicos y urbanos y sobre los inmuebles de “características especiales”, (Véase la Resolución Vinculante de Dirección General de Tributos, V2100-10 de 22 de Septiembre de 2010).

Por tanto, tratándose de una concesión de un puerto deportivo cedida por fracciones o atraques a un tercero (amarrista) durante un plazo limitado, mediante contraprestación los titulares de los atraques, aquellos podrían haber sido sujetos pasivos del impuesto, con el ahorro consiguiente, si finalmente no lo fueron (Arts. 61 LHL, 6 y 8 de la Ley 1/2004, de 5 de marzo del Catastro, véase la sentencia de la Audiencia Nacional de 10 de mayo de 2011, Sala de lo contencioso-administrativo, Recurso 490/2008).

Junto con ello, los actuales reclamantes se han mantenido en los atraques o a título de precario de forma gratuita desde el año 2016 y hasta la actualidad, durante 7 años sin abonar renta o precio alguno a este ayuntamiento. Ni siquiera, algunas de las tasas exigidas por la Autoridad portuaria, que han sido satisfechas por este Ayuntamiento, con cargo a fondos públicos de todos los ciudadanos, sin repercutirlas en los amarristas (véase informes de esta Secretaría).

El Ayuntamiento de Astillero pertenece al círculo de obligados tributarios y tiene la consideración de sujeto pasivo (Arts. 17 a 26 ss. de la Ley General Tributaria 58/2003) contribuyente o, en su caso, sustituto dependiendo de los hechos imponibles, con el deber

de repercusión en los amarristas. En el caso de las tasas por ocupación y actividad es sujeto pasivo contribuyente, en tanto que titular de la concesión y mientras no se haga participar a los usuarios de las dársenas de un título administrativo no se puede desplazar la carga tributaria hacia éstos. Por el contrario, en las tasas por utilización de embarcaciones deportivas de recreo y ayudas a la navegación, lo es en su calidad de sujeto pasivo sustituto (Arts. 35 y 36 de la Ley General Tributaria 58/2003) y mantiene el derecho-deber de repercutir las cuotas pagadas o reclamar al sujeto pasivo contribuyente por vía de regreso (Art. 38 Ley General Tributaria 58/2003).

Sea como fuere los titulares de los atraques no han financiado la dársena, ni son de su propiedad las instalaciones, sino que abonaron unas tarifas para su uso y disfrute, fiscalmente bonificadas respecto del IBI, en las que no se incluyeron las obras de dragado y, ni siquiera han satisfecho el importe de algunas tasas portuarias por su situación de disfrute precario, ni las tarifas por la ocupación de los atraques durante los últimos seis años.

3. No existe ningún derecho preferente, prórroga tácita, transcurrido el plazo de la concesión, ni se ha producido expropiación forzosa alguna ya que los bienes de dominio público son inalienables.

Las alegaciones reiteran la posible existencia de un derecho adquirido susceptible de ser indemnizando, la posibilidad de una prorroga tácita o un derecho preferente, invocando también una modificación del Reglamento de Gestión aprobada en el año 2004. Tales pretensiones son inasumibles desde una perspectiva jurídica, como ya hemos señalado en otros informes de esta Secretaria.

Por resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria se otorgó al Ayuntamiento de Astillero la concesión para ocupar una lámina de agua de 13.800 metros cuadrados en la ría de Astillero, entre el puente de Los Ingleses y el puente de Pontejos, con destino a la instalación de pantalanes flotantes. El texto era el siguiente: “Generales: Plaza de la concesión: 15 años, a contar desde el acuerdo de otorgamiento. Canon por ocupación: No estará sujeta a canon de ocupación, en tanto, sea destinada a la prestación de un servicio público y gratuito. “Pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales en la zona de servicio de los puertos de interés general”-. “Particulares: 1ª.- El Ayuntamiento de Astillero, previamente o en el momento de levantarse el Acta de Reconocimiento de las obras, deberá presentar, para aprobación por parte de esta Dirección del Puerto, un modelo de gestión de los atraques que se proyectan”.

En la concesión no se contemplaba ningún derecho preferente de adjudicación a los usuarios de los atraques. Terminado el plazo concesional se producía la reversión, “quedando extinguidos automáticamente, sin necesidad de declaración expresa, los

derechos reales o personales que pudieran ostentar terceras personas sobre el dominio público concedido".

El Pleno municipal del Ayuntamiento de Astillero aprobó el Reglamento de Gestión de la dársena Orconera el 26 de abril de 2001, el reglamento de régimen interior de la misma, siendo autorizado por la Autoridad Portuaria. En sesión plenaria de 27 de junio de 2002 se modificó del Reglamento de gestión de atraques de la dársena Orconera,con el siguiente texto:

"Incluir como un último punto y aparte en el artículo 1º lo siguiente:

Transcurridos los quince años de concesión por parte de la Autoridad Portuariadel Dominio Público Portuario a favor del Ayuntamiento de Astillero, la renovación dedicha concesión llevará implícita la prórroga automática de las concesiones de atraque en los términos que establezca dicha Autoridad Portuaria, siempre que los adjudicatarios hayan cumplido con los objetivos planteados y no estén incursos en algún expediente disciplinario y al día en sus obligaciones" (BOC de 4 de septiembrede 2002, nº 170, pág. 7659).

La concesión de la dársena Orconera venció el 25 de abril de 2016 la dársena Orconera. De conformidad con el art. 100.3 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por RDL 2/2011, de 5 de septiembre, resulta extinguido cualquier derecho, "singularmente en los referentes a la situación de los terceros que hubieran ostentado derechos para la utilización de las instalaciones que fueron objeto de las concesiones extinguidas".

En el Boletín Oficial del Estado nº 300, de 13 de diciembre de 2016, págs. 78490 y 78491, se publica el acuerdo del Consejo de Administración y de la Autoridad Portuaria de Santander en el que se convoca un concurso para la selección de oferta en el expediente de otorgamiento de una nueva concesión administrativa para la ocupación de una superficie de 13.800 metros cuadrados de la lámina de agua en la dársena Orconera y de 5.200 metros cuadrados de lámina de agua en la dársena San José, para instalación de pantalanes flotantes al objeto de diseñar atraques de embarcaciones deportivasy de recreo a obtener mediante los principio de igualdad, publicidad y concurrencia, de acuerdo con el pliego de bases del concurso para la selección de la oferta más adecuada al fin de la concesión.

Como podemos anticipar ya, la concesión no establecía ninguna posibilidad de prórroga y el Ayuntamiento no pudo imponerla al carecer de competencia para ello.

Conviene resaltar algunas de sus condiciones:

a) La concesión se otorgaba por un plazo de 15 años en la zona de servicio de un puerto de interés general.

b) Se establecía la extinción de la concesión por vencimiento del plazo de otorgamiento, sin ningún derecho preferente para los usuarios de los atraques, ni posibilidad de prórroga.

c) Se exigía al Ayuntamiento de Astillero presentar un modelo de gestión de los atraques para su aprobación por parte de la dirección del Puerto.

Como podemos observar, se establecía un plazo concreto (15 años). La extinción de la concesión sin ningún derecho adquirido o preferente, ni posibilidad de prórroga para los usuarios de los atraques y, en todo caso, un modelo de gestión acorde con el dominio público marítimo-terrestre. En desarrollo de estas previsiones el Ayuntamiento Pleno aprobó el único reglamento debidamente aprobado por la dirección del Puerto, que no es otro que el reglamento de la dársena Orconera titulado "Reglamento de gestión de los atraques objeto de concesión al Ayuntamiento de Astillero en la zona marítimo-terrestre comprendida entre el paseo marítimo, el puente de Los Ingleses y el puente de Pontejos, denominada Orconera", aprobada en sesión plenaria de 26 de abril de2001 y publicado en el Boletín Oficial de Cantabria. La segunda de las modificaciones a las que se alude, acaecida el 27 de junio de 2002, no se compadece con el pliego de prescripciones particulares aprobado y no consta que haya sido debidamente autorizada o aprobada por la dirección del Puerto (Autoridad Portuaria de Santander).

Una primera afirmación parcial hemos de significar. La modificación del Reglamento de gestión de atraques de la dársena Orconera no consta quefuera aprobada por la dirección del Puerto (Autoridad Portuaria de Santander), sin perjuicio de lo que se dirá después.

4. Las competencias sobre los puertos deportivos en la Constitución española y en la legislación portuaria actual: los principios generales de inalienabilidad, imprescriptibilidad de los bienes de dominio público.

Uno de los fenómenos de mayor trascendencia de los municipios costeros se constituye en la construcción de puertos deportivos, dársenas y otras instalaciones cuyo propósito inicial es el aprovechamiento de la ribera del mar para actividades culturales ligadas al dominio público marítimo-terrestre. Lalegislación precedente ha abordado estas cuestiones partiendo del concepto de puerto caracterizado por su uso comercial (Ley

General de Obras Públicas de 1877). Sentando lo anterior, las sucesivas leyes de puertos, comenzando por la Ley de Puertos de 1880, consideraban a éstos como "los parajes de costa más o menos abrigados por la disposición natural del terreno o bien por otras obras construidas al efecto y en los cuales existía de una manera permanente tráfico marítimo". Esta definición yuxtapone dos criterios, uso y obras (ya sean artificiales o naturales) haciendo fortuna en el resto de la legislación y hasta nuestros días. La legislación posterior ha tomado en cuenta a través del Decreto-Ley de Puertos de 1928, este primer concepto caracterizando como portuario elespacio definido por obras que artificialmente transforman la zona de dominio público-terrestre, de uno u otro modo, junto con el uso para una actividad ya sea ésta comercial o de recreo. Así las cosas, la clasificación de los puertos ha venido siendo configurada en atención a su funcionalidad técnica e importancia de los mismos (Ley de Puertos Deportivos de 1969 y Ley de Puertos y Marina Mercante de 1992). La clasificación del dominio público obedecía a una doble naturaleza, de un lado, su giro o tráfico comercial cuya nota decantaba su carácter de interés general y, por el contrario, su ausencia como provincial o autonómico. En un segundo estadio, los usos ya fueran recreativos o económicos.

Le legislación precedente con causa en la Ley de Puertos Deportivos de 26 de abril de 1969, desarrollada por su reglamento de 26 de septiembre de 1980, conceptualizaba los puertos deportivos o de recreo, como aquellos espacios marítimos destinado para ser utilizados como embarcacionesdeportivas y las zonas que, con tal finalidad, se construyan o habiliten destinadas a estos fines. Se clasificaban en puerto base, de invernada o escalada. Con una particularidad, dentro de las zonas de servicios incluidas en los puertos de interés general (caracterizados así por su carácter comercial) podían concurrir puertos deportivos a su vez gestionados y explotados por Corporaciones Locales, clubes náuticos o deportivos, la propia Administracióndel Estado y otras personas jurídicas o naturales.

Como vemos, ya en esta legislación precedente se permitía a las corporaciones locales la explotación de los puertos deportivos y, en consecuencia, la concurrencia a los concursos públicos. Así lo determinaba el art. 13 de la Ley de Puertos Deportivos de 1969 que configuraba la explotación de éstos, bien a cargo de las Administraciones Públicas, bien bajo cualquier fórmula de concesión (para todas estas cuestiones véase JOSÉ RAMÓN CUERNO LLATA, "*Los puertos deportivos: modalidades de aprovechamiento. Especial consideración a los modelos de gestión*", El Consultor de los Ayuntamientos nº 23, diciembre 2001, págs. 3850 a 3864. También FRANCISCO JAVIER JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, "*El nuevo régimen de los puertos deportivos y la Ley de Costas*", revista Estudios Territoriales nº 34, septiembre-diciembre 1990., págs. 130 a 136).

De todo lo anterior se desprende que las zonas deportivas o instalaciones de esta índole en los puertos de interés general continúan formando parte de la zona de servicio de éstos (art. 3 RDL 2/2011, de 5 de septiembre) y en tal concepto son de titularidad estatal, lo que tendrá importancia a los efectos de determinar la legislación aplicable, excluyendo la aplicación de la legislación autonómica (Ley de Puertos Deportivos de Cantabria 5/2004,

de 16 de noviembre) y los argumentos alegados por los alegantes, así como los de la Asociación de atraques de la dársena deportiva Orconera.

La Constitución española de 1978 ha establecido la distribución competencial en materia de puertos deportivos, permitiendo a las Comunidades Autónomas asumir competencias sobre puertos de refugio, deportivos y, en general, en los que no se realizan actividades comerciales (art. 148.1.6). Por el contrario, ha reservado para el Estado, en competencia exclusiva, lo puertos de interés general (art. 149.1.20). De esta suerte, el criterio de atribución para los entes autonómicos es residual. Todos los puertos no configurados de interés general serán de competencia autonómica. Tras la revisión de los antecedentes, podemos comprobar cómo las concesiones de ocupación del dominio público marítimo-terrestre con destino a instalaciones náutico-deportivas en el término municipal de Astillero, denominadas dársena Orconera, forman parte, conforme a lo dispuesto en el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (arts. 3 y siguientes), de la zona de servicio de un puerto de interés general, el puerto de Santander. En consecuencia, (art. 4 y anexo I.2) no resulta aplicable la legislación de la comunidad autónoma de Cantabria constituida por la Ley 5/2004, de 16 de noviembre, en ninguna de sus aspectos aplicables al régimen concesional, en especial, sus arts. 36 y 40. De donde se sigue que no se puede extraer ninguna conclusión respecto de esta legislación, por no ser aplicable al puerto marítimo y comercial de interés general de Santander.

Llegados a este punto se hace necesario enunciar algunos de los principios de la legislación aplicable que lucen también en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional. De este modo, la STC 40/98, de 19 de febrero, indica que el legislador estatal está capacitado para definir el interés general, así como su extensión y alcance. En última instancia, los espacios destinados a barcos deportivos, no son realidades físicas diferentes del puerto en el que se asientan. Por el hecho de estar separados de los muelles y dársenas dedicados al tráfico comercial, no estamos ante puertos distintos, de donde se sigue una consecuencia como es la competencia del Estado y el desplazamiento de la legislación autonómica a favor de la estatal (FJ 12º), lo que favorece el principio de unidad de gestión.

A la luz de cuanto se dice, dentro del puerto de interés general de Santander se encuentran dichas dársenas cuyas competencias son ejercidas por el Estado, lo que rechaza toda pretensión de aplicación de normativa autonómica cántabra y de la consideración de estos espacios como susceptibles de privatización o patrimonialización, lo que excluye cualquier derecho adquirido sobre el mismo por su condición de dominio público, como veremos.

En primer lugar, el art. 132 de la CE establece que la zona de dominio público marítimo-terrestre sobre la que se asienta el mismo puerto deportivo, tiene la consideración de dominio público perteneciente al Estado con las características de inalienabilidad,

imprescriptibilidad y desafectación, lo que contribuye a excluir cualquier derecho privado, prescripción adquisitiva o derecho preferente sobre estos bienes que, por otra parte, han sido objeto de concesión con las limitaciones establecidas en el propio pliego de condiciones. Esta primera afirmación positiva encierra a su vez, otra de carácter negativo o excluyente, la imposibilidad de que cualquier otra Administración pública, incluido el Ayuntamiento de Astillero, pueda conceder derechos sobre este dominio, ya que gozan de protección constitucional en tanto bienes de dominio público estatal por naturaleza, ex art. 132.2. Ni desde una perspectiva sustantiva, ni desde una vertiente competencial, el Ayuntamiento de Astillero ha podido otorgar derechos preferentes o cualquier otra prerrogativa sobre estos bienes, sino las incorporadas al título concesional.

En segundo lugar, el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, de puertos del Estado, en desarrollo de las atribuciones dimanantes del art. 140.1 y 9.1.20, establece que los puertos de interés general son competencia del Estado que se extiende tanto a la capacidad para dictar normas jurídicas (ley y reglamento), como para dictar actos administrativos de ejecución, incluidas las determinaciones de la concesión administrativa. El art. 66 de dicha norma establece que la gestión del dominio público portuario estatal estará orientada a garantizar el interés general a través de las correspondientes concesiones, de acuerdo con lo prevenido en esta Ley. Los puertos de interés general tienen carácter inalienable, así como sus instalaciones y forman parte de dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal. En dicho dominio puedan llevarse a cabo distintos usos portuarios, entre ellos, los náutico-deportivos (art. 72). Estará sujeta a concesión la ocupación del dominio público con usos, obras o instalaciones no desmontables por un plazo no superior a tres años.

En tercer lugar, la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas 33/2003, de 3 de noviembre, caracteriza a los puertos de interés general como bienes de dominio público estatal (art. 5). Su régimen de protección viene presidido por las notas de inalienabilidad e imprescriptibilidad, con dedicación al uso común frente al privativo que necesita de concesión (art. 6), lo que excluyecualquier derecho preferente o prórroga tácita para los usuarios de los atraques sobre las dársenas. Nadie puede ocupar bienes de dominio público o utilizarlos en forma alguna que exceda del derecho otorgado (art. 84.1, y las concesiones se regirán en primer término, por la legislación especial de aquéllas (Ley de Puertos, pliego de condiciones particulares). Siguiendo con la exposición, al término de la concesión estatal como título habilitante y en coherencia con la normativa expuesta, no existe ningún derecho privado, prórroga o condición preferente para los usuarios de los atraques, ni los reglamentos de gestión han podido habilitarla de acuerdo con los términos de la concesión estatal (art. 86.3Ley 33/2003).

La competencia para el otorgamiento de esas concesiones pertenecientes a la Administración del Estado, corresponde a los ministros titulares de los departamentos, así como a los presidentes o directores de los organismos públicos que los tengan adscritos (art. 95 Ley 33/2003). Esta atribución desautoriza cualquier regulación contraria a los

principios informadores del dominio público, así como del régimen concesional. El procedimiento para el otorgamiento de dichas concesiones se rige por el principio de concurrencia competitiva, pudiendo iniciarse de oficio por órgano competente, con la mera justificación de su oportunidad o conveniencia y anuncio en el Boletín Oficial del Estado, como así se ha efectuado (arts. 96 y siguientes).

Tan poco es posible predicar ningún derecho adquirido sobre la zona de dominio público, no sólo por ser una pertenencia del Estado, sino por los principios de inalienabilidad e imprescriptibilidad del dominio público asentados desde la Constitución Española en su art. 132, para pasar también a la Ley de Costas (Ley 22/88, de 28 de julio, art. 7) y en todas la leyes de puertos hasta la actualidad. (Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos, arts. 2, 4, 67 y ss).

La utilización del dominio público marítimo-terrestre y de los puertos se realiza a través del correspondiente título concesional, sin que el concesionario pueda obtener facultad alguna, ni derecho adquirido sobre el dominio público (arts. 66 y 69 de la Ley de Costas y 67, 72, 81.4 de la Ley de Puertos del Estado), que determinan además la improrrogabilidad del plazo concesional (art. 82.2 de la Ley de Puertos). Al no existir un derecho previo patrimonializado, no es posible de hablar de una expropiación encubierta, ya que para ello es necesario tener una propiedad u ostentar un derecho incorporado al patrimonio del reclamante (art.1 Ley de Expropiación Forzosa). Cuestión distinta resulta si algún usuario no ha podido disfrutar del tiempo de la concesión habiendo abonado la tarifa correspondiente, que deberá de ser objeto de estudio individualizado, deduciendo en su caso el tiempo transcurrido y las tasas no abonadas, para ello hay que tener en cuenta todo lo dispuesto anteriormente respecto de los periodos de disfrute de la dársena en precario.

En consecuencia, para que exista un derecho adquirido es necesario obtener una posición jurídica subjetiva consistente en la patrimonialización de un derecho, cosa que como aquí hemos visto es imposible, ya que el título concesional estableció un plazo de 15 años improrrogables y fijo la imposibilidad de obtener derechos a la finalización del mismo, como consta en el cuerpo de este informe.

La jurisprudencia del Tribunal Constitucional en su sentencia nº 149/1991, de 4 de julio, ni siquiera ha considerado posible en la ribera del mar, la existencia de derechos adquiridos ante la existencia de propiedades legitimadas por sentencia judicial firme, o en su caso, inscritas en el registro de la propiedad que ha transformado en derechos concesionales en sus disposiciones transitorias sometidos a plazos determinados, cuando menos estimar tales derechos derivados de una concesión administrativa. Así, el Tribunal establece la siguiente doctrina (FJ 8 A) y B):

"La función social de la propiedad, con arreglo a la cual las leyes han de delimitar el contenido propio de ésta, opera, en efecto, no sólo en abstracto, por así decir, para establecer el contenido de la institución constitucionalmente garantizada, sino también en concreto, en relación con las distintas clases de bienes sobre los que el dominio recae. El legislador puede establecer, en consecuencia, regulaciones distintas de la propiedad en razón de la naturaleza propia de los bienes y en atención a características generales de éstos, como es, en el caso que ahora nos ocupa, la de su contigüidad o proximidad respecto del dominio público marítimo-terrestre. No es tarea propia de este Tribunal la de mediar en la disputa dogmática acerca de si estas normas que disciplinan la propiedad sobre determinados géneros de bienes delimitan el contenido propio de diversas formas de propiedad o, siendo ésta una institución única, son más bien limitaciones que al propietario se imponen en razón de la naturaleza de los bienes. Lo que sí conviene subrayar es que las limitaciones introducidas con carácter general en el Capítulo segundo de la Ley, como los meros cambios legislativos, aun cuando impliquen una restricción de los derechos (o simples facultades), que antes de él se tenían, no implica necesariamente privación de derechos que permita, en consecuencia, exigir la indemnización que el art. 33.3 C.E. garantiza.

(…) Es evidente que no es tarea nuestra entrar en esa polémica ni en la interpretación que deba darse a la expresión «derechos legalmente adquiridos», máxime mediando Sentencias judiciales firmes que, aunque desigualmente, ya lo han hecho, pero sí debe tenerse presente que, en todo caso, esas titularidades dominicales lo son de unos singulares bienes que, por sus propias características físicas y por imperativo constitucional, necesariamente forman parte del dominio público marítimo-terrestre."

Mediante una concesión no podría esgrimirse derecho adquirido alguno, frente al dominio marítimo-terrestre, por cuanto el Tribunal lo ha negado para los enclaves cuyo contenido patrimonial era una titularidad plena inscrita en el registro de la propiedad, o en su caso, confirmada por sentencia judicial firme, que ha transformado en otro tipo de derechos de menor entidad, sin merma constitucional. Es inadmisible considerar que los titulares de las dársenas pueden oponer un derecho de naturaleza dominical o cualquier otro frente al dominio público marítimo-terrestre.

5. La imposibilidad de derechos preferentes de concesión o prorrogas tácitas de los usuarios de los atraques, con especial referencia al análisis del acuerdo adoptado en sesión plenaria de 27 de junio de 2002.

1.- El alcance de la modificación del Reglamento de gestión de atraques de la dársena Orconera.

Uno de los aspectos controvertidos es la modificación del Reglamento de Gestión de los Atraques de la dársena Orconera articulada en la sesión plenaria de 27 de junio de

2002, con publicación en el Boletín Oficial de Cantabria nº 137, de 4 de septiembre de 2002, pág. 7659, con el siguiente texto:

"Incluir como un último punto y aparte en el artículo 1º lo siguiente:

Transcurridos los quince años de concesión por parte de la Autoridad Portuaria del Dominio Público Portuario a favor del Ayuntamiento de Astillero, la renovación de dicha concesión llevará implícita la prórroga automática de las concesiones de atraque en los términos que establezca dicha Autoridad Portuaria, siempre que los adjudicatarios hayan cumplido con los objetivos planteados y no estén incursos en algún expediente disciplinario y al día en sus obligaciones" (BOC de 4 de septiembre de 2002, nº 170, pág. 7659).

Esta modificación reglamentaria ha de ser interpretada conforme a lo dispuesto en el art. 3 del Código Civil, según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, antecedentes históricos y legislativos y finalidad de la norma y sobre manera siguiendo el sistema de fuentes anteriormente descrito y el título concesional, de donde podemos formular la exégesis adecuada con las precisiones jurídicas que resulten convenientes.

En primer lugar, como hemos venido diciendo, el título concesional no contemplaba ninguna modificación del reglamento de gestión de las correspondientes dársenas sin la aprobación concreta de la Dirección General del Puerto de Santander. De esta manera lo dispone el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander por el que se otorga al Ayuntamiento de Astillero la ocupación de una lámina de agua de unos 13.800 metros cuadrados con destino a lo que será la dársena Orconera. En su condición particular primera se dice lo siguiente: "El Ayuntamiento de Astillero, previamente o en el momento de levantarse el Acta de Reconocimiento de las obras, deberá presentar, para aprobación por parte de esta Dirección del Puerto, un modelode gestión de los atraques que se proyectan". No consta que dicha modificación del Reglamento de gestión haya obtenido autorización por parte de dicha Dirección del Puerto, ni informe favorable.

En segundo lugar, los antecedentes y trabajos realizados en el Pleno sobre estos reglamentos no acreditan que pudiera existir ningún derecho preferente, una vez terminada la concesión. Así, en la sesión plenaria de 26 de abril de 2001, donde se aprueban el ofrecimiento de condiciones, en ningún momento se muestra disconformidad alguna con las condiciones y plazo de terminación de la concesión cifrado en 15 años, conllevando la reversión de la instalación y la extinción de los derechos de los usuarios sobre los atraques. En el turno de intervenciones de los distintos concejales no se manifiesta ninguna matización en este sentido, aceptándose la versión inicial del Reglamento de gestión. Cualquiera de sus modificaciones debía ser presentada para su aprobación por la Dirección del Puerto de Santander. El estudio de los antecedentes normativos no muestra ninguna intención de configurar derecho preferente para los usuarios de los atraques.

Tampoco en el debate de la sesiónplenaria de aprobación del Reglamento de Gestión de la dársena Orconera (26 de abril de 2001) puede llegarse a esta conclusión, por lo que no podemos concluir que dichos derechos existan sobre la base de la modificación operadaen el año 2002, siguiendo la discusión parlamentaria normativa.

En tercer lugar, atendiendo conforme al art. 3 del Código Civil, al sentido propio de sus palabras y en relación con el contexto de la modificación plenaria de 27 de julio de 2002, se respeta con claridad cualquier competencia de la Autoridad Portuaria en relación con las concesiones y ésta en ningún caso contempla la posibilidad, como hemos analizado, de derechos preexistentes, adquiridos o preferentes respecto a los usuarios de los pantalanes. Pues bien, larenovación de dicha concesión y su prórroga automática lo será "en los términos que establezca dicha Autoridad Portuaria". En puridad, la Administración del Estado a través de la Autoridad Portuaria, ha rechazado desde la propia concesión y en el documento de reversión, cualquier derecho preferente o cualquier tipo de prórroga automática. El título concesional así lo expresa en cuanto impide la adquisición de derechos sobre el dominio público, contrae su duración a 15 años improrrogables y más tarde el acta de reversión expone la imposibilidad de asumir cualquier tipo de obligación "singularmente en lo referente a la situación de terceros que hubieran ostentado derechos para la utilización de las instalaciones que fueron objeto de las concesiones extinguidas" (art. 100.3 del TRLP 2/2011).

En cuarto lugar, la modificación del Reglamento de gestión de la dársenaOrconera situada temporalmente en el año 2002, no puede oponer ningún derecho respecto a una Ley posterior y su régimen jurídico, como es la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante 2/2011, de 5 de septiembre, cuyo art. 100.3 señala que la autoridad portuaria no asumirá ningún tipo de obligación económica, derecho preexistente, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido. Esta misma norma propugna el principio de inalienabilidad de los bienes de dominio público portuario de interés general orientando su gestión al interés general (art. 66 y 67 TRLP 2/2011), sometiendo su utilización (art. 72.1.c) a los principios de publicidad y concurrencia con determinadas excepciones, no pudiendo las concesiones prorrogarse tácitamente, ni aceptar ningún derecho preferente o adquirido (art. 81).

En quinto lugar, la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas establece estos mismos principios cuando declara el dominio público con carácter de inalienable e imprescriptible (art. 30). Somete su ocupación a título habilitante regido por la legislación especial de cada uno de los bienes debiendo el uso privativo estar amparado por la correspondiente concesión administrativa (art. 86.3 de la LPAP), otorgada por el órgano competente (Autoridad Portuaria), en régimen de concurrencia (art. 93.1 LPAP), de donde se sigue queel Ayuntamiento de Astillero no pudo otorgar derecho preferente alguno con las limitaciones impuestas por la normativa reguladora del patrimonio de las Administraciones Públicas. Habiéndose concedido por un tiempo determinado, concluido

éste, se produce la reversión al titular del bien sin posibilidad de oponer derecho alguno frente a ella (art. 100, letra c) LPAP).

2.- La supuesta prórroga automática de los titulares de los atraques respecto a la concesión de dominio público otorgada.

A) Concepto y características del régimen concesional. No ampara derechos a una prórroga automática.

La concesión de dominio público es un título jurídico mediante el cual, la Administración otorga a un particular un derecho real consistente en usar y aprovechar de forma excluyente un bien de dominio público, en beneficio de un particular por un tiempo determinado y de acuerdo con un pliego de condiciones particulares; terminado el mismo, el bien revierte a la Administración con todos sus accesorios. El concesionario no adquiere la propiedad, titularidad o derecho alguno sobre los bienes otorgados pues la concesión sólo es un derecho real de goce y disfrute (MERCEDES LAFUENTE BENACHES, "*La concesión de dominio público*", editorial Montecorvo, Madrid, 1988, págs. 34 y siguientes).

En este sentido, el Consejo de Estado, en su dictamen de 14 de noviembre de 1950 (expediente 6683), declara: "es, en efecto, característica de laconcesión y aprovechamiento de dominio público o de concesión demanial (…), la cesión al particular de una esfera de actuación originalmente administrativa. Esta esfera puede, desde luego, referirse al orden real (…) cuya titularidad corresponde únicamente a la Administración. Esta transferencia es parcial y limitadas y modo alguno una propiedad plena o facultades de dominio sobre el bien". La concesión sólo transfiere facultades de uso, intervenida por la Administración y, en ningúncaso, a través de ella pueden obtenerse derechos o prórrogas preferentes.

Los derechos y obligaciones, en cuanto contenido de la concesión administrativa de dominio público, son establecidos por la Administración, a través del pliego de condiciones particulares, según reiterada jurisprudencia. Como ha quedado expuesto en el pliego de la dársena Orconera, no se atribuye ningún derecho preferente a una nueva concesión.

Una de las características fundamentales del sistema concesional en los bienes de dominio público es satisfacer su régimen de protección a través de los principios de inalienabilidad e imprescriptibilidad. La concesión es un título jurídico que hace posible el uso privativo pero no menoscaba dichos principios, de donde se siguen una serie de axiomas que han de ser tenidos en cuenta. Deuna parte, el régimen concesional postula un límite temporal e improrrogable, incompatible con la existencia de derechos adquiridos o preferentes, salvo que una norma legal establezca lo contrario.

De otro lado, surge la necesidad de que la Administración titular del dominio autorice o aprueba cualquier operación física o jurídica sobre la concesión de los puertos deportivos, tales como transmisión, gravamen, derechos preferentes, etc…, no habiéndolo efectuado la Autoridad Portuaria.

En tercer lugar, está el respeto al principio de igualdad de todos los ciudadanos con respecto al uso de los bienes de dominio público. Como ha señalado el Consejo de Estado en su dictamen de 19 de julio de 1969 (expediente nº 36308 "el uso de los bienes de dominio público no representa una libertad omnímoda para su uso indiscriminado (…) sino que se somete al principio de igualdad entre unos y otros referible a este dominio"). Si ello es así también por designio constitucional (art. 14), no es posible legalmente conceder una supuesta prórroga automática a unos usuarios de los atraques (dársena Orconera), en perjuicio de los usuarios de la dársena San José.

Por último, conviene señalar la inexistencia de un derecho del particular a obtener prórroga tácita, derechos de adquisición preferente o prórrogas automáticas, ya que el régimen de preferencia en la adquisición de estos títulos, supone una excepción al régimen de proyectos en concurrencia contemplados en la legislación vigente (arts. 85 y 86 TRLP 2/2011, art. 93 Ley 33/2003, art. 87 Reglamento de Bienes de las Entidades Locales). Las excepciones vienen determinadas por normas con rango de ley, tal es el supuesto de las órdenes de preferencia establecidas en las concesiones de aguas (art. 60), o en la Ley de Minas (art. 67 y 68, Véase, en este sentido, ENCICLOPEDIA JURÍDICA BÁSICA, "*Concesión administrativa*", Civitas, Madrid, 1995, págs. 1342 y siguientes. También DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, "*Concesión*", España Calpe, Madrid, 2001, págs. 353 y siguientes).

B) Las restricciones a las prórrogas automáticas en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Su impacto en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo.

Todo lo anterior ha venido a ser refrendado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, cuando rechaza la posibilidad de prórrogas automáticas delas autorizaciones y concesiones en el dominio público marítimo terrestre, que se opondría a cualquier acuerdo adoptado en sentido contrario. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de julio de 2016[1] (asuntos acumulados C-458/14 y C-67/15) resuelve dos cuestiones prejudiciales en las que se cuestionaba la conformidad al derecho de la Unión

[1] En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Quinta) declara:

1) El artículo 12, apartados 1 y 2, de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una medida nacional, como la controvertida en los litigios principales, que establece la prórroga automática de las autorizaciones vigentes en relación con el dominio público marítimo y lacustre y destinadas al ejercicio de actividades turístico-recreativas, al no existir procedimiento alguno de selección entre los candidatos potenciales.

2) El artículo 49 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la controvertida en los litigios principales, que permite una prórroga automática de las concesiones sobre el dominio público vigentes y destinadas al ejercicio de actividades turístico-recreativas, en la medida en que tales concesiones presenten un interés transfronterizo cierto.

Europea de la normativa nacional que había establecido una prórroga automática sobre el dominio público marítimo-terrestre. No ha sido el caso de la Autoridad Portuaria Española a fecha de vencimiento de las concesiones. En la sentencia rechaza la existencia de este tipo de prórrogas, que no son compatibles con el derecho ala competencia comunitaria. Este pronunciamiento con distintos matices, indica que las prórrogas tácitas no son compatibles con el principio de licitación pública de las concesiones.

Hemos de señalar que la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea tiene especial trascendencia en nuestro ordenamiento jurídico. Este pronunciamiento se ha recogido por el Tribunal Supremo, sala de lo contencioso-administrativo, en su sentencia de 26 de julio de 2021, recurso 1473/2020, fundamentos jurídicos tercero y quinto. Por su parte, el Tribunal Constitucional en su Sentencia 122/2016, de 23 de junio, dictada a consecuencia de la cuestión de inconstitucionalidad planteada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en relación con la disposición adicional decimonovena de la Ley del Parlamento de las Illes Balears 8/2004, de 23 de diciembre, declara la nulidad del precepto legal que deja sin efecto los procedimientos de concurso para la adjudicación de concesiones administrativas para la ocupación y explotación de instalaciones náutico-deportivas, incurriendo en arbitrariedad proscrita por el art. 9.2 CE por resultar contrario a los principios de publicidad y concurrencia, principios rectores de la obtención de las concesiones administrativas en los puertos deportivos. Según su fundamento Jurídico sexto:

"El legislador balear incurrió al aprobar en un ejercicio arbitrario de la potestad legislativa, ha de concluirse asimismo, de acuerdo con las consideraciones realizadas en el fundamento jurídico segundo de esta Sentencia, que al implicar la disposición adicional cuestionada un tratamiento diferenciado no justificado para un único supuesto, vulnera también el principio de igualdad (art. 14 CE) y genera una quiebra inadmisible del principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE), como garantía de certeza y previsibilidad del ordenamiento jurídico"**.**

La Sentencia del Tribunal Constitucional 233/2015, de 5 de noviembre rechaza la ampliación directa del plazo de las concesiones en el dominio público marítimo terrestre, consagrada en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral, modificativa de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Su FJ 10, aclara la controversia:

"Estas modificaciones carecen de justificación objetiva y son arbitrarias (como pone de relieve la comparación con la exclusión de toda prórroga en un supuesto de menor o idéntica trascendencia, como el de la zona de servicio de cualesquiera de los puertos); representan una nueva valoración irrazonable (al no existir criterio alguno sobre la correlación con el valor de amortización de las ocupaciones y aprovechamientos existentes), y tienen el efecto retroactivo prohibido de una compensación indemnizatoria muy por encima del estándar europeo determinado por el Convenio para la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales (SSTEDH *Depalle c. Francia* y *Brosset-Triboulet y otros c. Francia*, ambas de 29 de marzo de 2010).

Las concesiones destinadas a actividades empresariales con aprovechamiento lucrativo son diferentes en su naturaleza de las que derivan de la expropiación *ex lege* de los derechos de los antiguos titulares de terrenos calificados como demaniales por la Ley de costas. Esta distinción es relevante porque en las actividades empresariales, sometidas a un procedimiento de licitación, el plazo se utiliza como criterio de adjudicación, mientras que en las concesiones otorgadas al amparo de la disposición transitoria primera LC el plazo está en directa relación con el *quantum* de la indemnización o compensación. Por ello, la prórroga por setenta y cinco años del plazo de las concesiones para actividades empresariales carece de la debida valoración y ponderación de su oportunidad y procedencia, y omite además la necesidad de amortización de las obras. La comparación con el plazo de vigencia de treinta y cinco años de las concesiones portuarias, al considerar que es tiempo más que suficiente para amortizar la inversión necesaria, que supera con creces la de aquellas otras que se realizan en el resto del dominio público marítimo-terrestre, deja nuevamente en evidencia que en la Ley de costas la ampliación a setenta y cinco años no favorece el interés público, sino el interés del concesionario.

La ampliación de este tipo de concesiones choca además frontalmente con lo previsto en la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior (considerando núm. 62), impidiendo el desarrollo de una efectiva competencia. Así, la aplicación de este régimen *ad hoc* de prórroga no solamente sería inconstitucional por arbitrario y desproporcionado, sino que también supone una restricción de la libertad de empresa recogida por el art. 38 CE, por restringir la libre competencia, que de acuerdo con el Tribunal Constitucional, constituye un presupuesto y un límite de aquella libertad (SSTC 1/1982, de 28 de enero, 88/1986, de 1 de julio, y 208/1999, de 11 de noviembre)".

C) La jurisprudencia del Tribunal del Tribunal Supremo.

Asimismo, el Tribunal Supremo en su sentencia de 5 de julio de 2016, recurso 954/2014, ha abordado parcialmente esta cuestión anulando algunos aspectos del RD 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas y especialmente, la disposición transitoria 26, cuando se establecen prórrogas o derechos de preferencia con carácter general e indeterminado, ya que:

"La cuestión es más bien la contraria, esto es, si a su abrigo podría alcanzarse sin más unindeseado resultado que nada ni nadie podría impedir, esto es, si dados los genéricos e indeterminados términos en que se configura el derecho de preferencia en el otorgamiento de concesiones a los actuales ocupantes de terrenos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre, se confiere a éstos una posición de ventaja incompatible con el principio de igualdad de trato, en la medida en que, si no determina el otorgamiento automático de la concesión a aquéllos, tampoco lo impide e incluso da lugar al expresados resultado en términos prácticamente inexorables".

Sí, se admitieran las alegaciones de los reclamantes se infringiría el art. 14 CE, en relación con la garantía de la igualdad en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes constitucionales (Arts. 139 CE), así como el derecho de todos al disfrute de los recursos naturales demaniales que está obligado a garantizar el legislador estatal *ex* arts. 45, 53.3 y 149.1.1 CE.

D) Ni hubo prórroga legal del plazo de la concesión de los puertos deportivos, ni podría haberse otorgado legalmente.

El art. 49 de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas, dispuso que el plazo de las concesiones en bienes adscritos (caso de los puertos deportivos) no podía superar los 30 años. A partir de su entrada en vigor no fue posible otorgar concesión alguna por encima de este plazo, todas eran menores y la de la dársena de la Orconera lo fue durante 15 años. En el año 2013 tuvo lugar su reforma, mediante la polémica Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y usos sostenible del litoral, que ha sido declarada en su mayoría inconstitucional por la Sentencia del Tribunal Constitucional 233/2015, de 5 de noviembre, que rechazó la ampliación de plazo que en ella se contenía para determinados supuestos y que podía llegar a alcanzar plazos superiores a éste. El art. 49 de esta reforma establecía que “el plazo de las concesiones que otorguen en los bienes adscritos, incluidas las prórrogas no podrá ser superior al plazo máximo de vigencia establecido en la legislación estatal para las concesiones de dominio público portuario en los puertos de interés general”, disposición que se reitera en el art. 49.1 del RD 876/2014, de 10 de octubre, del reglamento de Ley de Costas.

Por lo que respecta a las concesiones ya otorgadas anteriores al 2013 (caso de la dársena Orconera) se aplicaba lo dispuesto en su Disposición Transitoria Quinta, que mantenía la imposibilidad de prórroga, salvo que existiera un contrato de concesión de obra pública.

Paralelamente, la Ley de Puertos de 1992, norma con la que se otorgo la concesión de la dársena de la Orconera, fue modificada por la ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación en los puertos de interés general, que permitió ampliar el plazo de estas concesiones en determinados supuestos contenidos en su art. 107 y vinculados a la realización de inversiones significativas o relevantes susceptibles de largos periodos de amortización, o en su caso, puertos deportivos estratégicos, inaplicable al caso de la dársena de la Orconera y en consecuencia el plazo quedó fijado en el título sin posibilidad del prórroga durante 15 años. Posteriormente, se promulgó el RD 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado, que fue objeto de modificación a través de la Ley 8/2014, de 4 de julio de medidas urgentes para el crecimiento y competitividad que modifico su art. 82.2 con una serie de prorrogas que finalizaron el 5 de julio de 2015, en ninguno de estos supuestos podría situarse la concesión de la dársena Orconera, ya que no se han acreditado inversiones relevantes susceptibles de amortización a lo largo de toda la concesión, ni esta tenía un

interés estratégico para el desarrollo del puerto de interés general, ni cualquier otra circunstancia que permitiera su otorgamiento.

De esta forma, ya sea mediante la Disposición Transitoria Décima, o con causa en el art. 84.2 letras a y b, de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado, la ampliación de la dársena deportiva no era posible ya que no se contemplaba en ninguno de los supuestos legalmente establecidos, bien sea porque no está previsto expresamente en su título concesional, o en su caso, no se contemplaba un supuesto de interés estratégico relevante, ni en inversiones especialmente significativas susceptibles de ser amortizadas. A estos efectos la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares, sala de lo contencioso-administrativo, número 474/2019de 25 de octubre, Recurso 420/2017, ha aclarado dichos requisitos e interpreta lo que se entiende por interés estratégicos, relevancia del puerto, etc., entendido como aquel puerto deportivo o interés general que supone un importante volumen de tráfico, una extraordinaria capacidad de inversión, y un alineamiento estratégico para la Autoridad Portuaria, en modo alguno estas excepciones resultan aplicables a la dársena Orconera.

La Jurisprudencia del Tribunal Supremo, en sus sentencias de 13 de diciembre de 2021, Recurso 6470/2020 y 20 de julio de 2021, Recurso 3800/2020, han analizado la aplicación de esta reforma restrictiva debiendo acreditarse que el carácter relevante de la inversión, la contribución a la financiación de una estructura importante o el carácter estratégico del puerto deportivo, ya que ha de prevalecer el interés general en promover e incrementar la participación en el otorgamiento de las concesiones sometidas al principio de igualdad y concurrencia.

Todo lo anterior implica extraer una serie de conclusiones parciales:

a.- No existe la posibilidad de entender concedida una prórroga tácita o un derecho preferente a los reclamantes, ya que ello conculcaría disposiciones legales y reglamentarias.

b.- No existe derecho adquirido alguno, ni se ha patrimonializado sobre los atraques ya que estos forman parte del dominio público del Estado y resultas inalienables e imprescriptibles.

c.- La Autoridad Portuaria fijó un plazo concesional improrrogable que ha finalizado existiendo ya una nueva concesión.

d.- El coste de las instalaciones fue financiado por el Ayuntamiento de Astillero, sin perjuicio de las tarifas repercutidas a los usuarios por el disfrute de la dársena.

e.- No es posible reconocer puntuación alguna a favor de los actuales amarristas por el mero hecho de haber ostentando concesiones de atraque en la dársena Orconera, ya que ello conculca abiertamente el art. 14 de la Constitución Española que contiene el

principio de igualdad y no discriminación de todos los ciudadanos ante la Ley, atribuyendo un privilegio posicional a estos usuarios sin justificación alguna.

6. En relación con los módulos de eslora.

Se trata de una alegación de carácter extrajurídico, pero es posible que tenga relación con las medidas preexistentes del puerto deportivo y las medidas aprobadas en el proyecto correspondiente.

7. Las diferencias entre la dársena San José y Orconera.

Se cuestiona las diferencias cuantitativas en algunas de las tarifas de las dos dársenas, el motivo es evidente, son totalmente diferentes, tanto las embarcaciones que albergan como sus características físicas de calado, disponibilidad, etc.

8. En cuanto a la puntación establecida en función de la condición de vecino de Astillero: el arraigo.

Se critica por los reclamantes el texto del art. 7 apartado 9 del Reglamento de gestión, que establece una puntación hasta de 20 ptos en función del padrón municipal que otorga la vecindad administrativa, considera indebidamente la Asociación que es asimilable la condición de amarrista con la de vecino del Municipio. Esta forma de razonar no se compadece con la legislación aplicable, con independencia de la opinión que se pueda tener al respecto.

El término municipal es el territorio en el que el Ayuntamiento ejerce sus competencias en beneficio de su población, que se constituye por aquellas personas que adquieran en su municipio la vecindad administrativa, a través de la inscripción el padrón municipal (arts. 12, 15 y ss. de la Ley de Bases del Régimen Local). Toda persona que resida en España está obligada a la inscripción en dicho padrón y adquiere la condición de vecino en el municipio donde se encuentre empadronado. Esta circunstancia conlleva a una serie de derechos políticos y administrativos derivados de su condición de arraigo y vinculación en dicho municipio, así como sus correspondientes deberes tributarios que obviamente no corresponden a quienes no tienen dicha condición y, por supuesto, no son extensibles a los miembros de cualquier Asociación por muy importante que pueda considerarse.

El art. 18 de la LBRL 7/85 establece la relación de derechos y deberes de los vecinos del municipio, entre ellos el de la participación política (ser elector y elegible de acuerdo con lo dispuesto en la Ley electoral) y contribuir mediante sus prestaciones económicas y tributos a la realización de las competencias municipales, junto con otros

establecidos con este precepto. Esta situación de vinculación y arraigo no es asimilable a ninguna otra, ya sea por pertenencia a la Asociación de Atraques o por cualquier otra circunstancia. Especialmente, el art. 18.1 letra g, atribuye a los vecinos el disfrute y exigencia de los correspondientes servicios públicos en el supuesto de constituir una competencia municipal propia de carácter obligatoria, lo que no se extiende a cualquier otro ciudadano, por el menor hecho de participar o formar parte de una determinada Asociación.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo, ha destacado la posición de la vecindad administrativa en relación con todos los servicios públicos que ofrezca el Ayuntamiento, otorgando legitimación para su exigencia y configuración como titulares de un interés directo superior a cualquier otro ciudadano en relación con estos (SSTS de 27 de diciembre de 1984, ARZ 4485, de 10 de julio de 1985, ARZ 3891, 1 de junio de 1979, ARZ 2217, etc., véase TOMAS QUINTANA LOPEZ, "*El derecho de los vecinos y la prestación de los servicios públicos municipales*", Civitas Madrid, 1987). En consecuencia, no son asimilables la pertenencia a una asociación y la condición de vecino, que se ha constituido como baremo para poder valorar el arraigo en el municipio, ya que estos contribuyen al sostenimiento de los servicios municipales a través del pago de los impuestos correspondientes (art. 18.1.d, LBRL).

Hemos de rechazar categóricamente la afirmación consistente en que "la lámina de agua objeto de concesión no forma parte del territorio del Ayuntamiento" y su consecuencia la ausencia de competencias municipales. La Constitución Española en su art. 139.1 CE, señala que los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado y a este le corresponde la competencia para establecer las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de derechos y deberes constitucionales (art. 149.1.1.a) CE, no existiendo ninguna zona exenta, incluida la dársena de Orconera. El Estado ha fijado estas condiciones de acuerdo la legislación expuesta en el título concesional vencido que resulta aplicada por esta Administración.

Desde antiguo se reconocen competencias a los municipios en el ámbito del dominio público marítimo-terrestre (STS de 20 de enero 1961, a la que le siguen la de 2 de octubre de 1967) en ambas se considera que existe una concurrencia competencial, y a partir de aquí se establece un cuerpo doctrinal que reconoce competencias municipales tanto urbanísticas, como de otra índole (STS de 25 de septiembre de 1981, 3 de diciembre de 1982, y 8 de julio de 1982). Pero será la Sentencia del Tribunal Constitucional 77/1984, de 3 de julio, la que refute esta alegación realizada, ya que los puertos y la zona marítimo-terrestre en la que están enclavados constituye el territorio nacional que se divide en términos municipales "de forma que no quedan espacios territoriales excluidos de ellos, cualquiera que sea su naturaleza o condición jurídica, pues el concepto del dominio público sirve para calificar una categoría de bienes, pero no para aislar una porción del territorio de su entorno y considerarlo como una zona exenta de las competencias de los diversos

entes públicos que las ostentan (FJ:3)". En consecuencia, la dársena Orconera forma parte del término municipal del Astillero, sin perjuicio de que existan competencias concurrentes con otras administraciones públicas derivadas de la titularidad del dominio portuario o en su caso marítimo-terrestre (SSTC 77/84, 227/1988, 147/1991). Por lo tanto, es manifiestamente rechazable todo intento de desapoderar a los municipios sobre estas zonas portuarias (STS 23 de mayo de 1985). Por lo que procede desestimar la alegación.

9. El tiempo de duración de la concesión.

Se objeta por parte de los reclamantes que el tiempo restante desde la concesión es de 4 años de disfrute de los mismos, sin que exista un compromiso formal de instar una prórroga o la inclusión de la misma. Tal cosa no es aceptable, porque el título determina la duración de la concesión, como hemos analizado con anterioridad y sólo es posible prorrogarla en los términos y condiciones establecidos en el art. 84 de la Ley de Puertos del Estado del 2011, no pudiendo la Administración comprometerse a ello, sin perjuicio de los que disponga la normativa en el futuro. Los solicitantes de los atraques deberán asumir los plazos establecidos en el Reglamento de gestión de la dársena, si lo estiman oportuno.

10. Alegaciones especificas del Sr. José Barata Llama, y en su nombre el Sr. letrado Miguel Angel Gutiérrez-Liébana Liébana.

El Sr. Barata Llama y en su nombre el letrado D. Miguel Angel Gutiérrez-Liébana Liébana, presenta una alegación con registro de entrada 5574/2023, en la que nos remite a otras formuladas con fecha de 4 de noviembre de 2001, en sede de consultas previas a la elaboración del Reglamento de gestión de las dársenas.

Vamos a atender separadamente a cada uno de estos dos documentos. El primero de ellos se formula en fase de consultas previas a la elaboración del Reglamento, por lo que no tiene una configuración procesal impugnatoria por más que así se la atribuya el alegante. Se trata de un escrito con descalificaciones tanto institucionales como personales que no merecen mayor atención, pero si efectuar algunas precisiones:

a.- En la renovación de los atraques una vez agotado los 15 años, las actuaciones de esta administración se ajustaron estrictamente a la legalidad y se obtuvo una concesión administrativa, siguiendo el procedimiento de licitación con publicidad y concurrencia. La concesión había expirado y la Autoridad Portuaria no otorgó prorroga alguna, ya que el titulo no la amparaba y la legislación vigente tampoco como hemos expuesto con anterioridad.

b.- La gestión del dominio público portuario y la vinculación a los usos y servicios se imponen en términos de generalidad y están orientados a garantizar el interés general, amén de los principios de publicidad y concurrencia, cuando se otorgan concesiones sobre estos bienes (STC de 20 de julio de 2021, Recurso 3800/2020 y 13 de diciembre de 2021 Recuso 6740/2020, así como la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares del 17 de noviembre de 2021, Sala de lo contencioso-administrativo, Recursos

380/2019 y 476/2019). Así las cosas, se ha rechazado que las concesiones de las instalaciones náuticas para el amarre de embarcaciones deportivas y recreo puedan otorgarse directamente sin procedimiento de concurrencia; o bien, mediante prorrogas directas o derechos preferentes sino se encontraban en el titulo concesional porque ello puede dar lugar a un supuesto de desviación de poder, concebido como la utilización desviada de potestades administrativas para logar unos fines distintos de aquellos para los que fueron concebidas (STS de 18 de abril de 2017, Recurso 4751/2011, y Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares, Sala de lo contencioso-administrativo de 15 de mayo de 2020, Recurso 428/2018).

c.- Las Sentencias del Tribunal Supremo de 7 de octubre de 2008, Recurso 7327/2005, 12 de abril de 2012, Recurso 5972/2011, 5 de octubre de 2012, Recurso 6050/2011, insiste en que la utilización de los puertos deportivos, en cuanto a instalaciones de naturaleza demaniales, requieren del correspondiente titulo administrativo (concesión) que fijan las condiciones y plazos de su disfrute, cuando el plazo ha vencido cesa la ocupación de los terrenos de dominio público y procede el consiguiente desahucio de los bienes ocupados, al haber finalizado el plazo que justificaba el disfrute de esos bienes, sin necesidad de ningún otro requerimiento por parte de la administración. El interés público inherente a la naturaleza de estos bienes determina que su posesión sin título sea ilegitima y deba ser recuperada por la Administración, quien además deberá recibir las indemnizaciones correspondientes cuando se encuentren ocupados estos bienes ilegalmente.

Las actuaciones tanto como del Sr. Alcalde-Presidente entonces en el ejercicio de sus funciones D. Francisco Ortiz Uriarte, y del actual, D. Javier Fernandez Soberón, tuvieron como finalidad satisfacer el interés general. El primero de ellos firmo el acta de recepción de las obras y de reversión en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con el art. 21 de la LBRL 7/85, ya que estaba dentro de sus facultades ordinarias contendías en este precepto (art. 21.1 letra s), sin necesidad de convocar Pleno alguno, ya que la legislación vigente no lo exige. El segundo, porque ha actuado siguiendo las determinaciones previstas en la normativa aplicable y en los informes obrantes en el expediente, sin que las descalificaciones formuladas de contrario tengan virtualidad alguna para siquiera empañar las actuaciones realizadas por ambos.

d.- Respecto al baremo vinculado al arraigo, a través de la vecindad administrativa que utiliza el padrón como medio para acreditarlo, lo estima discriminatorio para aquellas personas que no puedan ser consideradas vecinos del municipio y cita una Sentencia del Tribunal Constitucional, en la que la diferencia de trato ha de ser justificada y otra del Tribunal Superior de Justicia de Asturias que nada que tiene que ver con el supuesto planteado, ya que se refiere a las ordenanzas fiscales.

Es cierto que la valoración del arraigo vinculado a la vecindad administrativa debe de estar justificada de forma razonable. En este caso, la justificación puede venir originada en el art. 25.2 letra l) de la LBRL en cuanto es competencia municipal la promoción del deporte y la dotación de instalaciones deportiva y la ocupación del tiempo libre. Si, el

Ayuntamiento tiene una instalación dedicada a la náutica deportiva y los vecinos del pueblo contribuyen desde el art. 18 de la LBRL al sostenimiento de las competencias y servicios municipales, no es ilógico pensar que la aportación de sus prestaciones económicas y personales ordenadas a las satisfacción de las competencias municipales tengan un reflejo en el baremo, en virtud del cual se otorgan los atraques, siempre que este sea proporcionado y ponderado entre el resto de los criterios y no impida el acceso a otros ciudadanos. Nótese que la legra g) del precepto enunciado permite a los vecinos exigir el establecimiento de servicios públicos, en el supuesto de constituir competencias municipales de carácter obligatorio.

El derecho de igualdad ante la Ley se configura como una prohibición de discriminación, de tal manera que ante situaciones iguales deben darse también tratamiento igual, estando por ello vetado un desigual e injustificado tratamiento legal por no ser razonable (23/81, de 10 de julio; 7/82, de 26 de febrero; 148/90, de 1 de octubre; 114/92, de 14 de septiembre). Llegamos de esta manera al punto esencial respecto a que debe examinarse en cada caso para apreciar si ante un distinto tratamiento existe o no discriminación ante la ley; *una justificación objetiva razonable.* En efecto, el principio de igualdad no impide el trato desigual en todo caso y circunstancia: *diversidad no es discriminación.* Cuando, valoradas las situaciones que concurren, y por mucho que sean éstas similares o parecidas, se regulan de forma distinta por causas justificadas y razonables, no cabe hablar de trato discriminatorio o desigual. El principio de igualdad no se presenta, así como una prohibición a diferenciar situaciones distintas dándoles un tratamiento diverso; en realidad la esencia de la igualdad no consiste en proscribir diferenciaciones o singularizaciones, sino en evitar que éstas carezcan de justificación objetivamente razonable.

De esta forma, la igualdad ante la ley exige que ante supuestos de hecho iguales es extraigan idénticas consecuencias jurídicas, de modo que la introducción de elemento o factores de diferenciación que no sean racionales o carezcan de fundamento serán determinantes de la discriminación; por el contra, cuando tal diferenciación obedezca a casos objetivamente racionales y las medidas se adopten bajo criterios razonables de proporcionalidad entre los medios empleados y la finalidad perseguida, no cabe hablar de desigualdad. Las diferencias serán constitucionalmente lícitas no sólo porque el fin que se persigue lo sea, sino porque además las consecuencias jurídicas que resulten de dicha diferenciación sean también adecuadas y proporcionadas al fin, de modo que la relación entre la medida adoptada, el resultado que se produce, y el fin constitucional, evitando resultados gravosos o de medidos (sin ánimo exhaustivo, 22/81, de 2 de julio; 10/83, de 21 de febrero; 6/84, de 24 de enero; 23/84, de 20 de febrero; 99/84, de 5 de noviembre; 13/86, 30 de enero).

Desde otra perspectiva, si las situaciones similares con distinto tratamiento no vulneran el principio de igualdad, cuando haya en ello una razón objetiva suficiente, con mucha más razón tampoco será discriminatorio el tratamiento distinto que se dé a situaciones que también lo sean. Señalar en este sentido, que en muchas ocasiones la consideración de situaciones distintas de aquéllas que en principio podían parecer

similares viene determinada por una motivación razonable y suficiente que posibilita precisamente tal diferenciación (8/82, de 4 de marzo; 81/82, de 21 de diciembre: 70/83, de 26 de julio).

Este es el caso que nos ocupa, a nuestro juicio, y aceptando la diversidad interpretativa, en el ámbito local el legislador estatal ha querido diferenciar en relación a las competencias entre las que se encuentras las instalaciones náutico deportivas, a aquellas personas que han adquirido la vecindad administrativa, en un determinado municipio a través del padrón municipal (arts. 15 y ss. de la LBRL), frente al resto de ciudadano, ya que es predicable para aquellos un estatuto propio contenido en el art. 18 del mismo texto legal, que les obliga a contribuir de forma singular mediante prestaciones económicas y personales a la realización de las competencias municipales (arts. 25 y 26 LBRL). Y, por otro lado, les habilita a su disponibilidad de forma prevalente, máxime en el caso de competencia municipales de carácter obligatorio, como es el caso de las instalaciones deportivas y ocupación del tiempo libre (náutica deportiva, art. 25.2 letra l) LBRL), lo que permitiría incluir un baremo de forma racional y proporcionado, que tenga en cuenta la vecindad administrativa, ya que la dársena es una instalación deportiva y los vecinos tienen el derecho a su disfrute. Esta sería la justificación del criterio diferencial frente de los ciudadanos.

e.- Las alegaciones presentadas con fecha 8 de mayo de 2023, se limitan a reiterar aspectos ya tratados en este informe y formulan críticas de índole personal o político, ajenas al debate jurídico. De este modo expone su queja en relación con el tratamiento de las asociaciones y su participación el Reglamento circunstancia no prevista en ninguna norma jurídica. Las Administraciones Públicas y sus dirigentes tienen, dentro del principio de legalidad, ciertas facultades de oportunidad y conveniencia, por supuesto, sometidas al imperio de la Ley. Nada hay rechazable en la decisión política de elaborar un Reglamento, ni exige la participación de Asociación alguna en la redacción del mismo, que por otra parte se ha dado en la fase de consultas previas y alegaciones.

La Ley de Bases de Régimen Local 7/85, de 2 de abril, en su art. 4 atribuye a las Administraciones Locales el principio de autoorganización que se mueve en los confines del principio de legalidad y dentro del genio expansivo del Estado de Derecho. Estas decisiones además, se enmarcan en la satisfacción de los intereses generales, ya que la Administración actúa con sometimiento a la Ley y al derecho y sirve con objetividad al interés general (art. 103 y 106 CE).

f.- Considera el compareciente que existe una suerte de adjudicación directa a unas asociaciones creadas “ad hoc”. Tal afirmación carece de fundamento, por cuanto que estas asociaciones existían, limitándose el Reglamento a recogerlas como una forma organizativa. Los atraques no se ceden a las asociaciones, estas son un mero instrumento para aglutinar la participación de los usuarios de los atraques, favoreciendo la administración unitaria de las dársenas en la conservación y mantenimiento, de las que forman parte necesariamente los usuarios (art. 1.2, 4.1, 22 y ss., del Reglamento de

Gestión), sin que el compareciente haya demostrado un solo vicio de ilegalidad, ni invocado precepto que se oponga a dicha regulación.

El principio de autoorganización citado resulta inherente a las Administraciones públicas locales (art. 4.1 a) de la LBRL 7/85) determina que el Ayuntamiento de Astillero, a través del Reglamento de gestión de la dársena, tiene una amplia capacidad para organizar la gestión, administración y conservación de la dársena sólo limitada por las disposiciones legales y reglamentaria aplicables y como toda potestad discrecional, sometida al control judicial por vulnerar normas de rango superior o el propio título concesional (STS de 10 de octubre de 1987, entre otras muchas). No obstante, la Administración tiene una amplia libertad de elección entre las alternativas que se presenten, tales como gestionarlo directamente, buscar una colaboración más amplia o limitada con los usuarios de la dársena o auxiliarse de un profesional. El Reglamento de puertos deportivos de 26 de septiembre de 1980, modificado en 1989, contempla la posibilidad de que la explotación y conservación de las instalaciones puedan llevarse a cabo en cualquiera de las formas establecidas para ello en la legislación vigente pero conservando en concesionario (Ayuntamiento de Astillero) su carácter de tal ante el Estado, a los efectos de sus derechos y obligaciones.

g.- Considera el compareciente que el Ayuntamiento ha obtenido la concesión de forma ilegal y que está administración no había podido participar en el concurso, en el que a su juicio hay un ánimo de lucro. Se trata de una descalificación genérica carente de base jurídica y sin sustento legal alguno. La concesión está vigente, no ha sido recurrida, y es un acto firme. Las personas jurídico-públicas tienen el reconocimiento de la personalidad jurídica y capacidad de obrar.

La capacidad jurídica del derecho público implica la posibilidad de entrar en el tráfico jurídico, allí donde una norma las autoriza para ello y, en todo caso, con carácter general, tienen capacidad jurídica de obrar. Como todas las personas jurídicas esta capacidad se refiere también al orden patrimonial y procesal. El art. 4 de la LBRL, establece el conjunto de prerrogativas de los municipios en calidad de Administraciones Públicas territoriales para la efectividad de su autonomía garantizada constitucionalmente (art. 2). Para el cumplimiento de sus fines y en el ámbito de sus respectivas competencias, tienen plena capacidad jurídica para adquirir toda clase de bienes, explotar obras y servicios públicos, celebrar contratos, etc.

En consecuencia, este precepto, capital a los efectos que nos ocupa, permite en su relación con lo dispuesto en los arts. 1 y siguientes de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común, junto con los arts. 2, 3 y 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del régimen jurídico del sector público, comparecer en el procedimiento de otorgamiento de dicha concesión.

Además de ello, y acudiendo al régimen específico del dominio público portuario (art. 84.3 LPAP 33/2003), observamos que las Administraciones Públicas pueden ser titulares de Administraciones y concesiones, tanto del dominio público portuario, como del marítimo-terrestre (arts. 73 y siguientes de la Ley de Costas 22/88). Para el primero la propia Ley de Puertos habilita esta posibilidad en el art. 83, letra a) y 86.1 letra c) del RD 2/2011, cuando incorpora en su redacción que las concesiones de las dársenas e instalaciones náutico-deportivas, puedan ser solicitadas por un club náutico o por cualquier otra personal natural o jurídica.

La legislación estatal en materia de puertos deportivos constituida primeramente por la Ley 55/1969, de 26 de abril, derogada desde 1992, ya contemplaba en sus arts. 10 y siguientes, la iniciativa de las Corporaciones Locales en la construcción de puertos de estas características (náutico- deportivas) a través de la correspondiente concesión tanto de la lámina de agua incluida en la zona de dominio público marítimo-terrestre, como de las correspondientes obras (arts. 12 y 13). Su reglamento aprobado por RD 2486/1980, de 26 de septiembre, y actualmente vigente en lo que no se oponga al RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba la Ley de Puertos del Estado (disposiciones final 29 y derogatoria única) ampara igualmente, esta posibilidad en los arts. 17 y siguientes, en los que se permiten las oportunas concesiones a las Corporaciones Locales para la construcción y explotación de un puerto deportivo o una zona deportiva, previa elaboración del correspondiente proyecto (véase MARÍA ZAMBONINO PULITO, "*Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*", Tirant lo Blanch, Valencia, 1997).

Esta Administración procedió a la solicitud de concesiones administrativas para los puertos deportivos, dársenas San José y Orconera de Astillero, ejecutando las correspondientes obras (construcción de pantalanes, pilotes de sustentación, etc.) en los años 1996 y 2001 se procedió a la adjudicación de las obras con unos importes de 42.998.219 pesetas (258.424'50 euros), para la primera y 87.500.571 pesetas (525.889'02 euros). Lo que asciende a un total IVA incluido de 784.313'52 euros. De no concurrir a esta nueva concesión habría de retirarse parte de estas instalaciones aún útiles o, en su caso, sería un tercero quien se beneficiaria de las mismas ya que en la actualidad, según fuentes técnicas resta una vida útil de entre el 30% y el 40% de su valor, aproximadamente.

Además de lo expuesto y del carácter preexistente de estos puertos deportivos, la Ley de Bases de Régimen Local 7/85, de 2 de abril, en su art. 25.2 establece como competencias propias en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas "*la promoción del deporte e instalaciones deportivas y de ocupación del tiempo libre*". El Reglamento de puertos deportivos estatal de 26 de septiembre de 1980, considera éstos instalaciones deportivas desde su art. 2 en el que se señala (apartado 2º) que la clasificación de las zonas deportivas ubicadas en un puerto, se determinará según el conjunto de sus instalaciones. De igual modo su art. 1.3 indica que los puertos deportivos son instalaciones deportivas destinadas al servicio de embarcaciones de índole deportiva o de recreo, de donde se extrae una consecuencia: la competencia de esta Administración para presentarse al concurso de ambas láminas de agua tanto por actuar en un ámbito preexistente, cuanto por el anclaje normativo que encontramos en el art. 25.2

letra l) de la LBRL 7/85, que considera las instalaciones deportivas competencia propia del Ayuntamiento de Astillero en relación con los arts. 1 y 2 del RD 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos. En este mismo sentido obra el informe de la Jefatura de la asesoría jurídica de la entidad pública Puertos del Estado, de fecha 5 de julio de 2016.

h.- Crítica las tarifas a abonar por los atraques y considera que contravienen los objetivos establecidos en la exposición de motivos del Reglamento de Gestión. Pero éstas obedecen a los principios de estabilidad y sostenibilidad financiera de los costes de dicha concesión según su estudio económico, incluido en el proyecto técnico que deberán ser repercutidos a los usuarios en la forma y condiciones que se determinan en el mismo.

Por todo lo anterior procede desestimar la alegación.

[redacted] Alegaciones especificas del [redacted]

a.- Considera que en el art. 2 apartado cuarto, no se incluyen las varadas de emergencia en las rampas, motivadas en situaciones extraordinarias como la entrada de agua o la posibilidad de hundimiento. Se trata de una alegación extrajurídica sobre la que no cabe pronunciarse.

b.- El art. 4 apartado tres obliga a los amarristas a contratar los servicios de un administrador de fincas, cuestiona este apartado por considerarlo llamativo pero no justifica la objeción presentada, por lo que procede su desestimación, ya que no invoca ningún precepto o disposición contraria a exigencia de estos profesionales.

c.- En el artículo 6 apartado cinco no se refiere a la titularidad de la embarcación, sino a la “Condición especial asociados a las asociaciones de conservación”. Por lo contrario, el artículo 7 apartado cinco del Reglamento es el indicado. Se cuestiona la referencia a la titularidad de la embarcación y se propone la inclusión de porcentajes sobre el barco. Esta Administración Local puede configurar la titularidad de las embarcaciones para formar parte de la dársena como considere oportuno. La titularidad unitaria sobre el barco favorece la gestión de la dársena, evita que se divida la continencia de los derechos sobre el barco y permite una mejor exigencia de las responsabilidades al unificarse la titularidad en una sola persona física. Cuando el patrimonio se encuentra divido es más difícil exigir responsabilidades sobre el mismo, ya que estas deben de recaer sobre la parte alícuota de cada titular y puede dar lugar a transmisiones indivisas de difícil gestión.

El Tribunal Supremo se muestra escéptico respecto a la posibilidad de comunidad de bienes por partes alícuotas en las concesiones, tanto de dominio marítimo-terrestre, cuanto portuario, ya que tienen un carácter indivisible (arts. 93 Ley 33/2003, de Patrimonio de las Administraciones Públicas; arts. 64, 66, 69, 70, 71 de la Ley de Costas 22/1998; arts. 72, 81, 82 de la Ley de Puertos 2/2011), en su Sentencia de la Sala Contencioso-administrativo nº 211/2022, de 21 de febrero, va a sentar la siguiente doctrina:

"El Artículo 70.2 Ley 22/1988 de Costas, establece: Las concesiones no serán transmisibles por actos inter vivos. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o de legado, podrán subrogarse en los derechos y obligaciones de aquel en el plazo de un año. Trascurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Administración concedente, se entenderá que renuncian a la concesión.

Sin embargo, nos hallamos ante una concesión administrativa que constituye una unidad en origen y como tal transmitida, de quien las recurrentes traen causa, que permite la utilización del dominio público marítimo terrestre a un particular, estando en juego la protección del interés público, por lo que la regulación civil de la proindivisión no es trasladable a los efectos de la extinción de la concesión examinados.

(…) Es necesario retener el concepto de comunidad de bienes o condominio que se configura en nuestro primer Texto legal de Derecho Privado, que se funda en la teoría romanista de dicha institución, conocida por la Doctrina civilista como comunidad por cuotas, conforme a la cual cada uno de los cotitulares es propietario de una fracción ideal de la cosa, denominada cuota, con la importante consecuencia de que cada uno de ellos puede actuar como propietario de la misma, si bien condicionando determinadas decisiones a la concurrencia de la voluntad de todos los condueños, conforme se dispone en el artículo 394, al establecer que cada partícipe podrá servirse de las cosas comunes, siempre que disponga de ellas conforme a su destino y de manera que no perjudique el interés de la comunidad, ni impida a los copartícipes utilizarlas según su derecho. Se diferencia dicha configuración del condominio con la comunidad germánica o en mano común, conforme a la cual no existen cuotas ideales, sino que el derecho solo puede ejercitarse por la colectividad y, entre otras diferencias, los comuneros no tienen el derecho de división de la cosa.

(…) En el condominio constituido en la titularidad de una concesión administrativa como la de autos, en cada fracción en que pudiera dividirse el terreno afectado por la concesión concurrirían los derechos de cada una de las dos copropietarias de la concesión y, lo que es más importante a los efectos del debate, cada uno de los copropietarios puede disponer del derecho que genera la concesión, con las limitaciones que impone el mencionado artículo 394. Es decir, no cabe hacer una división ideal, como se pretende, sobre una parte legalizada en la transmisión de la concesión y otra ilegal, por no haberse legalizado la transmisión, porque cualquiera que fuese la porción de terreno sobre la que se pretendiese establecer ese régimen de ilegalidad, afectaría la cuota de quien había legalizado su adquisición. Conforme al sistema de comunidad de bienes que se regula en nuestro Código Civil, vigente la comunidad no existe adjudicación específica de derechos entre los comuneros y, como suele decirse gráficamente, hasta en la menor fracción en que pudiera dividirse la cosa desde el punto de vista físico, en esa ínfima porción concurriría cada copropietario con su cuota correspondiente. Así pues, mientras no se inste la división de la cosa común, y no es posible en estos supuestos, todos los propietarios tienen su derecho en toda la cosa y en todas las partes en que esta pudiera ser fraccionada. Si la cosa, como es el caso de autos, no puede fraccionarse por ser, jurídicamente indivisible, esa cotitularidad ha de mantenerse de manera indefinida, porque

el derecho de los copropietarios es, en su caso, la transmisión completa de la cosa o su consolidación en alguno de ellos".

d.- Cuestiona igualmente el artículo 6 apartado noveno en lo referente al título náutico como parte del baremo de adjudicación para acceder al atraque. En realidad, se está refiriendo al artículo 7, apartado noveno letra b) del Reglamento. Se trata de una opinión personal, sin refrendo legal. Aun cuando, no existan amarres en la dársena que permitan atracar barcos con la eslora que se corresponda con dichos títulos, ello no significa que la cualificación que estos ofrecen al titular del atraque no le beneficie, en cuanto supone una mayor capacitación y conocimiento lo que siempre es un mérito valorable.

e.- Introduce en art. 10 apartado dos letra c), que cuestiona la posibilidad de amarrar barcos ajenos al titular. Los derechos y obligaciones lo son para el titular del atraque y no para otros ajenos a la dársena, lo que puede dar lugar a situaciones especulativas y difícilmente controlables.

Sugiere una mayor concreción del apartado e) del precepto, en cuanto a las reparaciones. El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española describe el término reparación como "Arreglar algo que está roto o estropeado", en este sentido las rampas según el reglamento no son el lugar adecuado para efectuar esas reparaciones; si bien, las Asociaciones deberán aplicar esta norma de forma proporcional y con sentido común.

f.- Se opone al art. 30.7 y 30.9. El primer apartado referente a las medidas de la embarcación a las que se debería proporcionar unos márgenes o porcentajes en función de la eslora. Se trata de una alegación extrajurídica, pero la Entidad gestora aplicará la norma con los principios de proporcionalidad y racionalidad y el propio precepto establece una alternativa. En el apartado nueve, a su juicio, debe eliminarse de tener la prohibición de tener el motor en marcha cuando el barco está amarrado ya que ello va en detrimento de la conservación y mantenimiento del barco. Se trata de una cuestión técnica sobre la que esta Secretaria no debe pronunciarse.

Procede desestimar parcialmente esta alegación y estudiar si se estima oportuno los apartados a) y c) de la misma.

[redacted]Alegaciones especificas del [redacted]

Considera aplicable el régimen jurídico de la Ley de contratos del sector público y junto con ello la duración y prorroga establecido en ellos, cita en su defensa distintos preceptos de normas contractuales ya derogadas salvo la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de contratos del sector público. Esta invocación supone un craso error. Es sabido que los contratos administrativos tienen como finalidad el aprovechamiento de bienes y servicios para la administración. Por el contrario, la concesión del dominio público es un acto

administrativo que tiene como finalidad la autorización para su beneficiario del uso privativo de un bien de dominio público y en consecuencia un acto unilateral de imperio, con independencia de que esta conlleve o no un pliego de condiciones particulares, abundando en estas últimas facultades discrecionales de la administración y cláusulas de precario, lo que sí necesita es de la aceptación del solicitante (véase a estos efectos a MERCEDES LA FUENTE BENACHES, "*La concesión del dominio público*," Madrid, Montecorvo, 1988, entre otras muchas, págs. 75 y ss., dirá la autora:

"(…) la concesión del dominio público está justificada en la administración del patrimonio de las administraciones públicas en orden al otorgamiento del concesionario del disfrute privativo de una porción del dominio público. En primer lugar, rige el régimen jurídico de los bienes de dominio público. Los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad. En segundo lugar, se requiere de un título que permita de este uso. La concesión de dominio público es ese título jurídico que permite el uso excluyente de un bien de dominio público que ésta afecto al uso público. La concesión de dominio público, tiene un límite temporal. Los bienes de dominio público, después de ser concedidos siguen bajo el régimen jurídico-público y están fuera del comercio privado".

No se puede con menos palabras plasmar de mejor condición el régimen jurídico de los bienes que está excluido del ámbito de los contratos administrativos. La finalidad de la concesión del dominio público no es el aprovisionamiento de bienes y servicios para la administración, sino gestionar el aprovechamiento de un bien de dominio público bajo los principios de igualdad, racionalidad, proporcionalidad y libre concurrencia.

Cada una de las leyes citadas por el Sr. [redacted] contiene un precepto que excluye deliberadamente la gestión de los bienes inmuebles del ámbito de los contratos administrativos para situarlos en la legislación patrimonial de las administraciones públicas, como así ha advertido la doctrina más conspicua encabezada por el Sr. D. EDUARDO GARCIA DE ENTERRÍA, "Ámbito de aplicación de la ley de contratos de la administraciones públicas", en la obra colectiva "Comentario a la ley de contrato de las administraciones públicas", Civitas, Madrid, 1996, págs. 127 y ss., junto con otros autores sostienen la idea que aquí se afirma. Pero basta con advertir la lectura del art. 9 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público (LCSP), que acuña la regla tradicional mediante la cual las autorizaciones y concesiones sobre bienes de dominio público se rigen por la legislación patrimonial específica y propia en la que se incluye la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Así ha sido tradicionalmente, desde la Ley de Puertos de 1880 que en su art. 52 y ss. regulan las concesiones en esta materia, para pasar por el Decreto-Ley de Puertos de 1928, arts. 45 y ss., con especial referencia al art. 55 respecto a los plazos concesionales donde los regula detalladamente, hasta llegar a la legislación reguladora del dominio marítimo-terrestre constituida por la Ley 28/1969, de 26 de abril, de Costas que dedica un bien número de preceptos al otorgamiento de concesiones sobre el dominio marítimo-terrestre, complementada en el mismo día por la Ley de 26 de abril, de 1969 que regula los puertos deportivos (náutica deportiva), construibles bajo concesión por clubes náuticos y

municipios, como es este el caso, (art. 15 y ss.), amén de su Reglamento de 26 de septiembre de 1980, aún no derogado formalmente, donde regula detalladamente las disposiciones comunes a los concesionarios a un puerto deportivo (arts. 30 y ss.) para continuar con toda la legislación aplicable a la materia de puertos, que se ha citado en este informe y que culmina con el actual Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Expuesto lo anterior hay que rechazar categóricamente la existencia, tanto de contratos privados como administrativos, en el ámbito de la náutica deportiva de Astillero y específicamente en el amarre de los pantanales de la dársena Orconera. No solo por los abundantes preceptos invocados de la legislación expuesta, sino también porque el reglamento aprobado de gestión de la dársena Orconera de 26 de abril de 2001, se remite a esta misma legislación y en todo momento utiliza el término concesión, con las consecuencias jurídicas que aquí se han expuesto, incluyendo su adjudicación por un órgano administrativo, la Junta de Gobierno Local (antes Comisión de Gobierno) en ningún momento se menciona en dicho reglamento la existencia de un contrato de cualquier naturaleza.

En este mismo sentido opera, la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de julio de 2021, Recurso 1473/2020, en su fundamento jurídico sexto, ha establecido que el régimen jurídico de las concesiones demaniales en el ámbito marítimo-terrestre y portuario viene determinado por su regulación propia, siendo subsidiaria la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, siendo el título concesional inalterable como marco en el que se desenvuelven las relaciones entre los usuarios de los atraques y la administración actuante, por lo que si éste no preveía ninguna prórroga no puede obtenerse al margen del mismo. El Tribunal Supremo va a decir:

“[La respuesta a tal cuestión requiere que partamos del régimen jurídico aplicable a estas concesiones demaniales pues, como hemos recordado recientemente en nuestra sentencia de 20 de julio de 2021, rec.2800/2020, (en el mismo sentido, sentencias de 5 de julio de 2016, rec. 954/2014 FJ. 5 y de 11 de julio de 2014, rec. 5219/2011), estas concesiones sobre el dominio público portuario, como es la de autos, no se rigen por la legislación de contratos del sector público de la que se encuentran excluidas (arts. 4.1 o/ TRL Contratos Administraciones Públicas de 2011 y 9.1 LCSP de 2017), sino por la propia regulación contenida en el TRLPE (arts. 81 y ss.), aplicándose supletoriamente la legislación sobre costas (art. 67.1 TRLPE), así como la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (art. 84.3, de esta última norma)].”

Por lo que procede en este punto desestimar la alegación presentada y los argumentos a los que se contrae.

13. Las cuotas previstas lo son en función del estudio económico y del plazo que reste de la concesión.

Consideran los alegantes que las cuotas asignadas resultan injustificadas y excesivas salvo que sus importes tengan por objetivo indemnizar a los actuales titulares de las instalaciones que se van privados de su derecho modulo como consecuencia de la aplicación del nuevo Reglamento. Las cuotas están establecidas en función del estudio económico aprobado por la autoridad portuaria que sirvió de base a la licitación y en función en las actuaciones e inversiones que se han de acometer. Hemos rechazado desde un punto de vista jurídico la existencia de un derecho adquirido por parte de los amarritas, sin perjuicio de las peticiones concretas que se puedan resolver y ya hemos advertido de las situación de precario y de sus consecuencias. No procede la exención del pago de la cuota inicial, ni de ninguna otra, ni se contempla en el proyecto que concurrió a la licitación.

La Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas 33/2003 (art. 84) somete las concesiones de uso privativo a contraprestación, máxime si la Administración ha debido realizar desembolsos (art. 93.4). La gestión patrimonial se endereza a satisfacer el principio de buena Administración (arts. 78.2 y 80.7 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por RD 1372/1986, de 13 de junio). En este caso concreto y siguiendo los principios antedichos, esta Administración, de acuerdo con el pliego correspondiente, deberá consignar las tarifas aplicables a la ocupación, así como otros gastos a desembolsar, conforme a lo dispuesto en los arts. 178.1, 180, 190 y 192 del RDL 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba la Ley de Puertos del Estado, repercutibles en los usuarios de las dársenas.

14. Resumen y conclusiones.

a.- El Ayuntamiento de Astillero ha sufragado el coste de las instalaciones incluyendo el dragado como queda acredito en el cuerpo de este informe, sin perjuicio de los cánones y tasas que hayan de abonar los amarristas, notoriamente económicas, sin que se haya presentado ningún estudio en contrario.

b.- La concesión otorgada con anterioridad se ha extinguido y frente a ella no caben derechos adquiridos por estar ante un bien constitucionalmente protegido (zona de dominio público marítimo-terrestre y portuaria) con las características de inalienabilidad e imprescriptibilidad. La nueva concesión se ha otorgado al Ayuntamiento de Astillero bajo los principios de publicidad y concurrencia, con un estudio económico no impugnado, ni cuestionado. La adjudicación se ha otorgado por el órgano competente (Autoridad Portuaria) y los cánones por los atraques están por debajo del precio del mercado y son asequibles, sin que se acredite lo contrario. Las cuantías oscilan entre los 2.000€ para un

atraque de 6,5 de eslora por 2,2 de manga hasta los 5.600€ para una eslora aproximada de 10,2.

c.- No resulta admisible jurídicamente la existencia de un derecho preferente o prórroga forzosa que contradice las disposiciones legales aplicables, el titulo concesional y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Tribunal Constitucional y Tribunal Supremo.

d.- Los atraques deben ser adjudicados siguiendo los principios de publicidad, concurrencia y mediante criterios de adjudicación que se ajusten a las reglas de adecuación al objeto, proporcionalidad, igualdad y racionalidad. La vinculación y el arraigo se justifica a través del padrón municipal, ya que la condición de vecino conforma un estatuto jurídico legal con derechos y obligaciones entre los que se encuentra contribuir a las cargas fiscales (art. 18.1 LBRL 7/1985, 2 de abril).

15. Consecuencias en ámbito penal.

El Reglamento de gestión de la dársena, es una disposición de carácter general, arts. 47.2 y 128 y ss. de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, reguladora del Procedimiento Administrativo Común, donde sólo cabe la nulidad frente a los vicios que pueda adolecer e impugnable tanto de forma directa como indirecta, ante la sala de lo contencioso-administrativa del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (arts. 10.1.b, 25, 26 y 31 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso Administrativa). Ahora bien, aprobar algunas de estas pretensiones en relación con el dominio público marítimo-terrestre y portuario como son: la existencia de una prorroga no otorgada por los pliegos, un supuesto derecho preferente, derechos adquiridos y otros, sin competencia alguna con omisión total y absoluta del procedimiento, en contra de diversos preceptos legislativos y de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Tribunal Constitucional y Tribunal Supremo podría hacer incurrir en una infracción penal, sin perjuicio de lo que disponga la autoridad judicial competente. Nos remitimos a la sentencia 161/2021, de la Audiencia Provincial de Santander, sección tercera, de 22 de abril de 2021, en la que fue parte esta Administración[2].

[2] En dicha sentencia la Audiencia Provincial aclara y diferencia entre el delito de prevaricación y la irregularidad o ilegalidad administrativa. Debe recordarse que el bien jurídico protegido del delito de prevaricación previsto en el art. 404 del Código Penal, conforme a reiterada jurisprudencia por todas las recientes sentencias del Tribula de Supremo del 19 de mayo de 2020, es el recto y normal funcionamiento de la Administracion, con sujeción al sistema de valores instaurado en la Constitución, tutelando el correcto funcionamiento en el ejercicio de la función publica, de acuerdo con los parámetros constitucionales que orientan su actuación, como son: 1º). El servicio prioritario a los intereses generales. 2º). El sometimiento pleno a la Ley y al derecho. 3º). La absoluta objetividad en el cumplimiento de sus fines (art. 103 CE). El delito de prevaricación administrativa es el negativo del deber que se impone a los poderes públicos de actuar conforme a la Constitución y al ordenamiento jurídico. Por ello, es la respuesta penal ante los abusos de poder que representen la negación del estado de derecho, pues nada lesiona mas la confianza de los ciudadanos en sus instituciones que ver convertidos a sus representantes públicos en vulneradores de la legalidad de la que ellos deberían ser los primeros custodios (STS 600/2014, de 3 de septiembre). Para ellos es necesario que exista una grave arbitrariedad no basta con una mera ilegalidad. La arbitrariedad de la que hablamos supone una gravísima contradicción con el derecho que no es sostenible mediante ningún método más o menos aceptable de la interpretación de la ley, también cuando falte una argumentación jurídica razonable, distinta de la voluntad de su autor, convertida irrazonablemente en aparente fuente de normatividad. O bien, cuando la resolución adoptada, desde un punto de vista objetivo, no resulta cubierta por ninguna interpretación de la ley basada en cánones interpretativos admitiditos o admisibles. Cuando esto ocurre la resolución dictada no actúa orientada hacia el derecho, sino constituida la voluntad del órgano en fuente propia de normatividad actuación proscripta por el ordenamiento jurídico. Como hemos dicho el delito de prevaricación no sustituye a

Procede la desestimación de las alegaciones en los términos expresados anteriormente.

2.- Alegaciones presentadas por la Asociación de atraques dársena Orconera, en su sesión de 11 de abril de 2023, y en su nombre el presidente [redacted]

El escrito recoge una declaración en la que se limita a dar cuenta de las fechas de creación de las dársenas y distintas manifestaciones del Sr. Ortiz Uriarte, cuando ejercía su cargo de Alcalde, sobre las que no procede pronunciamiento alguno. Se formulan distintas consideraciones extrajurídicas, advertencias y avisos de los que debemos destacar el siguiente, se advierte que la Asociación no admitirá nuevos asociados hasta que "*tengan un amarre definitivo los actuales socios*". El Estado de Derecho despliega toda su eficacia y se dirige a todos los ciudadanos, con independencia de su condición de miembros o no de una asociación y obliga al cumplimiento de la ley, y para ello las administraciones publicas cuentan con la posibilidad de ejecutar subsidiariamente sus actos administrativos y la colaboración de los cuerpos de seguridad del Estado, en aras a satisfacer el principio de legalidad y sin perjuicio de lo que disponga la autoridad judicial, una vez se hayan ultimado los procedimientos de adjudicación de las dársenas.

El Tribunal Supremo ha señalado en multitud de pronunciamientos que el dominio marítimo-terrestre y portuario no puede ser ocupado sin título o una vez extinguido éste, procediendo al desalojo de quienes se oponga a la legalidad vigente (STS 7 de octubre de 2008, Recurso 7627/2005, de 5 octubre de 2011, Recurso 6050/2011, 1 de abril de 2013, Recurso 1021/2010 y 12 de abril de 2012, Recurso 5972/2011). La ocupación sin título constituye una infracción administrativa grave que lleva aparejada la correspondiente sanción que será solidaria, cuando resulte más de un sujeto responsable (SSTSJ de Cantabria, sala de lo contencioso, de 2 de junio de 2009, recurso 82/2008 y de 8 de mayo de 2009, recurso 62/2008).

La naturaleza jurídica de los puertos deportivos es la de bienes demaniales, lo que determina la aplicación a los mismos de los principios inherentes a toda propiedad publica, entre ellos, la necesidad de sujetarse a la concesión administrativa, entre sus clausulas se establece la del plazo que debe ser respetada inexorablemente, junto con las reglas de inalienabilidad, inembargabilidad, imprescriptibilidad de dichos bienes, lo que conlleva a la finalización del plazo del título, los beneficiarios de las dársenas deban desalojar la porción del dominio público usada, sin quepa oponer por parte de estos ningún derecho previo a

la jurisdicción contencioso-administrativa en sus labor genérica de control del sometimiento de la actuación administrativa a la ley y al derecho, sino que sanciona supuestos limites en los que la posición de superioridad que proporciona el ejercicio de la función publica es utilizada para imponer arbitrariamente el mero capricho de la autoridad y funcionario, perjudicando al ciudadano o intereses generales en un injustificado ejercicio de abuso del poder, de forma que, no es la mera ilegalidad lo que se sanciona, si no la pura arbitrariedad en sus modalidades de agresión más peligrosas y no la simple la infracción de la ilegalidad administrativa.

continuar con tal uso (STS de 3 de junio de 2003, ARZ 5596, 9 de junio de 2203, ARZ 4374).

Procede desestimar la alegación presentada, de acuerdo con lo expuesto en el cuerpo de este informe.

3.- Alegaciones presentadas el [redacted]

Estima oportuno realizar una serie de consideraciones en relación con el art. 7.5 apartado a) y 9 apartados b) y c) del Reglamento de Gestión. En el primero solicita se incluya la posibilidad de que la propiedad del barco pueda estar repartida a partes iguales entre el solicitante y el conyugue, ya que tiene incidencia en el régimen económico matrimonial, tanto en la separación de bienes, como en el régimen de la dársena. En el segundo solicita se incluya como valoración, no sólo el nivel de titulación, sino la antigüedad en la misma y le parece injusto el apartado c) relativo a la propiedad del barco. Estima que deben quedar excluidas del cómputo aquellas embarcaciones amarradas actualmente en ambas dársenas *"sin derechos adquiridos en la anterior concesión y de forma irregular*".

a.- Respecto a la primera de las sugerencias, plantea algunas disfunciones en la gestión de las infracciones por el principio de personalidad de las mismas y la división de la continencia de la responsabilidad, también exigencia y ejecución de créditos y deudas que tengan como referencia la propia embarcación como garantía de las mismas, pero no existe un inconveniente en su estudio por la Comisión Informativa.

b.- Respecto a la segunda referida al art. 7.9 apartado b), en la que se solicita la valoración en la antigüedad de la titulación, no justifica los criterios de esta modificación del precepto y no se estima razonable, ya que en este caso la antigüedad en la obtención de los títulos no aporta un competente adicional de capacitación o pericia basado en la normativa aplicable. Dicho en otros términos, un arquitecto con 20 años de antigüedad puede ejercer la profesión igual que otro que haya obtenido hace un año el titulo; es decir, el titulo es el que habilita para ejercer una determinada actividad, en este caso, tripular una embarcación con independencia de su antigüedad. Pudiera ser también que un usuario de la dársena tuviera hace mas de 20 años el titulo de patrón de yate y no hubiese ejercido dicho rol, frente a otro que lo vienen haciendo habitualmente habiéndolo obtenido más recientemente, la antigüedad en el titulo no es más que una mera presunción de experiencia y no resulta especialmente acreditativa de la mayor o menor capacidad para tripular una embarcación.

c.- Propone reducir el porcentaje regulado en el art. 7.9 apartado c), de la antigüedad en la titularidad de la embarcación, para en su opinión equilibrar "*las oportunidades entre las rentas y edades, al mismo tiempo que valorar la necesaria vinculación a la actividad náutica*". No comprendemos bien a que se refiere con esta redacción. En todo caso, corresponde al órgano político decidir entre diversas opciones

normativas la que considere más adecuada, dentro del margen de discrecionalidad otorgado, siempre que el baremo se ajuste a la ley sea proporcionado y racionalmente coherente. En este supuesto, se trata de un baremo objetivo consistente en la mayor antigüedad en la propiedad de un barco, que presupone la vinculación de su titular con la náutica deportiva y la necesidad de un atraque para mantenerla. El porcentaje de dicho baremo es concorde con la importancia que se confiere a dicho criterio objetivo, que podrá ser opinable o no, en función de los legítimos intereses y aspiraciones de los aspirantes a los atraques, pero no por ello rechazable, ya que se enmarca en el ámbito de la discrecionalidad normativa explicada.

Procede desestimar la alegación presentada salvo el apartado a) que se somete a estudio por el órgano competente.

4.- Alegaciones presentadas el [redacted]

Relata que es dueño de una embarcación de 6,4 metros de eslora con bandera francesa, amarrado en la dársena de la Orconera desde el 2011 y estima que el art. 7, apartados:

"3.B: en referencia a la documentación oficial de embarcación y en particular a la hoja de registro, licencia de navegación, certificado de registro español y certificado de navegabilidad y,

Apartado 9.D: para acreditar la antigüedad de la embarcación, en toco caso de que la embarcación no estuviera matriculada se utilizara el medio acreditativo previsto en esta norma (refiriéndose al RD 1435/2010), en especial, el certificado de inscripción."

A su juicio, harían referencia exclusivamente a barcos con bandera española y no exigible a una embarcación con pabellón francés. Acompaña a esta afirmación distintas respuestas de la Dirección General de la Marina Mercante (12 de marzo de 2013, 27 de octubre de 2020), a preguntas de la Asociación de navegantes del recreo y respuesta de la Capitanía Marítima de Santander de 22 de marzo de 2013.

a.- Hay que tener en cuenta que el primero de los apartados hace referencia a la documentación oficial de la embarcación para que su titular pueda ser adjudicatario de un futuro atraque en la dársena Orconera (art. 7.3.b). Una cosa es no tener obligación expresa de matricular o no una embarcación; y otra muy distinta es carecer de documentación alguna. Lo que pretende el precepto aludido es que se acredite la identidad y titularidad de la embarcación para la que se solicita el atraque, por lo que deberá estudiarse este supuesto para determinar que documentos procede exigir a una embarcación de bandera francesa.

El Real Decreto 1435/2010, de 5 noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y

séptima del Registro de matrícula de buques, considera en Disposición Transitoria Única apartado dos, que las embarcaciones ya abanderadas y matriculadas seguirán usando las licencias de navegación de las que vayan provistas hasta que realicen alguna de las operaciones o actos que motivan la modificación registral en la hoja de asiento, en cuyo momento se sustituirán por el certificado de registro español- permiso de navegación creado por el propio decreto.

Esta norma excluye de su ámbito de aplicación consagrado en su art. 3 a aquellas embarcaciones de recreo con eslora inferior a 12 metros, siempre que su equipo propulsor ostente el marcado CE[3], aunque se permite su abanderamiento de forma voluntaria. Estas embarcaciones excluidas, que hayan decido no abanderarse bajo pabellón español, ni matricularse en las listas correspondientes estarán sujetas al régimen especial previsto en el art. 8 y a cambio deberán solicitar un certificado de inscripción con número secuencial anualizado, con inscripción en la correspondiente lista de distrito mediante solicitud normaliza (véase la instrucción de servicio nº 6/2020, relativa a la aplicación de este real decreto emitida por la Dirección General de la Marina Mercante). El art. 8.6 del RD 1435/2010, exige a estas embarcaciones un certificado con un número secuencial anualizado en los siguientes términos:

"El distrito marítimo, en un plazo máximo de quince días, a instancia del adquirente de la embarcación, expedirá a estas embarcaciones, un certificado de inscripción con número secuencial anualizado, según el modelo del anexo V atendiendo a su eslora, y de acuerdo con lo siguiente:

a) Los titulares de estas embarcaciones solicitarán su inscripción en la correspondiente lista del distrito que deseen mediante solicitud normalizada, según el modelo del anexo VI, disponible en cualquier distrito marítimo y en la dirección del registro electrónico del Ministerio de Fomento (https://sede.fomento.gob.es).

b) Las solicitudes deberán acompañarse de una copia de la factura de compra o del pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en los casos de cambio de titularidad mediante contrato de compraventa, o del título que acredite el derecho de disfrute de la embarcación, así como la documentación acreditativa del pago o, en su caso, no sujeción o exención del impuesto especial sobre determinados modos de transporte".

El art. 7.3 letra b) del Reglamento de gestión podría incorporar un apartado sexto que diga:

"6. Aquellas embarcaciones sin marcación CE que no estén abanderados o matriculados en España, según los arts. 3.2 y 8.6 del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, presentarán los documentos y requisitos contenidos en este último precepto y

[3] Conforme al Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes, art. 4 apartado 32: Marcado CE: El marcado por el que el fabricante indica que el producto es conforme con todos los requisitos aplicables a los productos objeto de este real decreto establecidos por la legislación de armonización de la Unión que prevé su colocación. El art. 31 obliga a las embarcaciones a tener el marcado CE, con las obligaciones derivadas de este Decreto, entre ellas de portar documentación técnica.

especialmente el certificado de inscripción con número secuencial actualizado atendiendo a su eslora, así como su inscripción en la correspondiente lista de distrito acompañando los documentos que acrediten su titularidad, así como aquellos otros que determinen ésta y las características de la embarcación.

También cumplirán con los apartados a), b) regla cinco, c), d) y e) de este precepto."

Sin perjuicio de esta propuesta se podrá hacer una consulta técnica para determinar cuáles son los documentos exigibles para la identificación de este tipo de embarcación.

b.- Por lo que hace referencia al apartado 9.d), se trata de un medio para acreditar la antigüedad de la embarcación que no excluye la utilización de otros y así lo expresa el precepto:

"La antigüedad de los barcos se acreditará mediante el certificado de registro español-permiso de navegación, contemplado en el art. 6 del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques. En caso de que la embarcación no estuviera matriculada se utilizará el medio acreditativo previsto en esta norma, en especial, el certificado de inscripción".

El propio precepto da una solución para el supuesto de que la embarcación no estuviera matriculada, utilizándose cualquier otro medio acreditativo en especial, el certificado de registro, tal vez fuera conveniente matizar esta redacción para dotarla de una mayor claridad en el siguiente sentido:

"En caso de que la embarcación no estuviera matriculada, conforme al art. 8.6 del RD 1435/2010, de 5 noviembre, se utilizará cualquier medio válido en derecho, acreditativo de la titularidad y antigüedad de la embarcación, preferentemente el certificado de inscripción con número secuencial anualizado, certificación de la correspondiente lista de distrito, copia del contrato de compraventa del barco, de la factura de compra o del abono del pago del impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, o bien, cualquier titulo que acredite el derecho de titularidad o propiedad de la embarcación.".

Procede estimar la alegación presentada y tomar en consideración las propuestas formuladas por esta Secretaria; o bien, puede remitirse consulta al equipo redactor del Reglamento y a especialista en materia de náutica deportiva, siguiendo las directrices expresadas en el contenido de éste documento, que se someterá a informe si fuera necesario.

III. CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Procede la desestimación de las alegaciones en los términos comprendidos en el cuerpo de este informe según sus argumentos, ya que no se ajustan al ordenamiento jurídico vigente, con las excepciones expresamente contenidas en el apartado siguiente.

SEGUNDA.- Procede el estudio de las alegaciones que a continuación se relacionan:

a). Las realizadas por el Sr. D. [redacted], sólo en relación con las varadas de emergencia en las rampas (art. 2 del Reglamento), y el articulo 7 relativo a los porcentajes de propiedad sobre el barco, desestimando en lo demás la alegación presentada.

b). Las realizadas por el Sr. D. [redacted], en relación solamente con el art. 7.5. a) del Reglamento, relativo a los porcentajes de propiedad sobre el barco, desestimando en lo demás la alegación presentada.

c). Las realizadas por el Sr. D. [redacted], en lo relativo a la procedencia de la documentación exigible a un barco de bandera francesa (art. 7.3.b del Reglamento), a propósito de las aclaraciones pertinentes, si fueran necesarias, en relación con la antigüedad de una embarcación que no estuviera matriculada conforme a el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima.

Se propone al efecto la redacción nueva de varios párrafos aclaratorios para incorporar el supuesto planteado por el compareciente, sin perjuicio de recabar la colaboración de expertos en la materia.

TERCERA.- Procede a la mayor brevedad posible y tras la aprobación definitiva del Reglamento, iniciar el proceso de adjudicación de los atraques, habida cuenta de la situación de precariedad actual de los usuarios y las consecuencias patrimoniales para esta Administración.

CUARTA.- Tras incorporarse las observaciones pertinentes y relacionadas en este informe se formulará el texto refundido, para su aprobación definitiva por el Pleno Corporativo y ulterior publicación el boletín oficial de Cantabria, transcurrido el plazo de 15 días entrara en vigor de conformidad con el art. 70.2 de la Ley 7/85, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

QUINTA.- Procede la desestimación de las alegaciones y su notificación a los interesados. Contra la aprobación definitiva adoptada por acuerdo de Pleno Municipal, podrán tras su publicación en el boletín oficial de Cantabria, interponer directamente

recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, conforme a los arts. 10.1 letra b y 25.1 de Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora del régimen contencioso administrativo.]

Se procede al debate de los puntos 2º y 3º de manera conjunta.

El Sr. Concejal D. José Antonio García Gómez, en nombre y representación del Partido Popular, expone que el Reglamento de Gestión de las Dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero ya tuvo lugar el pasado mes de marzo en un pleno extraordinario tras su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria se han presentado un conjunto de 16 alegaciones las cuales han sido estudiadas y valoradas por el señor secretario mediante la redacción de un detallado y minucioso informe que en su resolución concluye que se desestiman gran parte de dichas alegaciones presentadas ya que no se ajustan al principio de legalidad vigente, algunas otras alegaciones han quedado admitidas y tenidas en cuenta mediante la redacción de nuevos párrafos aclaratorios desde el Grupo Municipal Popular tenemos constancia de la existencia de un informe dado por la autoridad portuaria y hemos revisado las alegaciones y consideramos por parte, de nuestros servicios jurídicos que algunas de las alegaciones rechazadas podrían estar fundadas en hechos razonables y por ello pueden dar lugar a posibles reclamaciones judiciales Este es un hueso de los muchos que tienen tal como ya lo he repetido en plenos anteriores y es su responsabilidad como equipo de gobierno tomar las decisiones y afrontar las consecuencias que puedan derivar de ellas, no nos carguen a los grupos políticos de la oposición con sus responsabilidades todo ellos producto de las decisiones tomadas por ustedes en la anterior legislatura.

La Sra. Concejala Dª. Judith Pérez Ezquerra, en nombre y representación del Partido Socialista Obrero Español, efectivamente traemos hoy las alegaciones la resolución de las mismas y la aprobación definitiva del texto refundido del reglamento efectivamente felicitar al secretario que ha hecho un informe muy pormenorizado de todas las alegaciones presentadas, algunas por lógica y por sentido común tal como hemos visto en la comisión han sido admitidas. Pero hay otras alegaciones que bueno yo he estado revisando estos días y teniendo en cuenta también una reciente sentencia que ha habido en el municipio colindante precisamente con una controversia, que puede dar lugar en pocos meses precisamente con este reglamento entiendo que esa controversia jurídica pueda afectar no solo a los usuarios actuales sino a los futuros y a la propia administración por lo tanto este grupo político va a abstenerse puesto que no es su responsabilidad más que advertir al equipo de gobierno en este caso de la posibilidad de tener un conflicto judicial una sentencia desfavorable teniendo en cuenta lo que acabo de referir una reciente sentencia que aunque afecte en este caso a una sociedad y no a una administración el contenido de la misma. Aunque ha sido recurrido pues lo inteligente y lo prudente sería esperar a una sentencia definitiva por parte de la justicia antes de tomar una decisión definitiva respecto a esta aprobación definitiva, por lo tanto reitero felicito por el trabajo pero las circunstancias y el momento actual judicial en el que se encuentra un tema voy a decir similares o casi casi calcado al que algunos vecinos y usuarios han presentado como alegaciones me hace contraer esas dudas como partido político y desde luego

jurídicamente mi obligación es defender a la institución y a los vecinos y por lo tanto este grupo político se va a abstener en este punto.

El Sr. Concejal D. Alejandro Hoz Fernández, en nombre y representación del Grupo Municipal Ciudadanos, pues la verdad es que después de efectivamente como ha hecho José Antonio a probar esto en el pleno hace unos meses es un tema que recurrentemente ha estado aquí la anterior legislatura y por el que yo creo que después de todo lo que pasó allá por 2017 que estemos en este punto y es cierto que estamos en este punto tarde no tiene que haberse llegado a este punto pero por fin estamos y yo creo que es algo positivo por lo que luego les comentaré todos los que están aquí conocen cuál es la situación y es yo creo que es obligado cumplimiento para la gestión pública para el que gestionamos algo público el llegar a un punto de acuerdo y en llegar a una solución definitiva para yo creo que salvaguardar los intereses de los vecinos de Astillero y los derechos de las personas que van a tener ahí un barco y un amarrista y sobre todo que lo tengan en igualdad de condiciones. Yo también lo quiero hacer quiero agradecer el trabajo del señor secretario con un informe absolutamente minucioso de muchísimas páginas Yo también lo quiero hacer no por redundante creo que sea menos necesario y también agradecer el trabajo de Vicente que desde primer momento se puso al frente de este tema que todos ustedes recordarán que el año 2019 todo el mundo lo definía como una patata muy caliente para el equipo de gobierno creo que después de unos años ha hecho un buen trabajo creo que estamos llegando una solución definitiva, vamos a pulir esta solución que decir al final este es el reglamento que se aprobó ahora pero después venderá habrá que desarrollar las bases para esa adjudicación de atraques como ya han dicho en el informe jurídico basándose en ese informe se aceptan propuestas en el trámite de exposición pública cualquier documento público tiene derecho eh cuando hay ese tipo de reglamentos y ordenanzas a una exposición pública se ha hecho se ha salvaguardado ese derecho hay gente que ha hecho que ha hecho esas alegaciones y en base a la legalidad que considerar entre servicio jurídico que ese servicio caliente mayor tiene que tiene para para asesorarse a la que tiene que hacer caso pues se han tomado estas decisiones y se ha probado o este este reglamento como ya digo para después desarrollar las bases.

Independientemente de lo que de lo que aquí se ha votado y como ha dicho secretario puede ser después de recurrido en cualquier sala de lo contencioso no también es no es menos cierto que nos interesa ya como ayuntamiento echar a andar esto sacarlo adelante y que deje de estar en la situación tan precaria como digo que está ya les avanzo creo que ya lo conocen el gabinete jurídico de la Autoridad Portuaria de Santander en ese primer reglamento que le hicimos llegar lo vio conforme a derecho no vio ninguna ilegalidad por lo que entendemos que la aprobación de este reglamento tiene la seguridad esperemos jurídica cuando le mandemos las bases de la Autoridad Portuaria de Santander y yo creo que pues insisto el trabajo puede ser recompensado con los próximos meses tener ya si no me equivoco ese procedimiento de apertura de solicitud abierto insisto vamos a probar este reglamento elaborado concienzudamente y esperando que se cumplan nuestros deseos si es que todo vaya bien cada adjudicaciones vayan bien y que no haya mayores problemas.

En el turno de réplica, la Sra. Concejala Dª. Judith Pérez Ezquerra, en nombre y representación del Partido Socialista Obrero Español, efectivamente no voy a insistir sobre la controversia jurídica, Yo pido en este caso el equipo de gobierno un poco de prudencia porque el informe de la Autoridad Portuaria de Santander lo que dice es que se ajusta un poco a las condiciones que se marcan siempre en este tipo de concesiones que es la previa comunicación y demás yo he leído el informe y jurídicamente no es un informe jurídico eso por salvar un poco la intervención del portavoz de ciudadanos, por lo demás el informe jurídico municipal hecho por el secretario insisto es pormenorizado, es contundente pero tenemos una sentencia de hace una semana con una controversia importante que podemos tener aquí próximamente con lo cual pues lógicamente responsabilidad en este caso del equipo de gobierno de tomar la decisión pero que sirva esto entre comillas como como advertencia a un futuro problema jurídico que se puede dar en el ayuntamiento para los usuarios y desde luego que la seguridad jurídica puede quedar entrecomillada si judicialmente nos dan en este caso, voy a decir a todos un varapalo por lo demás pues Insisto que este grupo municipal se va a abstener por las razones dadas.

El Sr. Concejal D. Alejandro Hoz Fernández, en nombre y representación del Grupo Municipal Ciudadanos, insisto con la prudencia que estamos tratando el tema de la sentencia que efectivamente está en nuestra cabeza o están o está atado por el por el Concejal de Hacienda no menos cierto que este es el trámite final que es evacuar el trámite final de la Administración pero el proceso administrativo continúa como ya he dicho hay instancias que en el caso de ver alguna regularidad podrán advertirnos pero creo que es importante avanzar en este tema porque estamos con una cuestión muy precaria a nivel a nivel Tesorería, a nivel pagos, a nivel cobros y tenemos que intentar solucionar esto cuanto antes con a toda la garantía jurídicas y yo creo que efectivamente la instancia superior nos parará si nos tienen que parar pero yo creo que tenemos que tomar este acuerdo porque es necesario para todo el mundo.

Terminado así el debate se pasó a ulterior votación que ofrece el resultado siguiente:

Votos a favor: Ciudadanos (14 votos)

Votos en contra: Ninguno

Abstenciones: PSOE (1 voto) y Partido Popular (1 voto)

La Cámara Plenaria municipal, por mayoría absoluta de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar el informe jurídico del Sr. Secretario del Ayuntamiento de Astillero titulado "**INFORME EN RELACIÓN CON LAS ALEGACIONES FORMULADAS AL REGLAMENTO DE GESTIÓN DE LAS DÁRSENAS Y ATRAQUES DEL AYUNTAMIENTO DE ASTILLERO".**

SEGUNDO.- Desestimar en su totalidad las alegaciones presentadas por las siguientes personas y entidades:

[redacted]

[redacted]

b) Asociación de atraques dársena Orconera, en su sesión de 11 de abril de 2023, y en su nombre el presidente [redacted].

TERCERO.- Estimar parcialmente las alegaciones presentadas por el [redacted] solo en relación con la sugerencia planteada respecto a la posibilidad de que el barco pueda tener una titularidad repartida entre el solicitante y el cónyuge y en los términos del informe del servicio jurídico. Desestimar en lo demás las alegaciones presentadas.

CUARTO.- Estimar parcialmente las alegaciones presentadas por el [redacted] solo en relación con la sugerencia planteada respecto a la posibilidad, en relación con el artículo 7.3 letra b) del Reglamento de gestión respecto de la documentación a presentar por los barcos que no estén abanderados o matriculados en España y carezcan de marcación CE, así como, el art. 9 letra d) del mismo, en lo referente a los medios para acreditar la antigüedad del barco, en los términos del informe jurídico. Desestimar en lo demás las alegaciones presentadas.

QUINTO.- Notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que contra la presente disposición general podrán interponer directamente recurso contencioso-administrativo por motivos de nulidad, ante la Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, en el plazo de dos meses a contar desde la publicación de la disposición impugnada con carácter definitivo en el Boletín oficial de Cantabria, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 47.2 de la LPAC 39/2015, art. 70.2 de la Ley de Bases de Régimen Local, y arts. 10.1 letra b), 19, 25.1, 26 y 46.1 de la LJ 29/1998.

3º.- APROBACIÓN DEFINITIVA DEL TEXTO REFUNDIDO DEL REGLAMENTO DE GESTIÓN DE LAS DÁRSENAS Y ATRAQUES DEL AYUNTAMIENTO DE ASTILLERO (EXPEDIENTE 4663/2021).

El Sr. Alcalde-Presidente D. Javier Fernández Soberón, presenta al Pleno, la aprobación definitiva del Texto refundido del Reglamento de gestión de las dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero, una vez examinado y resuelto las alegaciones presentadas, y habida cuenta de la desestimación en su mayoría salvo aspectos puntuales que no suponen una modificación sustancial del texto normativo, que queda redactado del modo que a continuación se transcribe.

PRIMERO.- Aprobar inicialmente el "Reglamento de Gestión, explotación y policía de las dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero" que a tenor literal dice:

REGLAMENTO DE GESTIÓN, EXPLOTACIÓN Y POLICÍA DE LAS DÁRSENAS Y ATRAQUES DEL AYUNTAMIENTO DE ASTILLERO. E.E. 4663/2021

Contenido

PREÁMBULO 51
CAPÍTULO PRIMERO: DISPOSICIONES GENERALES 55
Artículo 1.- Definición y titularidad. 55
Artículo 2.- Objeto y alcance de este reglamento. 55
Artículo 3.- Prelación de fuentes y vigencia 57
CAPÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN DE LOS USUARIOS Y DE LA MODALIDAD DE GESTIÓN 57
Artículo 4.- Gestión Dársenas 57
Artículo 5.- Libros de Registro 58
Artículo 6.- Condición especial asociados a las asociaciones de conservación 58
Artículo 7.- Procedimiento de Adjudicación atraques 58
Artículo 8.- Disposición de Atraques 63
Artículo 9.- Definición de amarrista 64
Artículo 10.- Obligaciones amarrista de Atraque 64
Artículo 11.- Bajas 65
Artículo 12. Imposibilidad de transmitir los derechos de atraque: excepciones 66
Articulo 13.- Provisión de atraques vacantes y cambios de atraques 66
Artículo 14.- Permuta de atraques entre adjudicatarios. 67
Artículo 15.- Solicitud de Cambio de embarcación compatible con las medidas del atraque. 68
Artículo 16.- Solicitud de Cambio de embarcación no compatible con las medidas del atraque. 68
CAPÍTULO TERCERO: RÉGIMEN ECONÓMICO Y FINANCIERO 68
Artículo 17.- Cuotas de Adjudicación 68
Artículo 18.- Presupuesto anual entidad Gestora 69
Artículo 19.- Cuotas adjudicatarios a la entidad gestora 69
Artículo 20.- Reparto de cuotas de las entidades de conservación a sus asociados 70
Artículo 21.- Cuotas y tasas a pagar por parte de los amarristas 70
CAPÍTULO CUARTO: DEL RÉGIMEN DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO 71
Artículo 22. Organización interna Asociaciones de Gestión 71
Artículo 23. Órganos directivos asociaciones de gestión 71
Artículo 24. Composición asamblea general de las asociaciónes de gestión de la conservación y mantenimiento. 72
Artículo 25. Reglamento de régimen interior y organización Asociaciones de Gestión 72
Artículo 26. Derechos y Obligaciones de los socios de las Asociaciones de gestión de conservación y mantenimiento. 72

CAPÍTULO QUINTO: DEL CARÁCTER DE CONSERVACIÓN 74
Artículo 27.- Ámbito de aplicación conservación dársenas. 74
Artículo 28.- Derechos y obligaciones en el reglamento interno de las Asociaciones de Gestión 74
Artículo 29. Reglamento interno de las Asociaciones de Gestión de conservación y mantenimiento. 75
CAPÍTULO SEXTO: DE LAS PROHIBICIONES 75
Artículo 30. PROHIBICIONES 75
CAPÍTULO SEPTIMO:RÉGIMEN SANCIONADOR 76
Artículo 31. Faltas y su graduación 76
Artículo 32. Sanciones 78
Artículo 33. Procedimiento sancionador. 78
Artículo 34. Recursos contra resoluciones de la JGL 79
CAPÍTULO OCTAVO: RESCATE DE LA GESTIÓN POR EL AYUNTAMIENTO 79
Artículo 35. Causas del rescate 79
Artículo 36. Reserva de facultades 80
CAPITULO NOVENO NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL Y SITUACIONES DE EMERGENCIA 80
Artículo 37. Normas generales en relación con el ornato, higiene medioambiental. 80
Artículo 38.- De la gestión de residuos 81
Artículo 39.- Plan de contingencia ambiental 82
Artículo 40.- Actuaciones en supuestos de emergencia 82
CAPITULO DECIMO: PROTECCION DE DATOS 82
Artículo 41.- Tratamiento de datos personales. 82
DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Reglamento de régimen interior 83
DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.- Libros y registros. 84
DISPOSICION ADICIONAL TERCERA. – Del administrador de fincas 86
DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA.- Ejercicio de acciones sometidas al derecho privado. 87
DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA.- Interpretación de la ordenanza de conformidad con la concesión administrativa. 88
DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.- Entrada en vigor 88
DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.- Derogación 88
ANEXO I 89
ANEXO II 91
*ANEXO III ..... **¡Error! Marcador no definido.***
ANEXO IV 94
ANEXO V 95

PREÁMBULO

1

En los topónimos correspondientes a varios lugares que circundan la Bahía de Santander, entre los que cabe considerarse Guarnizo, significaban para los romanos lugares en los que resuenan la vinculación entre las actividades marítimas y las poblaciones que los ocupaban. Desde la época romana no se han dejado de utilizar los puertos naturales de esta costa y a sus habitantes para reparar sus embarcaciones y construir otras nuevas.

Así, esta población de Guarnizo ganó en importancia con la construcción de barcos, siendo su máximo esplendor en los Siglos XV y XVI. En este momento, la mayoría de los galeones españoles eran construidos en el Astillero de Guarnizo y, con el tiempo, la actividad que se desarrollaba de construcción de barcos y el lugar en el que ésta se efectuaba dio nombre al Ayuntamiento. El Real Astillero de Guarnizo supuso una nueva ordenación administrativa en 1793 y una nueva población que culminó en 1800, anexionándose la población de Guarnizo con posterioridad, aproximadamente en 1871, según el historiador Nemesio Mercapide.

Como se ha dicho, la influencia de los Reales Astilleros de Guarnizo ha sido justamente ponderada y determinante de la construcción y formación de la denominada Armada Invencible y este hecho ha dejado una clara influencia en las actividades marítimas vinculadas a la población, tanto en su aspecto industrial cuanto cultural como en el disfrute del medio marítimo en las actividades lúdicas.

A estas dedicaciones tradicionales, construcción de barcos y pesca, se sumaron durante la segunda mitad del Siglo XIX nuevas actividades relacionadas con el mar como las industrias mineras y el turismo, cómo ya se ha señalado proveniente del capital atraído por las aguas minerales de los balnearios y los pintorescos paisajes que se podrían contemplar. Todo ello motivó la construcción de muelles, embarcadero, cargadero de mineral; de los cuales aún quedan restos visibles en el municipio y que pueden ser considerados todos ellos como precedentes silenciosos de la actual dársena.

Destacan el popularmente denominado Puente de los Ingleses en el cual se establecieron durante el último cuarto del siglo XIX una línea de vapores para transporte de viajeros y de pequeñas mercancías que unía a Santander, capital de la provincia, con los pueblos de Astillero y San Salvador y que era conocida como las Corconeras.

Este término municipal, por tanto, aparece claramente vinculado a la actividad portuaria y a la construcción de barcos, pero también las actividades de carácter cultural y de ocio se han relacionado directamente con este hecho marítimo.

La dársena es así un espacio vivo en el que se ejercitan distintas actividades de carácter deportivo y cultural relacionadas con los deportes náuticos y muy particularmente, con las labores que tradicionalmente han caracterizado a los ciudadanos de esta población.

2.

El objeto del Reglamento de Gestión de los Atraques que se proyectan traen causa de la concesión operada a favor del Ayuntamiento de Astillero por Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, de fecha 12 de mayo de 2017, en su virtud se transfería a título concesional a este Ayuntamiento el dominio público marítimo-terrestre comprendido en el espacio que transcurre entre el paseo marítimo y muelle espigón municipal y la marisma de Bedia y Cabarga.

Las obras que dieron lugar a la concesión tienen su origen en el Proyecto instalación de pantalanes flotantes para amarre de embarcaciones deportivas y de recreo en las dársenas de San José y Orconera, El Astillero (Cantabria). Uno de los elementos más significativos y de mayor raigambre en el Municipio de Astillero es la marina, entendida como franja marítima, pero también como vocación de sus gentes y de sus anhelos, lo que ha venido a dar en parte denominación a este Municipio. Es una evidencia insoslayable que al mar y su entorno ha vinculado decisivamente las actividades del municipio, decantándose finisecularmente en la construcción de barcos, y por su denominación del lugar en el que estos se ofrecen a la botadura, acabó extendiéndose el nombre al municipio: El Astillero. Por ello, la zona marítimo-terrestre ha pasado a formar parte de la vida intrínseca del mismo, de sus actividades industriales y de ocio, de sus preocupaciones y sus quehaceres, hasta conformar geográficamente el carácter peninsular de esta población astillerense. Pues bien, este Reglamento da cobertura a una de esas actividades, de carácter deportivo y lúdico como lo es la actividad náutica en su modalidad deportiva.

3.

Resulta pertinente diseñar un modelo de gestión de los atraques proyectados, bajo fórmulas de transparencia, racionalidad, y preservación del dominio público marítimo-terrestre y del medioambiente. El Reglamento de funcionamiento y régimen interno se articula como fórmula de adjudicación y gestión de los atraques, durante la vigencia de la concesión, para el desarrollo presente y futuro de su utilización.

Este Reglamento tiene por objeto establecer las normas generales de la Concesión de Dominio Público portuario para la ocupación de las dársenas de San

José y Orconera en el Ayuntamiento de El Astillero con destino a la instalación de pantalanes flotantes para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo. Ello sin perjuicio del cumplimiento de las normas de carácter general o específicas dictadas por La administración competente.

El Reglamento resulta de aplicación dentro de una única zona de ocupación autorizada con una superficie total de 19.000 metros cuadrados, de los cuales 5.200 metros cuadrados corresponden a la lámina de agua Dársena San José y 13.800 metros cuadrados que corresponden a la lámina de agua Dársena Orconera en virtud del título concesional del puerto al Ayuntamiento de Astillero.

La fórmula utilizada para la gestión y conservación de las zonas de atraque es la colaboración con las asociaciones de gestión de conservación y mantenimiento. En esta colaboración con los propios usuarios se les encomendará su conservación, mantenimiento, dragado y amortización, bajo las condiciones que establece este Reglamento con el control y fiscalización del Ayuntamiento de Astillero. La Entidades colaboradoras en la gestión con el Ayuntamiento de Astillero se denominan: a) Asociación de Atraques Deportivos «Orconera» y b) Asociación de Atraques Deportivos «San José».

Estas asociaciones se regirán en cuanto a su funcionamiento por sus estatutos, que deberán ser ratificados por este Ayuntamiento; así como por el presente Reglamento de gestión, además de las normas que posteriormente se dicten y sean de obligado cumplimiento.

Transcurridos los diez años de concesión por parte de la Autoridad Portuaria del Dominio Público Portuario a favor del Ayuntamiento de Astillero resulta extinguido cualquier derecho para la utilización de las instalaciones que fueron objeto de la concesión, de conformidad con el art. 100.3 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el RDL 2/2011 de 5 de septiembre.

Junto con lo expuesto, se adoptan medidas de mejora para el abono de los tributos, cánones y derechos que pivotan sobre el sistema de disfrute de la dársena estableciendo mecanismos sancionadores y de retirada de los barcos.

El Reglamento actúa bajo los principios de necesidad con causa en la concesión del dominio público otorgada, proporcionalidad en la actuación y tratamiento de las Instituciones otorgando seguridad jurídica a las mismas y atendiendo al interés general y a la regulación de los amarres para conciliar en el puerto deportivo su adecuada gestión, disfrute y disposición, utilizando la técnica normativa necesaria para

conseguir dichos objetivos, con las medidas menos restrictivas de los derechos de los particulares.

El Reglamento y su iniciativa normativa tienen como fundamento crear un marco normativo estable, predecible, otorgando certeza jurídica a las relaciones y actuaciones a realizar en la dársena deportiva.

CAPÍTULO PRIMERO: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Definición y titularidad.

1.- El Ayuntamiento de Astillero es el legítimo titular de la concesión de ocupación de terrenos de dominio público marítimo-terrestre con destino a instalaciones náutico-deportivas en el término municipal de Astillero, acuerdo de la Autoridad Portuaria de Santander de 12 de mayo de 2017. El presente Reglamento se articula como fórmula de gestión de los atraques proyectados durante la vigencia de la concesión y para el desarrollo presente y futuro de su utilización.

Transcurridos los diez años de concesión por parte de la Autoridad Portuaria del Dominio Público Portuario a favor del Ayuntamiento de Astillero resulta extinguido cualquier derecho para la utilización de las instalaciones que fueron objeto de la concesión, de conformidad con el art. 100.3 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el RDL 2/2011 de 5 de septiembre.

2.- Los usuarios podrán agruparse en una o más asociaciones de atraques deportivos denominadas “Dársenas Orconera y San José” que se regirán por sus propios estatutos que deberán ser ratificados por este Ayuntamiento, cumpliendo además las normas correspondientes. Su participación se realizará en los términos y condiciones fijados en el presente reglamento.

3.- La expedición de los títulos de autorización de los amarres, bajo las condiciones que establece este Reglamento se realizará por el Ayuntamiento de Astillero, a propuesta de los órganos de gobierno de las respectivas asociaciones.

Artículo 2.- Objeto y alcance de este reglamento.

1.- El objeto de este reglamento es regular el funcionamiento, actividad y gestión dentro de la zona de concesión y del ámbito de los puertos deportivos en sus diversas actividades, entre las que se incluyen el amarre en los muelles flotantes, su administración, régimen económico-financiero, potestad de policía y todas aquellas actividades que se realicen en el mismo.

Este reglamento regula la adjudicación de los atraques, así como la gestión, conservación y mantenimientos constitutivos de las dársenas, a través de las entidades o asociaciones de gestión de conservación y mantenimiento, así como otras actividades relacionadas con la utilización de la concesión municipal que se acuerden por el Ayuntamiento de Astillero.

2.- Este reglamento se extiende y afecta a las siguientes actividades y sujetos:

a) A cuantas personas, embarcaciones, maquinaria y vehículos se encuentren dentro de la zona de Concesión, incluso circunstancialmente, o utilicen el área de flotación-antepuerto, dársenas, canales o los posibles servicios a flote.
b) A cuantas personas, vehículos, embarcaciones o maquinaria, se encuentren en ó utilicen los viales, diques, muelles, almacenes, aparcamientos, instalaciones, servicios en tierra, zonas y edificios comerciales, industriales, módulos de descanso, paseos y zonas o área deportivas y de recreo, baño o playa.
c) A cuantas personas sean usuarios, por cualquier título o derecho, del uso de los puestos de atraque o amarres, locales comerciales, servicios, módulos de descanso, edificios en general, almacenes, de las cosas, embarcaciones, maquinaria, vehículos y demás elementos que se encuentren dentro de, o integren, la concesión y puerto deportivo.
d) A cuantas personas presten sus servicios por cualquier tipo de relación con el usuario/amarrista o con las personas que se hacen referencia en los apartados anteriores.
e) A las rampas construidas y situadas dentro de la concesión administrativa que podrán ser usadas por los propios usuarios de la dársena, estando facultado el Ayuntamiento de Astillero para permitir su uso racional en todo tipo de actos deportivos y actividades relacionadas con la mar como entrenamientos, campeonatos, etc…
f) A los miembros asociados y participantes en las asociaciones de atraques o de usuarios de la dársena.

3.- Todos los usuarios quedan obligados al cumplimiento de cuantas disposiciones, normas o reglamentos que regulen el Régimen de Utilización del Dominio Público Marítimo-Terrestre y al pago de las tarifas y tasas correspondientes que establezca la autoridad portuaria, así como a los cánones derivados de los gastos y obras de conservación, mantenimiento e inversión.

4.- El acceso y uso de las rampas situadas dentro de la propia concesión administrativa, será gestionado por el Ayuntamiento de Astillero, estableciéndose turno de utilización y ocupación para los amarristas y otros usuarios, previa solicitud del registro de entrada del Ayuntamiento. Se podrán utilizar las rampas para varadas de emergencia en situaciones extraordinarias, tales como vías de agua.

Artículo 3.- Prelación de fuentes y vigencia

1.- El presente reglamento se somete a la legislación aplicable sectorial y a su vez constituye el marco normativo de referencia de los Estatutos de las Asociaciones y sus Reglamentos de régimen interior, que no podrán contradecir lo establecido en este Reglamento. Las normas derivadas del mismo deberán ser interpretadas de conformidad con sus disposiciones y preceptos.

2.- La vigencia de este Reglamento se extiende desde su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria, hasta la extinción de la concesión.

3.- No podrá otorgarse autorización para el disfrute de los amarres, sin el compromiso del usuario a cumplir lo recogido en este Reglamento con sus obligaciones y derechos.

4.- El Ayuntamiento de Astillero realizará el seguimiento correspondiente, al objeto de ejercitar las facultades y potestades de control fiscalización y tutela que corresponden a este Ayuntamiento, incluida la ratificación del otorgamiento de los puestos de atraque, si así se consignase en el pliego de condiciones particulares.

CAPÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN DE LOS USUARIOS Y DE LA MODALIDAD DE GESTIÓN

Artículo 4.- Gestión Dársenas

1.- La gestión de la conservación y mantenimiento de la concesión se realizará por las Asociaciones dentro de su espacio. El Reglamento de gestión, explotación y policía será aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Astillero y por la Autoridad Portuaria de Santander.

2.- En las Juntas Directivas de las asociaciones existirán dos representantes municipales, al objeto de ejercitar las facultades y potestades de control, fiscalización y tutela que corresponden a este Ayuntamiento.

3.- Las asociaciones de gestión deberán de contratar el auxilio y asesoramiento de un administrador de fincas colegiado que vele por el cumplimiento de sus obligaciones y de este reglamento, así como todos los preceptos legales requeridos a una asociación. El asesor administrador de fincas, será seleccionado con criterios de mérito y capacidad, de entre aquellos profesionales colegiados con más de cinco años de antigüedad, siguiendo un procedimiento regido por los principios de publicidad y concurrencia. Los gastos serán sufragados por las asociaciones y se incluirán como obligaciones para los amarristas.

4.- No podrá otorgarse autorización sin el compromiso escrito del usuario a integrarse, de forma inmediata, en las citadas asociaciones participando de sus derechos,

obligaciones y en el pago obligado de las cuotas de la asociación, atraques y otras que se fijen.

Artículo 5.- Libros de Registro

En favor de la transparencia en la gestión de la adjudicación de la dársena, así como la posterior gestión de los atraques se crearán los siguientes libros.

1. -“Libro oficial de Registro de Adjudicatarios” donde se inscribirán éstos por el orden en que corresponda según su número de atraque y zona, todos en igualdad de condiciones. Este libro estará en las dependencias municipales y será custodiado por el Ayuntamiento de Astillero. La asociación gestora dispondrá de una copia de este libro, debidamente compulsada.

2. -“Libro Oficial de Lista de Espera” en el que serán anotadas por orden cronológico de presentación. Este libro estará igualmente en las dependencias municipales y será custodiado por el Ayuntamiento de Astillero. La asociación gestora dispondrá de una copia de este libro, debidamente compulsada.
3. -“Libro de Registro de Solicitudes de Cambio de Atraque” en el que serán anotadas por orden cronológico de presentación. Este libro estará igual mente en las dependencias municipales y será custodiado por el Ayuntamiento de Astillero. La asociación gestora dispondrá de una copia de este libro, debidamente compulsada.

Artículo 6.- Condición especial asociados a las asociaciones de conservación

Las personas que deseen ser socios de la Asociación de Atraques Orconera o la Asociación de Atraques San José, deberán presentar una solicitud según el modelo establecido, presentando original y adjuntado fotocopia de la documentación de su embarcación y otros documentos que se consideren convenientes, que deberán ser comprobados con los originales por el Ayuntamiento y la asociación gestora. La inexactitud o falsedad de los datos, podrá ser causa de desestimación de la solicitud.

Artículo 7.- Procedimiento de Adjudicación atraques

1.- La adjudicación inicial del puesto de amarre será realizada por el Ayuntamiento después de estudiadas las solicitudes, teniendo en cuenta los documentos y datos aportados por el peticionario.

2.- En primer lugar, se adjudicarán los atraques pertenecientes a la Dársena Orconera, una vez finalizado el procedimiento administrativo de adjudicación se procederá a adjudicar los amarres de las Dársena San José.

3.- La documentación a presentar será:

a) Solicitud cumplimentada ANEXO I
b) Documentación oficial de la embarcación
    1. Hoja de registro de la embarcación
    2. La licencia de navegación o Rol, debidamente despachado
    3. El certificado de registro español /permiso de navegación, para embarcaciones de lista séptima menores o iguales a 24 metros.
    4. El certificado de navegabilidad, acreditativo de haber realizado las inspecciones y reconocimientos correspondientes (RD 1434/1999)
    5. Justificante del pago de la prima del Seguro obligatorio de RC responsabilidad Civil (RD 875/2014), este seguro deberá incluir el reflote y remoción de los restos de un posible barco hundido.

c) Declaración jurada de no poseer otro amarre en la Comunidad Autónoma de Cantabria. Anexo II
d) Ficha de Terceros con el Ayuntamiento de Astillero. Anexo III
e) Memoria histórica propiedad de barcos con sus correspondientes documentos acreditativos de la propiedad de los barcos.

4. El Ayuntamiento de oficio incorporará al expediente:
    a) Certificado expedido por el Ayuntamiento de Astillero de estar al corriente de las obligaciones tributarias.
    b) Certificado de empadronamiento (en el caso de que el solicitante declare vivir en el municipio)

5. Los solicitantes deberán ser propietarios de una embarcación con las condiciones siguientes:

a) En el caso que el propietario de la embarcación sea una persona física deberá ostentar el 100% de la titularidad del barco, extremo que deberá acreditar documentalmente, mediante Hoja de Asiento actual o documento oficial análogo, presentando original y copia. Salvo que, la propiedad pueda estar repartida en régimen de sociedad de gananciales o cualquier otra fórmula jurídica entre el solicitante y su cónyuge. A efectos del baremo de adjudicación sólo se computarán las condiciones y méritos de uno de los cónyuges, tomándose en consideración aquella que le resulte más favorable.

b) En el caso de barcos cuyo propietario sea una persona jurídica, la solicitud será realizada por una persona física que deberá ostentar al menos el 51% de la participación de la sociedad y por lo tanto el 51% de la propiedad del

barco, extremo que deberá acreditar documentalmente, mediante Hoja de Asiento actualizada o documento oficial análogo. A efectos de adjudicación, el baremo de puntos reflejado en este artículo se le calculará con los datos de la persona física que realiza la solicitud. Para el resto de requisitos se tendrán en cuenta los datos de la persona física, siendo esta la adjudicataria del atraque.

6.- Aquellas embarcaciones sin marcación CE que no estén abanderados o matriculados en España, según los arts. 3.2 y 8.6 del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, presentarán los documentos y requisitos contenidos en este último precepto y especialmente el certificado de inscripción con número secuencial actualizado atendiendo a su eslora, así como su inscripción en la correspondiente lista de distrito acompañando los documentos que acrediten su titularidad, así como aquellos otros que determinen ésta y las características de la embarcación.

También cumplirán con los apartados a), b) regla cinco, c), d) y e) de este precepto.

7.- En el caso de no cumplir la condición señalada en el apartado anterior el solicitante será excluido del proceso de adjudicación.

8.- En función del momento de la adjudicación tendremos dos grupos: grupo Dársena Orconera y grupo Dársena San José. Cada grupo en función del momento de la adjudicación será a su vez dividido en subgrupos. Esta división se realizará en función de los datos de las embarcaciones reflejados en las fichas técnicas de los solicitantes.

9.- El Ayuntamiento de Astillero se reservará para uso propio 10 atraques, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

a) Grupo Dársena Orconera (total 152 atraques, ANEXO IV)
    1. Subgrupo Orconera Eslora hasta 6.5 mts y manga hasta 2.2 mts (70 atraques + 6 atraques asig. Ayuntamiento =76)
    2. Subgrupo Orconera Eslora hasta 6.5 mts y manga desde 2.21 mts hasta 2.70 mts (18 atraques + 2 atraques asig. Ayuntamiento =20)
    3. Subgrupo Orconera Eslora desde 6.51 hasta 8.5 mts (33 atraques + 1 atraque asig. Ayuntamiento =34)
    4. Subgrupo Orconera Eslora desde 8.51 hasta 10.5 mts (21 atraques + 1 atraque asig. Ayuntamiento =22)

b) Grupo Dársena San José (total 58 atraques, ANEXO V)
    1. Subgrupo San José Eslora hasta 5 mts (24 atraques)
    2. Subgrupo San José Eslora desde 5.01 hasta 6 mts (21 atraques)
    3. Subgrupo San José Eslora 6.01 hasta 6.5 mts (8 atraques)
    4. Subgrupo San José Eslora 6.51 hasta 6.85 mts (5 atraques)

10.- Una vez separados los solicitantes en los subgrupos se aplicará el siguiente baremo de otorgación de autorización y título de utilización de los atraques a cada subgrupo para obtener una lista de cada subgrupo:

a. Valoración del arraigo y vinculación al municipio de Astillero: se realizará en función de los años de empadronamiento del solicitante con un máximo de 20 años. Por un año completo 1,25 puntos hasta un máximo de 25 puntos.

b. Títulos y formación en materia náutica, hasta 25 puntos, no siendo acumulables los puntos de la titulación ya que la titulación superior abarca competencias de la titulación inferior:

1. Disposición de la titulación de Navegación Básica: 10 puntos.
2. Disposición de la titulación de Patrón de embarcaciones de recreo: 15 puntos.
3. Disposición de la titulación de Patrón de Yate: 20 puntos.
4. Disposición de la titulación de Capitán de Yate: 25 puntos.

c. Por la antigüedad de propiedad de una o varias embarcaciones de forma concatenada, siendo en la actualidad propietario de una embarcación, no siendo acumulables los puntos:

1. Más de 1 año de antigüedad : 5 puntos
2. Más de 2 años de antigüedad : 10 puntos
3. Más de 3 años de antigüedad : 15 puntos
4. Más de 4 años de antigüedad : 20 puntos
5. Más de 5 años de antigüedad : 25 puntos
6. Más de 6 años de antigüedad : 30 puntos
7. Más de 7 años de antigüedad : 35 puntos
8. Más de 8 años de antigüedad : 45 puntos
9. Más de 10 años de antigüedad : 50 puntos

d. En caso de que la embarcación no estuviera matriculada, conforme al art. 8.6 del RD 1435/2010, de 5 noviembre, se utilizará cualquier medio válido en derecho, acreditativo de la titularidad y antigüedad de la embarcación, preferentemente el certificado de inscripción con número secuencial anualizado, certificación de la correspondiente lista de distrito, copia del contrato de compraventa del barco, de la factura de compra o del abono del pago del impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, o bien, cualquier título que acredite el derecho de titularidad o propiedad de la embarcación.

e. Como regla general sólo se valorará la antigüedad concatenada, ahora bien, podrán valorarse las fracciones de tiempo de propiedad de la embarcación, cuando ésta titularidad no fuera consecutiva o presente solución de continuidad, previa justificación en los términos de este Reglamento, a efectos de computo de este baremo.

11.- En caso de igualdad de puntuación se tendrá en cuenta el orden de presentación de solicitudes; así mismo, en el caso de que un solicitante presente una solicitud incompleta se tomará como fecha de presentación la fecha del primer documento presentado, dándole un plazo de 10 días hábiles para completar la solicitud, pasado ese plazo si el solicitante no presenta la documentación requerida se entenderá que renuncia a la solicitud de atraque.

12.- En ningún caso resultarán adjudicatarios los que posean otro amarre en la Comunidad Autónoma de Cantabria. Para acreditar dicho extremo, se deberá aportar declaración jurada en dicho sentido.

13.- La falsedad en la documentación presentada dará lugar a la desestimación de la solicitud de atraque o a la expulsión si se comprueba dicha falsedad una vez adjudicados.

14. Los solicitantes deberán estar al corriente de pago de todos los tributos municipales con el Ayuntamiento de Astillero.

15. Una vez comprobadas y baremadas las solicitudes de cada grupo independiente se asignarán los atraques según la valoración de cada subgrupo, las solicitudes que se queden fuera de la asignación pasarán a formar parte de la lista de espera provisional.

16. Cada adjudicatario solamente podrá disponer de una embarcación, debidamente documentada a su nombre y en posesión de la correspondiente Licencia de navegación, y o permisos o certificados que en cada caso le sean exigibles actualizados y en vigor.

17. Para poder ser adjudicatario de un atraque deberá abonar los derechos de amarre y darse de alta en las asociaciones de usuarios que se constituyan, como socio, así como pagar las cuotas de mantenimiento y amortización de las instalaciones, los tributos correspondientes y gastos de la misma, formulando a estos efectos, declaración jurada de aceptación y domiciliación de los recibos.

18. Una vez confeccionada una lista provisional de adjudicatarios y lista provisional de espera con sus baremaciones pasara por la comisión de Hacienda y Gobernación.

19. Una vez sea informada la comisión de Hacienda y Gobernación, la Junta Gobierno Local del Ayuntamiento de Astillero procederá a realizar la adjudicación provisional, notificándose a los interesados.

20. Esta adjudicación provisional y lista provisional de espera será publicada en el BOC, una vez publicada en el Boletín Oficial de Cantabria se abre un plazo de 20 días naturales para presentar las oportunas alegaciones por parte de los solicitantes.

21. Una vez resueltas las alegaciones presentadas pasarán por la comisión de hacienda y serán aprobadas por la junta de Gobierno local elevando a definitivas las adjudicaciones, notificándose a los interesados.

22. Esta adjudicación definitiva y lista definitiva de espera será publicada en el Boletín Oficial de Cantabria

23. Los no adjudicatarios de la concesión pasarán a formar parte de la lista de espera, esta lista de espera estará dividida por dársenas y por dimensiones de barco.

24. Las resoluciones de la Junta de Gobierno Local por las que se adjudican definitivamente los atraques se consideran actos administrativos definitivos, sometidos a la jurisdicción contencioso-administrativa. Aquellos solicitantes que no resulten adjudicatarios, podrán interponer con carácter previo Recurso potestativo de reposición ante la Junta de Gobierno Local, sin perjuicio de acudir directamente a dicha jurisdicción

25. Los que resulten adjudicatarios de forma definitiva deberán realizar el pago de los correspondientes importes establecidos en un plazo de 15 días hábiles. Los adjudicatarios definitivos perderán esta condición si no es satisfecho el pago en el periodo establecido. Dicha vacante será cubierta por el primer solicitante en la lista de espera del correspondiente subgrupo.

26. A partir de la adjudicación definitiva se confeccionará el "Libro Oficial de Registro de Adjudicatarios", definido en el artículo 5, donde se incorporará toda la documentación presentada, también será confeccionado un "Libro Oficial de Registro Lista de Espera", definido en el artículo 5, con los no adjudicatarios con la documentación presentada. Copia de estos libros será facilitada a las respectivas asociaciones.

27. Una vez realizada la adjudicación definitiva de los atraques se confeccionará un "Libro Registro Cambio de atraque", definido en el artículo 5, con el listado de socios adjudicatarios que hayan solicitado cambiar su amarre por escrito. Previa solicitud a través del registro municipal del Ayuntamiento de Astillero.

Artículo 8.- Disposición de Atraques

1.- Cada amarrista solamente podrá disponer de un atraque en el cual se ubicará siempre la misma embarcación, debidamente documentada a su nombre y en posesión de la correspondiente Licencia de navegación y/o permisos o certificados que en cada caso le sean exigibles, así como de Seguro de Responsabilidad Civil en vigor.

2.- El Ayuntamiento de Astillero podrá disponer de los atraques que considere oportunos en función de sus necesidades. Inicialmente el Ayuntamiento se reservará los siguientes atraques:

- Dársena Orconera:
  - 6 atraques de eslora hasta 6.5 mts
  - 2 atraques de eslora hasta 6.5 mts anchos
  - 1 atraque de eslora desde 6.51 hasta 8.5 mts
  - 1 atraque de eslora desde 8.51 hasta 10.5 mts

Artículo 9.- Definición de amarrista

Tendrán la consideración de amarristas, los titulares de las embarcaciones que tengan adjudicado un puesto de amarre y hayan realizado los desembolsos oportunos para ser titulares, disfrutando de los derechos y obligaciones establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 10.- Obligaciones amarrista de Atraque

Los candidatos y adjudicatarios de los puestos de amarre deberán dar cumplimiento a los siguientes puntos:

1.- La dársena deberá ser utilizada por los usuarios de acuerdo con los principios de buena administración, evitando perjuicios al dominio público y molestias al resto de los usuarios, con sometimiento a la inspección del Ayuntamiento de Astillero.

2.- Serán obligaciones generales de los usuarios de los amarres y demás instalaciones del puerto deportivo, las siguientes:

a) Satisfacer el canon concesional y el pago de los tributos periódicamente y cuando así se le exija.
b) Respetar las instalaciones y no causar ningún daño a las mismas.
c) Utilizar el atraque respetando las normas aplicables y situando en él la embarcación de su titularidad, observando la diligencia debida en su uso sin poder ceder el atraque, su utilización o incorporar barcos ajenos a su titularidad con carácter temporal o definitivo.
d) Responder de los daños ocasionados en el pantalán a instalaciones, servicios generales, redes, atraques u otros barcos.
e) Utilizar la dársena para los cometidos y finalidades permitidos en su autorización sin que sea posible realizar vertidos al mar o efectuar reparación.
f) Queda prohibido la realización de actividades nocivas, molestas, insalubres y peligrosas en el puerto deportivo, debiendo extremarse las medias de protección contra incendios.
g) Procurar ejercer las tareas de limpieza individual que afecten a su puesto de atraque.
h) Colaborar con el gestor del puerto deportivo y con la asociación colaboradora.
i) Tener el barco en buen estado de conservación, presentación, flotabilidad y seguridad, así como debidamente documentado.
j) Se prohíbe tener a bordeo de los barcos materiales explosivos, salvo cohetes y bengalas de señalas reglamentarias.
k) Se prohíbe encender fuegos u hogueras, o utilizar lámparas con llama desnuda.
l) Se prohíbe arrojar escombros, basuras y líquidos residuales, gasoil o materiales de cualquier clase, tanto a la tierra como al agua, siendo objeto de sanción.
m) Se prohíbe la posesión de estupefacientes, su venta o distribución.

n) Se prohíbe realizar esquí náutico, windsurf, bañarse o nadar en la dársena, canales o accesos al puerto deportivo.
o) Queda prohibida la realización de obras o modificaciones en las instalaciones deportivas sin autorización del Ayuntamiento de Astillero.

3.- El propietario de más de una embarcación sólo tendrá derecho a un puesto de amarre y para una embarcación concreta, salvo el propio Ayuntamiento de Astillero, que podrá disponer de varios atraques. Ninguna persona física ni jurídica, salvo el Ayuntamiento de Astillero, podrá tener adjudicado de un amarre en ambas dársenas (San José y Orconera) simultáneamente.

4.- Se prohíbe expresamente la venta, cesión, alquiler o subarriendo del puesto de amarre entre particulares. Estos hechos darán lugar a la pérdida de los derechos sobre dichos puestos de atraque.

5.- El amarrista deberá tener toda la documentación de la embarcación en regla. El amarrista tendrá la obligación de presentarla siempre que le sea requerida, bien por el Ayuntamiento, bien por la Junta Directiva de la Asociación correspondiente.

Artículo 11.- Bajas

1.- Las bajas que se produzcan pueden ser: voluntarias o causadas por la resolución de un expediente disciplinario:

a) Baja Voluntaria: desde la adjudicación de un puesto de amarre, y siempre por causas justificadas, (enfermedad crónica, traslado familiar, profesional, venta del barco o abandono de la actividad recreo-deportiva) podrá solicitar su baja voluntaria y de concederse por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Astillero, recibirá una compensación en relación al precio o canon de adjudicación pagado y al tiempo transcurrido, según el siguiente cuadro:
   - Año 2023 : 40%
   - Año 2024 : 30%
   - Año 2025 : 20%
   - Año 2026 : 10%
   - Año 2027 : 0%

b) Baja por expediente disciplinario. La baja por expediente disciplinario supondrá la pérdida de todos los derechos, incluidos los económicos.

2.- Los amarres vacantes, por baja voluntaria o expediente disciplinario, quedarán disponibles a efectos de su nueva adjudicación.

3.- El impago de las cuotas de las asociaciones de gestión de conservación y mantenimiento será causa de baja por expediente disciplinario.

Artículo 12. Imposibilidad de transmitir los derechos de atraque: excepciones

1.- No cabe la transmisión de los derechos de atraque y amarres salvo la cesión directa a hijos y padres, esposo y esposa.

2.- En caso de fallecimiento del titular, se adjudicará estrictamente a los herederos legítimos según lo que resulte exclusivamente de las reglas de sucesión.

3.- A todos estos efectos se deberá aportar la documentación correspondiente que será estudiada por el Ayuntamiento, quien solicitará informe a la Junta Directiva de la dársena.

Articulo 13.- Provisión de atraques vacantes y cambios de atraques

1.- De existir o producirse una vacante en cualquiera de los atraques, se comprobará en primer lugar si en el "Libro Oficial Registro de Cambio de atraque" existe alguna solicitud de cambio atraque pendiente dentro de su subgrupo en función de las dimensiones del barco.

2.-En caso de existir dicha solicitud pendiente en el subgrupo se comunicará al solicitante requiriéndole que en un plazo de 5 días hábiles notifique al Ayuntamiento a través del registro de entrada su interés por el cambio de atraque. En esa comunicación se informará al solicitante el importe que ha de abonar por el cambio de atraque si la hubiera.

3.- En el caso de no aceptar, no contestar o no abonar el importe en el plazo requerido se procederá a Cancelar dicha solicitud del libro del "Libro Oficial Registro de Cambio de atraque", lo cual será notificado al interesado y a la asociación de gestión de la conservación y mantenimiento correspondiente.

4.- Una vez el solicitante satisfaga a las arcas públicas municipales la cuota de diferencia de atraque si la hubiera la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Astillero procederá resolución del cambio de atraque, notificándoselo una vez resuelta al interesado y a la Asociación de gestión de conservación y mantenimiento correspondiente.

5.- De no existir ninguna solicitud de cambio atraque pendiente dentro de su subgrupo en función de las dimensiones del barco en el "Libro Oficial Registro de Cambio de atraque" se procederá a cubrir la vacante a través de los solicitantes registrados en el "Libro Oficial de Lista de Espera" de forma cronológica.

6.- En caso de existir lista de espera pendiente en el subgrupo se comunicará al siguiente en la lista requiriéndole que en un plazo de 5 días hábiles notifique al Ayuntamiento a través del registro de entrada su interés por la ocupación del atraque y

aporte la documentación actualizada de la embarcación referenciada en el artículo nº7 . En esa comunicación se informará al solicitante el importe que ha de abonar por el atraque.

7.- En el caso de no aceptar, no contestar o no abonar el importe correspondiente en el plazo requerido se procederá a cancelar dicha solicitud del libro del “Libro Oficial de Lista de Espera”, lo cual será notificado al interesado y a la asociación de gestión de la conservación y mantenimiento correspondiente.

8.- El Ayuntamiento de Astillero podrá solicitar informe no vinculante a la Asociación de gestión de conservación y mantenimiento sobre la viabilidad técnica de la embarcación y el atraque a cubrir.

9.- El solicitante deberá estar al corriente de pago tasas e impuestos del Ayuntamiento de Astillero en los casos de bajas de atraques, provisión de atraques, permutas de atraques, cambios de barcos o cualquier gestión administrativa relacionada con los atraques y la dársena.

10.- Una vez el solicitante satisfaga a las arcas públicas municipales el importe comunicado la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Astillero procederá resolución de la adjudicación del atraque, notificándoselo una vez resuelta al interesado y a la Asociación de gestión de conservación y mantenimiento correspondiente.

Artículo 14.- Permuta de atraques entre adjudicatarios.

1.- Sólo está permitida la permuta de atraques entre amarristas dentro de la misma dársena.

2.- Los amarristas interesados en permutar deberán solicitarlo a través del registro de entrada del Ayuntamiento de Astillero, deberán aportar la documentación actualizada de las embarcaciones referenciadas en el articulo nº7.

3.- El Ayuntamiento de Astillero podrá solicitar informe no vinculante a la Asociación de gestión de conservación y mantenimiento sobre la viabilidad técnica de la permuta.

4.- La permuta será efectiva una vez sea aprobada por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Astillero.

5.- En el caso que la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento aprobara dicho cambio los solicitantes de la permuta estarán obligados al pago de la diferencia de adjudicación del atraque, si la hubiese, entre su antiguo atraque y el de nueva adjudicación. En el caso que el atraque final tenga un menor importe de adjudicación el solicitante no tendrá derecho al abono de dicho importe.

Artículo 15.- Solicitud de Cambio de embarcación compatible con las medidas del atraque.

1.- El adjudicatario/amarrista que pretenda cambiar de embarcación, lo comunicará a través del registro de entrada del Ayuntamiento de Astillero, aportando la documentación del nuevo barco. Si éste es compatible con las dimensiones máximas de su puesto de amarre, se autorizará el cambio solicitado en el mismo número de amarre que es adjudicatario por la Junta de Gobierno Local.

Artículo 16.- Solicitud de Cambio de embarcación no compatible con las medidas del atraque.

1.- El adjudicatario/amarrista que pretenda cambiar de embarcación no compatible con las medidas del atraque, lo comunicará a través del registro de entrada del Ayuntamiento de Astillero, aportando la documentación del nuevo barco.

2.- Al no ser compatible con lo estipulado como medida máxima del atraque, el Adjudicatario/amarrista deberá solicitar el cambio de atraque a uno de dimensiones adecuadas tal y como marca este reglamento, sólo se autorizara el cambio si existiesen atraques libres y no hubiese lista de espera para esa medida de atraque

3.- El adjudicatario/amarrista deberá abonar la diferencia económica del atraque como requisito necesario para obtener la adjudicación por parte de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Astillero.

4.- Esta resolución de la Junta de Gobierno Local será notificada al interesado y a la asociación de gestión de conservación correspondiente

5.- El solicitante ni ningún adjudicatario podrá amarrar ningún barco no compatible con las dimensiones del atraque.

CAPÍTULO TERCERO: RÉGIMEN ECONÓMICO Y FINANCIERO

Artículo 17.- Cuotas de Adjudicación

Se fijan como cuotas iniciales por adjudicación de amarres las siguientes:

RESUMEN			Importe	Eslora máxima	Manga máxima
52	Orconera	A pares/impares	2.000,00 €	6,5	2,2
24	Orconera	B impares	2.000,00 €	6,5	2,2

20	Orconera	B pares ANCHOS	2.500,00 €	6,5	2,7
64	Orconera	C/D pares e impares	3.500,00 €	8,5	
22	Orconera	E pares e impares	5.600,00 €	10,5	
24	San Jose	F/G según plano	1.000,00 €	5	2,2
21	San Jose	F/G según plano	1.000,00 €	6	2,2
7	San Jose	F/G según plano	1.000,00 €	6,5	2,2
6	San Jose	F/G según plano	1.000,00 €	6,85	2,2

Artículo 18.- Presupuesto anual entidad Gestora

1.- La Entidad gestora colaboradora con la Administración aprobará un presupuesto anual en el que se determinará las obras y servicios que se han de realizar, sus costes imputables, y sus ingresos. Así como una memoria de Actividades en la que se determinará la realización de los gastos que deberán preferentemente dedicarse a conservación, mantenimiento, reparación, limpieza, vigilancia, y amortización de las instalaciones.

2.- El presupuesto se rendirá anualmente por Entidad gestora colaboradora con la Administración remitiendo copia al Ayuntamiento.

3.- Los órganos de la Entidad gestora colaboradora con la Administración, serán responsables civil y penalmente de la rendición y custodia de los fondos y bienes en los términos previstos en la Legislación Penal y Civil vigente.

Artículo 19.- Cuotas adjudicatarios a la entidad gestora

1.- Las cuotas aportadas por los Adjudicatarios se imputarán en función de los gastos presupuestados, en atención a los sumandos de conservación, mantenimiento, limpieza, etc. Debiendo existir un estudio económico financiero que justifique la realidad de las aportaciones y la existencia de los costes.

2.- Las cuotas deberán ser aprobadas por Entidad gestora colaboradora con la Administración y con aprobación expresa del Ayuntamiento.”

Artículo 20.- Reparto de cuotas de las entidades de conservación a sus asociados

1.- Las cuotas aportadas por los adjudicatarios o amarristas, se imputarán en función de los gastos presupuestados, en atención a los deberes de conservación, mantenimiento, limpieza y ornato, obras de inversión, etc.

2.- El presupuesto anual deberá dotarse de un fondo de provisión para afrontar gastos destinados a inversiones y aquellos otros cuya finalidad sea el mantenimiento de los atraques.

3.- En el presupuesto anual se separan por capítulos los diferentes gastos en función de su carácter de mantenimiento o de inversión.

4.- Se dotará de un fondo de inversión para las actuaciones extraordinarias, incluidas las de dragado, que podrán satisfacerse mediante cuotas extraordinarias por los usuarios de la dársena. Las aportaciones de estas cuotas tendrán un carácter finalista. Se deberá presentar un estudio económico financiero que las justifique.

5.- Las actuaciones tanto de conservación como de mejora, así como los gastos, se reflejarán en la contabilidad correspondiente.

6.- Los socios pagaran una cuota ordinaria idéntica para las obras y actuaciones ordinarias sin relación con los coeficientes del barco amarrado. Por el contrario, las actuaciones extraordinarias de gestión se calcularán tomando en consideración el ámbito de actuación y los coeficientes de los barcos o cualquier otra circunstancia que merezca ser considerada.

Artículo 21.- Cuotas y tasas a pagar por parte de los amarristas

1) Las cuotas anuales propias de la gestión de cada Asociación de Conservación y Gestión deberán ser aprobadas en Asamblea General, a propuesta de la Junta Directiva de cada asociación.
2) Independientemente de lo anterior, los titulares del uso de un amarre, deberán hacer frente al pago de las tasas anuales de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la Tasa de Ayudas a la Navegación las embarcaciones que resulte procedente (si les corresponde por dimensiones de la embarcación), así como la parte proporcional de las Tasas anuales de ocupación y actividad de la concesión otorgada por la Autoridad Portuaria de Santander a favor del ayuntamiento de El Astillero con fecha 12 de Mayo de 2017.
3) Cualquier otra tasa, impuesto, tasa o tributo que fuera implementado a futuro, también deberá ser asumido por el titular del uso del amarre

CAPÍTULO CUARTO: DEL RÉGIMEN DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

Artículo 22. Organización interna Asociaciones de Gestión

1.- La Asociación de Gestión correspondiente a cada dársena, estará formada por una Asamblea General que habrá de reunirse al menos una vez al año y una Junta Directiva que estará formada por un Presidente, un Vicepresidente y hasta cinco miembros vocales, de los cuales se elegirán un tesorero, un secretario y dos delegados en nombre del Ayuntamiento de Astillero.

2.- La elección de la Junta Directiva será realizada por la Asamblea de Socios, por sufragio universal, libre y directo.

3.- No existe la posibilidad de la delegación de voto por parte de los miembros de la Junta directiva de la asociación y los miembros de la asamblea.

4.-Las asociaciones de conservación y gestión deberán contratar un administrador de fincas colegiado para la gestión administrativa y económico financiera de la misma,

Artículo 23. Órganos directivos asociaciones de gestión

1.- Los órganos directivos poseen las siguientes funciones:

a) El presidente es la representación de la Asociación en todos sus actos, en su defecto, lo será el vicepresidente o quien ostente poderes notariales en su favor.
   El presidente y la Junta Directiva, serán elegidos entre los socios, por sufragio universal, en Asamblea General, Ordinaria o Extraordinaria, debiendo cumplir los requisitos siguientes: ser mayor de edad y estar en posesión de todas las facultades legales.
   Al cumplirse cuatro años naturales de su mandato, cesará en sus funciones la Junta Directiva, pudiendo ser reelegida de nuevo, total o parcialmente, por sufragio universal en Asamblea General.
b) El tesorero será el responsable de los ingresos y gastos; pagará las facturas y cuentas que se le presenten, siempre con el Visto Bueno del presidente, sin cuyo requisito él será el único responsable de los que se efectúen en caso de no ser conformes. Asimismo, presentará estado de Caja anualmente a la Asamblea General de Socios. El tesorero presentara el estado de caja a la Junta Directiva siempre que esta los solicite y siempre antes de la convocatoria de Asamblea General.
c) Las funciones del secretario, privativas de este cargo, serán: redactar las Actas de las Juntas Generales; las de la Junta Directiva; las cartas en todas sus

variedades, así como de extender aviso, convocatorias, etc. todo ello sin perjuicio de apoyar la administración con el administrador colegiado de fincas.

d) El resto de los Vocales se responsabilizarán, una vez nombrados por la asamblea y previa conformidad personal, de las diversas actividades para los que la Asociación los designe.
e) Los representantes del Ayuntamiento en la Junta Directiva, velarán por los intereses municipales, sus informes serán preceptivos en los siguientes supuestos:
    - Incremento de las cuotas sociales.
    - Realización de obras mayores que afecten al dominio público marítimo terrestre o portuario.
    - Modificación del Reglamento del régimen interior
    - Aprobación del presupuesto

2.- En todos aquellos acuerdos que exijan mayoría cualificada, según el reglamento de régimen interior

Los representantes del Ayuntamiento en la Junta Directiva de las asociaciones darán cuenta a la Comisión de Hacienda correspondiente de lo establecido en las asambleas correspondientes.

Artículo 24. Composición asamblea general de las asociaciones de gestión de la conservación y mantenimiento.

La Asamblea General estará compuesta por todos sus asociados.

Artículo 25. Reglamento de régimen interior y organización Asociaciones de Gestión

La Asociación de gestión de la conservación y mantenimiento deberá presentar un Reglamento de Régimen Interior, organización, funcionamiento y Régimen Económico-Financiero para su aprobación por el Ayuntamiento, en plazo no superior a tres meses de la aprobación del presente reglamento, en el caso de no presentarle en el plazo requerido el Pleno del Ayuntamiento de Astillero redactara y aprobará un Reglamento de Régimen Interior, organización y funcionamiento y Régimen Económico-Financiero que deberá ser acatado por todos los asociados.

Artículo 26. Derechos y Obligaciones de los socios de las Asociaciones de gestión de conservación y mantenimiento.

a) Son derechos del socio:
    - Asistir con voz y voto a las reuniones de su Asamblea General, ordinarias y extraordinarias.
    - Ser elector y elegible a sus órganos de gobierno.

- Participar en las actividades socio-culturales de la asociación de gestión.
- Recibir anualmente un documento en el que se refleje el estado económico de la Concesión, así como la información sobre bajas y vacantes.
- Participar a través de sugerencias y formular reclamaciones y recursos.
- Recibir los servicios que preste la asociación de gestión y conservación.
- Ejercitar los derechos societarios de voto y participación por sí o delegadamente de forma expresa en otro socio.

b) Son deberes del socio:

- Mantener las instalaciones con el debido cuidado, evitando su uso negligente y daños a las mismas.
- Satisfacer las cuotas ordinarias y extraordinarias derivadas de la conservación y mantenimiento de las instalaciones, así como del funcionamiento de la Asociación y aprobadas por la Asamblea.
- No causar daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.
- Guardar un comportamiento decoroso con el resto de los usuarios, con las instalaciones, con la Asociación, y con el Ayuntamiento de Astillero.
- No amarrar ninguna embarcación para la que no se haya obtenido previa adjudicación.
- Se utilizarán únicamente los amarres designados al efecto, quedando terminante y expresamente prohibido el amarre de embarcaciones en los cabeceros, pasillos u otros lugares distintos a los puestos de amarre, salvo expresa autorización del Ayuntamiento de Astillero. Estos lugares quedan reservados para arribadas forzosas, estacionamiento provisional de embarcaciones oficiales u otras de interés general.
- La aceptación de reglamentos de gestión, de su régimen sancionador, de los reglamentos de régimen interior y las instrucciones emanadas de la Asociación de gestión y el Ayuntamiento de Astillero.
- Responder del pago de las tasas administrativas derivadas de la ocupación y utilización del dominio público giradas por la Autoridad Portuaria de Santander al concesionario (Ayuntamiento de Astillero) y de los servicios portuarios que se presten o utilicen.
- -Dotarse de los seguros de responsabilidad civil y de todos los seguros de la embarcación que sean exigibles por la legislación sectorial vigente.
- Dotar a las embarcaciones de las adecuadas defensas y elementos de amarre, garantizando la seguridad y evitando daños a las instalaciones u otras

embarcaciones, prohibiéndose a este efecto el uso de neumáticos y similares por motivos medioambientales y estéticos.

- Cumplir en todo momento las normas portuarias y de seguridad marítima vigentes aprobadas por la autoridad competente.

- Estas obligaciones serán cumplidas igualmente por cualquier otro tipo de usuarios que, sin ser socios y por cualquier otro título o autorización provisional, tengan permitido el uso de las instalaciones, sea de forma provisional del tipo transeúntes, actos públicos puntuales o similares circunstancias, o con permanencia en el tiempo del tipo Escuela Municipal de Vela, Club de Remo o cualquiera otra entidad u organismo que utilice las instalaciones portuarias.

- Responder de las obligaciones exigidas legal o normativamente y del abono de tasas y tributos.

CAPÍTULO QUINTO: DEL CARÁCTER DE CONSERVACIÓN

Artículo 27.- Ámbito de aplicación conservación dársenas.

La Asociación de gestión de conservación y conservación de cada dársena tiene como finalidad la tutela, conservación de la zona de dominio público marítimo-terrestre portuario y de sus instalaciones náutico recreativas, en su ámbito de competencia, sin perjuicio de las atribuciones del Ayuntamiento de Astillero, en virtud de la concesión y de la legislación vigente.

Artículo 28.- Derechos y obligaciones en el reglamento interno de las Asociaciones de Gestión

1.- La Asociación de gestión correspondiente incorporará en su Reglamento interno el conjunto de derechos y obligaciones relacionadas con la conservación y la administración de la dársena de su competencia aprobada en este Reglamento por el Ayuntamiento de Astillero. En este capítulo se recogerán el Régimen de Funcionamiento y el modelo a seguir.

2.- Como tal Entidad de conservación deberá mantener las instalaciones con el debido cuidado, ornato, uso y estado, a tal efecto dispondrá en su presupuesto una partida anual al objeto de satisfacer esta necesidad, desglosando, en los presupuestos anuales, los gastos ordinarios de los de inversión.

Artículo 29. Reglamento interno de las Asociaciones de Gestión de conservación y mantenimiento.

1.- En función de las características de la cada Dársena, sus fondos, calado y dimensiones, podrá restringirse el acceso a embarcaciones de dimensiones incompatibles con condiciones físicas, medioambientales, naturales o de uso.

2.- El Reglamento de régimen interno detallará de forma pormenorizada las características, condiciones y tipología de las embarcaciones compatibles con el medio físico y naturaleza de la Dársena y las condiciones medioambientales.

CAPÍTULO SEXTO: DE LAS PROHIBICIONES

Artículo 30. PROHIBICIONES

Queda absolutamente prohibido en la zona de servicio de las dársenas:

1.- Encender fuegos, hogueras, fumar o emplear lámparas de llama desnuda, durante las operaciones de avituallamiento de combustible y en lugares próximos a donde éstas se realicen.

2.- Tener a bordo de las embarcaciones materiales inflamables, explosivas o peligrosas, salvo las bengalas y cohetes de señales reglamentarios, las reservas de combustible y las bombonas de gas imprescindibles para el suministro de las instalaciones y el funcionamiento de la embarcación.

3.- Pescar y mariscar con cualquier arte en las aguas del puerto, excepto en aquellas zonas expresamente delimitadas, donde Puertos del Estado, de manera puntual lo permita atendiendo discrecionalmente a criterios de calidad de las aguas, seguridad de la zona habilitada para la pesca y mínima o nula afectación a la normal operatividad del puerto.

4.- Realizar obras o modificaciones en las instalaciones portuarias sin autorización previa.

5.- Arrojar tierras, escombros, basuras, líquidos residuales, papeles y cáscaras o materiales y residuos de cualquier clase, contaminantes o no, tanto atierra como en el agua. Las basuras y demás residuos se deberán depositar en los recipientes previstos para ello, mediante bolsas de plástico cerradas y se adoptarán las máximas medidas de seguridad para evitar cualquier tipo de polución o contaminación tanto en la zona del puerto con en sus alrededores.

6.- Utilizar anclas o boyas en las dársenas, canales o accesos al puerto, excepto en caso de emergencia, sin la autorización del Puertos del Estado o, si es el caso, permiso de la Entidad Gestora colaboradora con la administración dentro del ámbito estricto de la concesión y con el requisito de la puesta en conocimiento de Puertos del Estado, sin perjuicio de las competencias que puedan tener otras Administraciones y en particular la Marina Mercante.

7.- Superar las medidas de la lámina de agua que corresponda a cada punto de amarre. En caso de producirse alguna irregularidad, la Entidad Gestora colaboradora con la Administración, cambiará la embarcación al lugar que juzgue oportuno, siendo los gastos que ello ocasione por cuenta del propietario de la embarcación.

8.- Efectuar actividades que resulten o puedan resultar molestas o peligrosas para otros usuarios.

9.- Mantener los motores en marcha con el barco amarrado.

10- Practicar esquí náutico o windsurfing, bañarse o nadar en las dársenas, canales o accesos al puerto, realizar alguna actividad deportiva en las mismas o emplear los pantalanes como solárium, así como utilizar motos de agua con fines deportivos dentro de las dársenas del puerto o de su bocana.

11- Queda total mente prohibido fumar en todas las instalaciones de las dársenas.

12- Serán de obligado cumplimiento las normas de la autoridad portuaria, así como el reglamento propio Autoridad portuaria.

13- Dentro de la Zona náutico deportiva no podrá rebasarse en ningún caso la velocidad máxima de dos nudos

14.- La infracción de cualquiera de estas normas dará lugar a la apertura de expediente sancionador ante el Ayuntamiento.

15.- Sin perjuicio de las facultades de policía que correspondan a Puertos del Estado, Autoridad Marítima, Policía Local y otros Cuerpos o Fuerzas de Seguridad del Estado, en el caso de que estas actuaciones supongan un grave riesgo o posibilidad de daño para las personas o en casos de grave urgencia, el Ayuntamiento de Astillero podrá proceder a la exigencia de la inmediata salida del causante y de su embarcación.

CAPÍTULO SÉPTIMO: RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 31. Faltas y su graduación

Se consideran faltas, las infracciones de las normas establecidas en los Estatutos y Reglamento de la Asociación de Gestión y en el presente Reglamento de Régimen Interior de la misma.

Las faltas se podrán considerar como leves o graves, según el siguiente baremo:

Son faltas leves:

a) El uso indebido o negligente de las instalaciones de la Asociación.
b) El impago de las cuotas o gastos derivados del funcionamiento de la Asociación y que hayan sido aprobados por la Asamblea.
c) El causar daños, por negligencia, a los bienes de otros socios.
d) Amarrar una embarcación sin haberlo comunicado a la Entidad Gestora, obteniendo previa autorización o realizar el cambio de embarcación sin haber efectuado la obligada comunicación y obtenido autorización previa del ayuntamiento o hacerlo en los cabeceros.
e) El no aportar los documentos de la embarcación, cuando le sean requeridos por la Entidad Gestora.
f) Infringir cualquiera de las prohibiciones establecidas en los artículos 10.19, 24 y 28.

Son faltas graves:

a) La acumulación de dos faltas leves en el período de un año o no atender, en los plazos que sean comunicados al infractor, las indicaciones o requerimientos a fin de subsanar las situaciones que motivaron la apertura de expediente por dicha infracción. En este caso, se continuará el expediente por la infracción originaria, abriéndose un nuevo expediente por esta segunda infracción, tratándose como dos infracciones distintas.
b) El robo o daño grave causado a las instalaciones de la Asociación, o a los bienes de otro socio.
c) El impago de dos cuotas consecutivas dentro del plazo señalado.
d) El impago dentro del plazo establecido para ello, de las derramas que la Asamblea haya aprobado para hacer frente a gastos extraordinarios.
e) El traspaso o cesión de los derechos de amarre al margen de lo establecido en este Reglamento.
f) No abonar el pago de la concesión o las cuotas que se fijen por otros conceptos.
g) No abonar las tasas definidas en el Artículo 19.2 y 19.3, cuando le hayan sido requeridas por el ayuntamiento.
h) Las infracciones de la normativa medioambiental producidas por negligencia, por falta de medidas preventivas o por el incumplimiento de la normativa vigente.
i) Infringir de forma reiterada o con culpa o negligencia grave cualquiera de las prohibiciones establecidas en los artículos 10, 19, 24, y 28 de este reglamento.

Artículo 32. Sanciones

De las sanciones. Las faltas cometidas por los socios, tanto leves como graves, serán advertidas o en su caso sancionadas según el siguiente baremo:

Las faltas leves se sancionarán con:

a) Amonestación por escrito.
b) Acumulación de dos faltas leves a en el mismo año amonestación por escrito y multa de hasta el 100 por ciento de la cuota social anual.
c) La acumulación de 3 o más faltas leves en el mismo año será considerado como una Falta Grave.

Las faltas graves se sancionarán con:

a) Amonestación por escrito y multa de hasta el 500 por ciento de la cuota social anual.
b) Pérdida de los derechos de amarre.
c) Expulsión de la Asociación con la consiguiente pérdida de todos los derechos de adjudicación, amarre, indemnización y cualquier otro, otorgado por el hecho de ser adjudicatario de un amarre y, por consiguiente, miembro de la Asociación, por el procedimiento de la aplicación de los Estatutos y el Reglamento de Régimen Interior.
d) Traslado de la embarcación con carácter definitivo a uno de los amarres de castigo establecidos para ello, no haciéndose responsable ni el Ayuntamiento, ni la Entidad de Gestión y Conservación de los daños que pudieran ocasionarse en el traslado y posterior atraque continuado en los amarres de castigo.

Artículo 33. Procedimiento sancionador.

1.-El órgano competente para la instrucción de expedientes sancionadores es la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento Astillero, en la instrucción de este expediente el Ayuntamiento podrá solicitar la colaboración de la Asociación de Gestión correspondiente.

2.-El órgano competente para instruir el procedimiento sancionador podrá adoptar de forma motivada una medida provisional de carácter temporal consistente en el traslado de la embarcación a uno de los amarres de castigo establecido para ello, no haciéndose responsable el Ayuntamiento, ni la entidad de gestión y conservación de los daños que pudieran ocasionarse en el traslado y posterior atraque continuado en dichos amarres.

3.-Para la imposición de cualquier sanción, deberá notificarse al interesado según lo establecido en la ley LPAC 39/2015.

4.- Las faltas leves prescriben al cabo de un año y las graves a los dos años, contando estos períodos desde que la Junta Directiva tuviera conocimiento de la comisión de las mismas.

Artículo 34. Recursos contra resoluciones de la JGL

1.- Contra las resoluciones realizadas por la JGL del expediente sancionador cabrá Recurso de reposición ante el Ayuntamiento de Astillero por los cauces y plazos establecidos legalmente.

2.- Para la resolución del recurso de reposición el Ayuntamiento podrá solicitar la colaboración de la Asociación de Gestión, así como a los vocales municipales que representan al Ayuntamiento en las Asociaciones de Gestión.

3.- La resolución definitiva podrá ser impugnada en vía Contencioso-Administrativa en el plazo establecido legalmente.

CAPÍTULO OCTAVO: RESCATE DE LA GESTIÓN POR EL AYUNTAMIENTO

Artículo 35. Causas del rescate

El Ayuntamiento de Astillero realiza la delegación de las facultades de conservación, limpieza, dragado y vigilancia en el marco de la legislación de Costas y Puertos y del presente Reglamento a la correspondiente asociación. La Junta de Gobierno Local podrá rescatar y avocar sus competencias bajo los siguientes supuestos:

a) Cuando lo establezca una norma de rango legal o reglamentario.
b) Cuando se produzcan daños considerables al dominio público marítimo-terrestre y deficiencias severas en la gestión o al dominio público portuario.
c) Por insolvencia económica de la correspondiente asociación.
d) Por ausencia de representantes para formar parte de los órganos de Gobierno, esto se real izará de forma provisional hasta la constitución de una nueva junta directiva.
e) Por el transcurso del tiempo de la concesión.
f) Por interés público para el Ayuntamiento de Astillero previo expediente y audiencia de la asociación correspondiente.
g) Por incumplimiento de las instrucciones emanadas de la Administración titular del dominio público marítimo-terrestre y portuario, del Ayuntamiento de Astillero,

de las condiciones de la delegación y de las normas del presente reglamento con audiencia del interesado.

h) Por desviación de fondos públicos o privados, de los fines de conservación que posee la gestión del dominio público marítimo-terrestre.
i) Por desviación en los fines gestores de la Asociación correspondiente.
j) Por el incumplimiento del deber de redactar el reglamento de régimen interior
k) Por incumplimiento del deber de ejecutar las obras necesarias de mantenimiento e inversión.

Artículo 36. Reserva de facultades

El Ayuntamiento de Astillero titular de la concesión de dominio público marítimo-terrestre y portuario con destino a los usos náutico-pesqueros y deportivos se reserva las siguientes facultades:

a) Aquellas no expresamente delegadas en el presente reglamento.
b) La aprobación del reglamento de régimen interior de las Asociaciones de Gestión.
c) La aprobación de toda obra que suponga modificación del dominio público marítimo-terrestre o, en su caso, portuaria.
d) La suspensión de la gestión cuando se produzcan serios daños al dominio público.
e) La emanación de instrucciones, ordenes de servicio o directrices para el mejor uso del dominio público y desenvolvimiento de la concesión.
f) El derecho a estar representados por 2 vocales con voz y voto en las Juntas Directivas de las asociaciones de Gestión.
g) El derecho a ser informado de las actividades, obras y gestiones que se realicen a través de la correspondiente solicitud.
h) A cursar informes sobre el mejor desenvolvimiento de la concesión del dominio público marítimo terrestre y portuario.
i) A real izar las obras que se tenga por oportunas con la autorización de la Administración del Estado por administración o por contratista interpuesto.
j) A rescatar la delegación efectuada de acuerdo con el artículo 33 de este Reglamento.
k) Adoptar medidas de seguridad de carácter provisional y cautelar en los supuestos de daños o peligro para el dominio público marítimo-terrestre, o para la concesión.
l) A estar representado en aquellos actos protocolarios y sociales de transcendencia para el Ayuntamiento o para el interés público municipal.

CAPITULO NOVENO NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL Y SITUACIONES DE EMERGENCIA

Artículo 37. Normas generales en relación con el ornato, higiene medioambiental.

1.- La asociación de gestión y conservación deberá ocuparse de la limpieza de la zona y del tratamiento de los residuos.

2.- Los usuarios deberán acatar las normas de seguridad, higiene y gestión de residuos, así como los avisos e instrucciones, pudiendo ser objeto de sanción el incumplimiento de las mismas.

3.- Las infracciones a la normativa medioambiental, podrá dar lugar a la adopción de medidas preventivas, facultando a la asociación para requerir del Ayuntamiento la suspensión de la actividad dentro del puerto deportivo.

4.- La gravedad de infracción o la reiteración podrá determinar para el usuario, la extinción del título o atraque, previo procedimiento sancionador instado al efecto, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan, restituyendo la situación al momento anterior al daño producido. La sanción no podrá ser inferior a este.

Artículo 38.- De la gestión de residuos

1.- Los residuos orgánicos, papel, cartón, cristal, plástico, vidrio y otros no contaminantes, asimilables a los urbanos, deberán ser depositados en contenedores específicos para su recogida separativa, siendo responsabilidad tanto de las asociaciones de atraques como de los titulares de los mismos.

2.- Los residuos derivados del uso normal de las embarcaciones, aguas residuales, y la sentina deberán evacuarse en la estación receptora dentro del puerto y en ningún caso serán vertidos al mar, debiendo seguirse los criterios y procedimientos previstos en el convenio Marpol, y los previstos en el Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de los buques.

3.- Las pequeñas embarcaciones provistas de sistema de vaciado automático, deberán controlar la limpieza de las sentinas, así como la ausencia de hidrocarburos, para lo cual instalarán un filtro de hidrocarburos en la línea de descarga, o en su defecto, un dispositivo de paro automático de bombas de achique.

4.- Los usuarios solo podrá utilizar los sanitarios de las embarcaciones cuando estas estén provistas de tanques de almacenaje de aguas residuales. La asociación de gestión y conservación podrá inspeccionar y precintar las descargas al mar de las embarcaciones que no dispongan de esos tanques.

5.- Las Asociaciones de Conservación deberán presentar una carta de aceptación de residuos firmada por alguna de las instalaciones receptoras de residuos, con licencia para prestar el servicio portuario dentro del ámbito del Puerto de Santander, además deberán justificar trimestralmente ante el Ayuntamiento de Astillero y el Puerto de Santander las entregas realizadas según los Anexos IV y V del MARPOL.

Artículo 39.- Plan de contingencia ambiental

1.- La asociación de gestión y conservación desarrollara, para su aprobación por la administración, un plan de contingencia ambiental de las instalaciones de acuerdo con la normativa sectorial de aplicación, al objeto de establecer los medios humanos y materiales, así como el protocolo de actuaciones a desarrollar para evitar cualquier tipo de vertido que se produzca.

2.- Una copia del mismo se encontrará a disposición de los usuarios de la dársena, del Ayuntamiento de Astillero, y de las Administraciones competentes en medio ambiente.

Artículo 40.- Actuaciones en supuestos de emergencia

1.- Los supuestos de emergencia, considerados como hundimiento, accidente, situación de amenaza que puedan ocasionar las embarcaciones, los bienes de los usuarios y las instalaciones, darán lugar a la comunicación urgente a las administraciones competentes, en especial, a la Guardia Civil del Mar y Salvamento Marítimo.

2.- La asociación de gestión y conservación adoptará las actuaciones necesarias para evitar o paliar posibles daños, dando cuenta a las administraciones competentes de las medias adoptadas, a la mayor brevedad posible.

3.- En caso de incendio, temporal, u otra emergencia, los usuarios deberán tomar medidas inmediatas de precaución, cumpliendo las instrucciones emanadas tanto de las autoridades competentes como de la asociación de gestión y conservación.

4.- la asociación de gestión y conservación, deberá elaborar un plan de emergencias, que tendrá a disposición de usuarios y autoridades.

CAPITULO DECIMO: PROTECCIÓN DE DATOS

Artículo 41.- Tratamiento de datos personales.

1.- Los datos personales que hubieran de tratarse con ocasión de la aplicación de este reglamento por los órganos gestores de la dársena, estarán sometidos a los principios, condiciones y límites establecidos en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016.

2.- Los interesados tendrán derecho a que sus datos sean recabados bajo el principio de consentimiento y tratados con exactitud, así como a su rectificación, oposición y cancelación en los términos y condiciones previstos en la legislación vigente. En este sentido, se informará a los interesados de base que legitima el tratamiento de datos.

En cualquier momento, los amarristas o usuarios podrán ejerce los derechos que les son conferidos por la normativa aplicable en materia de protección de datos (acceso, rectificación, supresión, limitación, portabilidad, oposición y a no ser objeto de decisiones individuales automatizadas) aportando fotocopia de su DNI o documento equivalente e identificando del derecho que se solicita, dirigiéndose al domicilio de la Asociación de Amarristas a través de su registro, incluyendo en la comunicación la referencia “Protección de Datos de Carácter Personal”. Si el titular del derecho de uso de amarre considera que no se ha respetado alguno de los derechos anteriormente mencionados, podrá presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, con domicilio en Calle Jorge Juan, 6, 28001, Madrid o a través de su dirección: https://www.aepd.es

3.- Cuando los usuarios ingresen en la dársena se pondrá en su conocimiento que sus datos personas podrán ser objeto de conocimiento y cesión al Ayuntamiento de Astillero, así como a la autoridad portuaria de Santander para el cobro de los tributos correspondientes y las tareas de control y fiscalización. A estos efectos deberán firmar la autorización correspondiente, sin la cual no podrá considerarse como usuario de la dársena con plenitud de derechos.

4.- Las Asociaciones deberán dotarse del correspondiente Delegado de Protección de Datos con cargo a sus fondos.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Reglamento de régimen interior.

1.- En el plazo de seis meses a contar desde la aprobación del Reglamento de Gestión y Conservación, la Entidad gestora colaboradora con la Administración se reunirá con el Ayuntamiento en comisión gestora a fin de aprobar el Reglamento de Régimen Interior y su ratificación.

2.- El Reglamento de Régimen Interior, deberá regular las siguientes materias, con sujeción al presente Reglamento de Gestión, Régimen Económico, Derechos y Obligaciones de los Adjudicatarios, Organización, funcionamiento y régimen de acuerdos, modalidades de uso, condiciones de uso, modelo de conservación y cuantas aquellas otras especificaciones tiendan al mejor desenvolvimiento y utilización de la concesión náutico-pesquera.

3.- El Reglamento de régimen del interior, no podrá contradecir lo dispuesto en la legislación general en la materia y especialmente, los preceptos y disposiciones contenidas en este Reglamento de gestión, explotación y policía de las dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.- Libros y registros.

1.- Los libros y registros a los que se refiere esta ordenanza serán llevados bajo los principios de exactitud, integridad, fidelidad y buena Administración.

2.- Los libros registros, listas de espera y otros documentos serán llevados electrónicamente; irán sellados con el sello correspondiente de la entidad de conservación, numerados todos sus folios, se tomará como referencia la Ley de Procedimiento Administrativo 39/2015, de 1 de octubre. Estos documentos se incorporarán a una plataforma electrónica interoperable y coordinada con las que operen en el Ayuntamiento de Astillero.

3.- Los libros registros son instrumentos públicos y solemnes que han de estar foliados y encuadernados, legalizada cada hoja con la rúbrica del gestor o, en su caso, del Presidente de la entidad o el encargado de su llevanza, con el sello de la entidad y expresando mediante diligencia de apertura el número de folios que contiene y la fecha en que se inicia la transcripción de los acuerdos.

4.- Cada libro será numerado con numeración correlativa y se hará constar en la diligencia de apertura, firmada por el responsable de su conservación o llevanza, el número de folios, así como la fecha de apertura en la que se inicia la transcripción de los acuerdos. Cada hoja será sellada con el sello de la entidad de conservación y numerado el libro correlativamente a partir del número 1.

5.- Las inscripciones se efectuarán sin enmiendas o salvando las que involuntariamente se produjeran, de forma correlativa. Se transcribirá siguiendo rigurosamente su orden.

6.- Los libros de actas y registros que posean las entidades colaboradas se custodiarán en el local o la sede de la entidad de conservación y no se consentirá que salgan de la misma bajo ningún pretexto, salvo a las oficinas municipales o si se reclamaran, por las autoridades administrativas o judiciales.

7.- Los libros registros y documentación tendrán preferentemente y obligatoriamente un soporte informático y electrónico, tramitándose en este formato. Se deberá garantizar la integridad, autenticidad e inalterabilidad de los libros y documentos. Cuando se relacionen a través de estos medios electrónicos, se podrá utilizar como medios válidos a efectos de firma, aquellos contemplados en la LPAC 39/2015, de 1 de octubre. Solo excepcional y provisionalmente se admitirá soporte en papel en tanto las Asociaciones se dotan de los correspondientes medios electrónicos.

8.- Los interesados podrán relacionarse electrónicamente con los gestores y entidad de conservación de la dársena en los términos y condiciones contemplados en la legislación básica del procedimiento administrativo común.

9.- A estos efectos se deberá mantener un archivo electrónico único de aquellos documentos o procedimientos que se hubieran tramitado electrónicamente y hubieran finalizado.

10.- Los documentos electrónicos deberán conservarse en un formato que permita garantizar su autenticidad, integridad y conservación, así como su consulta. Los sistemas utilizados contemplarán la posibilidad de trasladar los datos a otros formatos y soportes que garanticen el acceso desde diferentes aplicaciones. Especialmente se garantizará la conexión con el Ayuntamiento de Astillero, a través de plataformas homologables.

11.- Los medios o soportes en los que se almacenen documentos electrónicos deberán contar con las medidas de seguridad, de acuerdo con lo previsto en el esquema nacional de seguridad, que garantice la integridad, autenticidad, confidencialidad, calidad, protección y conservación de los documentos electrónicos tramitados o almacenados. En particular, se asegurarán la identificación de los usuarios y el control de accesos, así como el cumplimiento de las garantías previstas en la legislación de protección de datos.

12.- para garantizar la identidad y contenido de los documentos electrónicos el gestor o la entidad de conservación de la dársena, deberá ajustarse a lo previsto en el esquema nacional de interoperabilidad, esquema nacional de seguridad y sus normas técnicas de desarrollo, así como las siguientes reglas:

a) Los documentos electrónicos originales o copia electrónicas auténticas, con o sin cambio de formato, deberán incluir los metadatos correspondientes que serán objeto de visualización al consultar el documento.
b) Las copias electrónicas de documentos en soporte papel o en otro soporte no electrónico susceptible de digitalización, requerirán que el documento haya sido digitalizado y deberán incluir los metadatos que acrediten su condición de copia y que se visualicen al consultar el documento.
   Se entiende por digitalización el proceso tecnológico que permite convertir un documento en soporte papel o en otro soporte no electrónico, en un fichero electrónico que contiene la imagen codificada, fiel e íntegra del documento.

c) Las copias en soporte papel de documentos electrónicos requerirán que en las mismas figure su condición de copia y contendrán un código generado electrónicamente u otro sistema de ventilación, que permitirá constatar la autenticidad de la copia, mediante el acceso a los archivos electrónicos del órgano u organismo público emisor.
d) Las copias en soporte papel de documento originales emitidos en dicho soporte, se proporcionará mediante una copia auténtica en papel del documento electrónico que se encuentre en poder de los archivos de la entidad de conservación, de sus libros o diligencias, o bien mediante una puesta de manifiesto electrónica conteniendo copia auténtica del documento original.

13.- La dársena deberá tener una sede electrónica en la que los usuarios, el Ayuntamiento de Astillero y otros terceros puedan verificar la información correspondiente,

pudiendo accederse a ella a través de códigos seguros. Los usuarios tendrán un buzón de usuario en donde podrán recibir sus notificaciones y acceder a sus expedientes de forma limitada a través del código seguro correspondiente.

14.- El Ayuntamiento de Astillero y sus funcionarios designados podrán acceder a la plataforma electrónica de las dársenas mediante códigos seguros de verificación para realizar el control y fiscalización e incluso de forma remota.

15.- El Ayuntamiento de Astillero será considerado como interesado en todos los procedimientos, trámites y diligencias que se tramiten desde y ante el órgano de gestión de la dársena, pudiendo acceder a cualquier documento, procedimiento o trámite, ya sea en papel o electrónico a los efectos de efectuar sus labores de control y fiscalización, con las reservas de confidencialidad.

16.- Las notificaciones se podrán practicar por correo o electrónicamente. Todas las notificaciones que se practiquen en papel deberán ser puestas a disposición del interesado en la sede electrónica de la dársena para que pueda accederse al contenido de la misma de forma voluntaria. Se practicarán en el domicilio del interesado en los términos y condiciones previstos en la LPAC.

Las notificaciones por medios electrónicos se practicarán mediante comparecencia en la sede electrónica de la dársena, a través de la dirección electrónica habilitada. Se entiende por comparecencia en la sede electrónica, el acceso por el interesado o su representante al contenido de la notificación o comunicación.

Las notificaciones por medios electrónicos se entenderán practicadas en el momento en que se produzca el acceso a su contenido y se entenderá rechazada transcurridos diez días naturales desde la puesta a disposición de la notificación sin que se acceda a su contenido.

17.- El gestor de la dársena o entidad de conservación configurará una página web en la que ubicará la sede electrónica correspondiente, así como un punto de acceso general electrónico que funcionará como portal de acceso en el que se establecerá un apartado para las notificaciones.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. – Del administrador de fincas

1.- El administrador de fincas tendrá entre otras funciones las de gestionar, intermediar y colaborar en todo lo relacionado con las dársenas, incluyendo las siguientes atribuciones:

a) Colaborar en la llevanza de los libros y registros consignados en esta ordenanza, bajo los principios de exactitud, fidelidad y realidad.
b) La preparación de informes y propuestas para el otorgamiento de los atraques.
c) La preparación de padrones cobratorios en colaboración con los servicios de Tesorería de este Ayuntamiento.

d) La elaboración de presupuestos para los gastos de conservación, mantenimiento, reparación, entretenimiento y funcionamiento de las instalaciones, partes o elementos de la dársena y servicios comunes.
e) El requerimiento de abono de todos los gastos de mantenimiento a los usuarios de la dársena, incluyendo las prestaciones de carácter público. Éstas últimas serán ingresadas directamente en el Ayuntamiento de Astillero.
f) La propuesta de realización de las obras de mantenimiento y reposición urgentes que no excedan de 6.000 euros, danto cuenta al Ayuntamiento de Astillero, con cargo a las cuotas de mantenimiento de los usuarios de la dársena.
g) El seguimiento de las dársenas y su utilización, dando cuenta al Ayuntamiento de Astillero de las incidencias que se pudieran producir.
h) La colaboración con el Ayuntamiento de Astillero para el desenvolvimiento de los amarres y atraques.
i) La información tanto al Ayuntamiento de Astillero como a las asociaciones de los usuarios de los atraques, de lo relacionado con su gestión.
j) Realizar la gestión documental de los residuos, así como la comunicación trimestral al Ayuntamiento de Astillero y al Puerto de Santander de las entregas de residuos realizadas al gestor autorizado según especificaciones de los ANEXOS IV y V del MARPOL.

2.- El abono de sus servicios procederá con cargo a los presupuestos de las asociaciones de las dársenas.

3.- El administrador de fincas deberá poner al servicio de los usuarios un libro de reclamaciones y gestionar las mismas en colaboración con los servicios de consumo del Ayuntamiento de Astillero.”

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA.- Ejercicio de acciones sometidas al derecho privado.

1.- Aquellas actuaciones de los órganos de gobierno y participación de las asociaciones de conservación de atraques y los actos de la administración actuante, no sometidos al derecho administrativo, podrán ser impugnados por los interesados ejerciendo las acciones que consideren oportunas ante la jurisdicción ordinaria, en los plazos legamente establecidos.

2.- A estos efectos, el plazo para el ejercicio de acciones se iniciará desde que se notificó a la actuación o se pudo conocer la misma, conforme a las normas procesales vigentes.

DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA.- Interpretación de la ordenanza de conformidad con la concesión administrativa.

La interpretación de los preceptos y disposiciones de este Reglamento se realizarán de conformidad con el Pliego de condiciones particulares que rigen la concesión administrativa otorgada por la Autoridad portuaria su sesión del 3 de marzo de 2017.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.- Entrada en vigor

1.- El presente Reglamento entrará en vigor, transcurso del plazo de 15 días hábiles previsto en el art. 65.2 de Ley de 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, después de su publicación integra en el Boletín Oficial de Cantabria.

2.- La vigencia de este Reglamento coincidirá con la duración de la concesión administrativa de la que trae causa.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.- Derogación

1.- A la entrada en vigor de esta norma, se derogarán expresamente los reglamentos de gestión de los atraques de las dársenas San Jose y Orconera, aprobados en sesiones Plenarias de 24 de julio de 1998 y 25 de febrero de 1999, junto con sus modificaciones.

2.- Se consideran derogadas todas las disposiciones y ordenanzas municipales que contradigan este reglamento.

ANEXO I
Ayuntamiento de Astillero

SOLICITUD ADJUDICACIÓN ATRAQUE EN DÁRSENAS SAN JOSÉ Y ORCONERA

Espacio reservado para la etiqueta con los datos del registro

DATOS DEL/DE LA INTERESADO/A

DNI, NIF, NIE Nombre

Primer apellido: Segundo apellido:

Tipo de vía: Domicilio: Nº: Portal: Esc.:

Planta: Puerta: C.P.: Municipio: Provincia:

Teléfono(s): / Correo electrónico:

DATOS DEL/DE LA REPRESENTANTE (en caso de presentación por el representante debe aportar documentación acreditativa de la representación). Si actúa en nombre de un obligado a relacionarse electrónicamente (art. 14.2 Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas) se deberá realizar a través del registro electrónico: https://sede.astillero.es

DNI, NIF, NIE: Nombre:

Primer apellido: Segundo apellido:

Tipo de vía: Domicilio: Nº: Portal: Esc.:

Planta: Puerta: C.P.: Municipio: Provincia:

Teléfono(s): / Correo electrónico:

SOLICITUD PARA LA DÁRSENA

☐DÁRSENA SAN JOSE ☐DÁRSENA ORCONERA

DATOS DE LA EMBARCACIÓN

NOMBRE		MATRICULA	
MANGA*		ESLORA*	
*La manga y la eslora deben quedar definidas en la documentación oficial aportada			

En a de de 20____.

Firma:

Este documento puede ser firmado

Sr. /Sra. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Astillero

La firma de esta hoja supone la del resto de las hojas de la solicitud. El solicitante declara que los datos expresados son ciertos, por lo que se hace responsable de las inexactitudes o errores que contenga.

INSTRUCCIONES GENERALES
El impreso puede ser cumplimentado a mano (CON MAYÚSCULAS TIPO IMPRENTA) y presentarlo firmado en el Registro General del Ayuntamiento de Astillero, o mediante las otras formas previstas en el art. 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. También puede presentarlo a través del Registro electrónico del Ayuntamiento de Astillero: https://sede.astillero.es. ES IMPORTANTE INDICAR TELÉFONO/S DE CONTACTO ASÍ COMO UNA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO.

DOCUMENTACIÓN A APORTAR

☐ Solicitud debidamente cumplimentada (anexo I)

☐ Copia del DNI, NIF, NIE o pasaporte de la persona solicitante y su representante en su caso.

☐ Copia titulación navegación de la persona solicitante.

☐ Copia licencia de navegación o Rol, debidamente despachado

☐ Copia certificado de registro español/ permiso de navegación para embarcaciones de lista séptima menores o iguales a 24 metros

☐ Declaración jurada de no poseer otro atraque en la Comunidad Autónoma de Cantabria. (Anexo II)

☐ Ficha de terceros con el Ayuntamiento de Astillero (Anexo III)

☐ Copia hoja de registro de la embarcación.

☐ Copia certificado de navegabilidad acreditativo de haber realizado las inspecciones y reconocimientos correspondientes (RD 1434/1999)

☐ Copia justificante del pago de la prima del Seguro obligatorio de RC Responsabilidad Civil (RD875/2014), este seguro deberá influir el reflote y remoción de los restos de un posible barco hundido.

☐ Memoria histórica propiedad de barcos con sus correspondientes documentos acreditativos de la propiedad de los barcos o en su defecto autorización para solicitar información a Capitanía Marítima el histórico de barcos (Anexo IV)

CONSENTIMIENTO DE ACCESO A DATOS PERSONALES

☐ NO doy mi consentimiento a que sean consultados o recabados mis datos, o documentos necesarios para la adjudicación del atraque que obren en poder del Ayuntamiento de Astillero o en otras Administraciones Públicas.

Se presumirá que la consulta u obtención de datos es autorizada por los interesados salvo que conste su oposición expresa (art. 28.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas). En el caso de no otorgar consentimiento se harán los requerimientos para aportar documentación que se consideren oportunos.

PROTECCIÓN DE DATOS Responsable del tratamiento: Ayuntamiento de El Astillero | Finalidad: Tramitar y gestionar la solicitud presentada por el área/departamento municipal correspondiente. | Legitimación: El tratamiento de los datos incluidos en el presente formulario junto con la documentación que pueda ser adjuntada, se basa en los artículos 6.1.c) y/o 6.1.e) del RGPD y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales .en función de la solicitud realizada, que será tratada por el área/departamento municipal correspondiente.| Destinatarios: No está prevista la comunicación de datos a terceros salvo que sea necesario para la correcta gestión de la solicitud realizada, y siempre que concurra alguno de los supuestos legalmente previstos en la vigente normativa de protección de datos | Derechos: Acceder, rectificar y suprimir los datos, así como oponerse o limitar el tratamiento, ante Ayuntamiento de Astillero – Calle San José 10, 39610 Astillero (Cantabria) indicando en el asunto: Ref. Protección de Datos, o a través de la Sede Electrónica (https://sede.astillero.es)

ANEXO II

Ayuntamiento de Astillero

SOLICITUD ADJUDICACIÓN ATRAQUE EN DÁRSENAS SAN JOSÉ Y ORCONERA

Declaración jurada de no poseer otro atraque en la Comunidad Autónoma de Cantabria

D./Dª ..... con NIF……..,

DECLARO BAJO MI RESPONSABILIDAD:

Que habiendo solicitado un atraque en las dársenas del Ayuntamiento de Astillero declara no poseer otro atraque en la Comunidad Autónoma de Cantabria

PROTECCIÓN DE DATOS

Responsable del tratamiento: Ayuntamiento de El Astillero | Finalidad: Tramitar y gestionar la solicitud presentada por el área/departamento municipal correspondiente. | Legitimación: El tratamiento de los datos incluidos en el presente formulario junto con la documentación que pueda ser adjuntada, se basa en los artículos 6.1.c) y/o 6.1.e) del RGPD y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales .en función de la solicitud realizada, que será tratada por el área/departamento municipal correspondiente.| Destinatarios: No está prevista la comunicación de datos a terceros salvo que sea necesario para la correcta gestión de la solicitud realizada, y siempre que concurra alguno de los supuestos legalmente previstos en la vigente normativa de protección de datos | Derechos: Acceder, rectificar y suprimir los datos, así como oponerse o limitar el tratamiento, ante Ayuntamiento de Astillero – Calle San José 10, 39610 Astillero (Cantabria) indicando en el asunto: Ref. Protección de Datos, o a través de la Sede Electrónica (https://sede.astillero.es)

En _____ a _____ de _____ de 20___ .

Firma:

Este documento puede ser firmado electrónicamente

ANEXO III

FICHA DE TERCEROS

AYUNTAMIENTO DE ASTILLERO
P-3900800H
TESORERÍA
C/ San José, 10
39610 Astillero (Cantabria)
Teléfono: 942 07 70 00
e-mail:ana@astillero.es

Espacio para la etiqueta identificativa de Hacienda. (Caso de no disponer de ellas, fotocopia de la Tarjeta de identificación Fiscal o en su defecto fotocopia del D.N.I.).

☐ Solicitud de Alta

☐ Solicitud de modificación de datos

A RELLENAR POR EL INTERESADO
N.I.F. o C.I.F. (1) ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (Se cumplimentarán los datos a máquina o en letras mayúsculas)
Nombre o razón social (2) ……
Nombre Comercial ……
Domicilio ……Nº ……Piso, Escalera, Pta. ……
Población ……Municipio ……..……..……..Código Postal ☐☐☐☐☐
Provincia ……..Teléfono ……NºFax……..……NºMóvil……
Dirección correo electrónico:……Página Web…….……
Actividad Económica ……
…… a …… de …… de …….
EL INTERESADO *,
* Cuando se trate de persona jurídica, debe incluir sello.

A RELLENAR POR LA ENTIDAD BANCARIA	
CÓDIGO IBAN ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Certifico: Que los datos bancarios reseñados corresponden a la cuenta que el titular de referencia tiene abierta en esta entidad. Fecha:	(Firma y sello del Banco o Caja de Ahorros).

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 5 de la ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, el Ayuntamiento de Castro Urdiales, con domicilio en la Plaza del Ayuntamiento Nº 1, le informa que los datos que nos proporcione serán recogidos en un fichero cuyo responsable es el Ayuntamiento de Castro Urdiales. Usted podrá ejercer sus derechos de acceso ,rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos personales, en los términos y condiciones previstos, en la siguiente dirección de correo electrónico webmaster @ castro-urdiales.net y/o dirigiéndose a la dirección indicada.

ANEXO VI

Ayuntamiento de Astillero

Autorización solicitud información Capitanía Marítima de Santander

Yo D./Dª ..... con NIF…….. habiendo solicitado un atraque en las dársenas del Ayuntamiento de Astillero autorizo al Ayuntamiento de Astillero a recabar de Capitanía Marítima de Santander la información necesaria para la elaboración de la Memoria Histórica de embarcaciónes de las cuales he sido propietario.

PROTECCIÓN DE DATOS

Responsable del tratamiento: Ayuntamiento de El Astillero | Finalidad: Tramitar y gestionar la solicitud presentada por el área/departamento municipal correspondiente. | Legitimación: El tratamiento de los datos incluidos en el presente formulario junto con la documentación que pueda ser adjuntada, se basa en los artículos 6.1.c) y/o 6.1.e) del RGPD y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales .en función de la solicitud realizada, que será tratada por el área/departamento municipal correspondiente.| Destinatarios: No está prevista la comunicación de datos a terceros salvo que sea necesario para la correcta gestión de la solicitud realizada, y siempre que concurra alguno de los supuestos legalmente previstos en la vigente normativa de protección de datos | Derechos: Acceder, rectificar y suprimir los datos, así como oponerse o limitar el tratamiento, ante Ayuntamiento de Astillero – Calle San José 10, 39610 Astillero (Cantabria) indicando en el asunto: Ref. Protección de Datos, o a través de la Sede Electrónica (https://sede.astillero.es)

En _____ a _____ de _____ de 20___ .

Firma:

Este documento puede ser firmado electrónicamente

ANEXO IV

ASTILLERO y GUARNIZO
Donde quieres estar

ANEXO V

DARSENA SAN JOSE
G-62 (5mts)
G-61 (5mts)
G-59 (5mts)
G-58 (5mts)
G-57 (5mts)
G-56 (5mts)
G-55 (5mts)
G-54 (5mts)
G-53 (5mts)
G-52 (6mts)
G-51 (6mts)
G-50 (6mts)
G-49 (6mts)
G-48 (6mts)
G-47 (6mts)
G-46 (6.5mts)
G-45 (6.5mts)
G-44 (6.5mts)
G-43 (5mts)
G-42 (5mts)
G-40 (5mts)
G-39 (5mts)
G-38 (5mts)
G-37 (5mts)
G-36 (5mts)
G-35 (5mts)
G-34 (5mts)
G-33 (6mts)
G-32 (6mts)
G-31 (6mts)
G-30 (6mts)
G-29 (6mts)
G-28 (6mts)
G-27 (6.5mts)
G-26 (6.5mts)
G-25 (6.5mts)
F-24 (5mts)
F-23 (5mts)
F-21 (5mts)
F-20 (6mts)
F-19 (6mts)
F-18 (6mts)
F-17 (6mts)
F-16 (6mts)
F-15 (6mts)
F-14 (6mts)
F-13 (6mts)
F-12 (6mts)
F-11 (5mts)
F-10 (5mts)
F-8 (5mts)
F-7 (6.85mts)
F-6 (6.85mts)
F-5 (6.85mts)
F-4 (6.85mts)
F-3 (6.85mts)
F-2 (6.5mts)
F-1 (6.5mts)
ASTILLERO y GUARNIZO
Donde quieres estar

Terminado así el debate se pasó a ulterior votación que ofrece el resultado siguiente:

Votos a favor: Ciudadanos (14 votos)

Votos en contra: Ninguno

Abstenciones: PSOE (1 voto), Partido Popular (1 voto)

La Cámara Plenaria municipal, por mayoría absoluta de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar definitivamente el Texto refundido, del "Reglamento de gestión de las dársenas y atraques del Ayuntamiento de Astillero", con la redacción que antecede.

SEGUNDO.- Publicar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley de Bases de Régimen local 7/85 de 2 de abril, en el boletín oficial de Cantabria, su texto íntegro, para su entrada en vigor cuando haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de dicha norma.

TERCERO.- Contra la presente disposición general podrán interponer directamente recurso contencioso-administrativo por motivos de nulidad, ante la Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, en el plazo de dos meses a contar desde su publicación de la disposición con carácter definitivo en el Boletín oficial de Cantabria, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 47.2 de la LPAC 39/2015, art. 70.2 de la Ley de Bases de Régimen Local, y arts. 10.1 letra b), 19, 25.1, 26 y 46.1 de la LJ 29/1998.

4º.- MUTACIÓN DEMANIAL DE PARCELAS SITAS EN LA CANTÁBRICA A FAVOR DE ADIF. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA DUPLICACIÓN DE VÍA ENTRE ASTILLERO Y OREJO. (EE 6626/2021)

Mediante resolución de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes con fecha 5 de abril de 2023, se abre información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa que se tramita por la entidad pública empresarial administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en relación con el proyecto de construcción para la duplicación de la vía entre Astillero y Orejo, en la línea Santander – Bilbao (exp. 283ADIF2398). En esta expropiación se afectan distintos bienes de dominio público del Ayuntamiento de Astillero que se encuentran en el inventario de bienes catalogados con los números 22, 52, 157, afectando a parte de ellos.

Se trata de tres porciones que afectan a los bienes del siguiente modo:

1.- Con el número de inventario municipal de bienes 52, y referencia catastral 3954924VP3035S0001HJ, se vería afectada en el suelo urbano una expropiación de 222 m^2 en la condición de finca demanial.

Los datos registrales son los siguientes: Registro número dos de la Propiedad de Santander, Libro 82, Folios 27 a 31, Fincas 158 y 815.

LINDEROS del total de la finca	N: Zona Ajardinada. S: 3954919VP3035S0001ZJ y autovía. E: Autovía. O: Zona Ajardinada.
LINDEROS de la parte afectada	N: Zona dominio ADIF y zona ajardinada. S: Resto de finca. E: Zona dominio ADIF y autovía. O: Zona Ajardinada.

2.- Con el número de inventario de bienes municipal 22, y referencia catastral 4055080VP3045N0001ZD, se vería afectada en el suelo urbano una expropiación de 186 m^2 en la condición de finca demanial.

Los datos registrales son los siguientes: Registro número dos de la Propiedad de Santander, Libro 82, Folios 27 a 31, Fincas 8158 y 8159.

LINDEROS del total de la finca	N: CL INDUSTRIA 81 y autovía. S: Zona urbana Astillero. E: Zona urbana Astillero y autovía. O: Zona urbana Astillero.
LINDEROS de la parte afectada	N: Zona dominio ADIF y Resto de finca. S: Resto de finca y Zona urbana Astilleros. E: Zona dominio ADIF y 3952501VP3035S0001ZJ. O: Resto de finca.

3.- Con el número de inventario de bienes municipal 157, y referencia catastral 3954913VP3035S0001DJ, se vería afectada en el suelo urbano una expropiación de 79 m^2 en la condición de finca demanial.

Los datos registrales son los siguientes: Registro número dos de la Propiedad de Santander, Libro 101, Tomo 2166, Folios 24, Fincas 11038.

LINDEROS del total de la finca	N: Zona Ajardinada. S: Zona Ajardinada. E: Zona Ajardinada. O: Zona Ajardinada.
LINDEROS de la parte afectada	N: Zona Ajardinada. S: Resto de la finca.

	E: Zona Ajardinada. O: Zona Ajardinada.

Con posterioridad ADIF solicita la incoación de expediente de mutación demanial de las fincas antedichas, para las obras del proyecto de construcción de duplicación de la vía entre Astillero y Orejo, línea Santander Bilbao, objeto de expropiación forzosa, habida cuenta de la condición demanial de las mismas que según lo estipulado en el art. 6. de la Ley 33/2003, de Patrimonio de Administraciones Públicas, establece los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad, inembargabilidad de los bienes de dominio público.

Esta solicitud se motiva en la especial tutela de los bienes demaniales y el principio de cooperación vigente entre las Administraciones publicas de acuerdo con lo dispuesto en los artítulos 140 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Publico, considerando ya declarada la necesidad y urgente ocupación de los terreros del proyecto de referencia.

Es indiscutible que el dominio público no puede expropiarse. El fundamento legal se encuentra en la propia ley de expropiación forzosa que limita la aplicación del instituto expropiatorio a “cualquier forma de propiedad privada”, por lo que se excluyen los bienes de dominio público, que por definición no responden al tráfico jurídico-privado. La solución en estos casos se asienta en los principios de cooperación y colaboración entre las administraciones públicas. La sentencia del Tribunal Supremo de 14 noviembre de 1984, RJ 1984/5419, no excluye en estos casos la indemnización y dice: “el hecho de que la consignación se haga a favor de quien resulte ser el expropiado, no impide que en caso de que la titularidad corresponda al Ayuntamiento perciba éste el justiprecio, aunque no sería en concepto de expropiación de un bien demanial que es inalienable, sino por las consecuencias patrimoniales derivadas del cambio de afectación del bien, que pararía de ser dominio público municipal a estatal (…). La cantidad que se fije como justiprecio seria la correspondiente a la indemnización en el caso de que resultara ser el Ayuntamiento el titular del terreno expropiado”.

En este sentido el Tribunal Supremo ha admitido las mutaciones demaniales en el caso de las expropiaciones forzosas en su sentencia del 26 de marzo de 2001, entre otras, argumentando que: “la utilidad pública que constituye el fin y fundamento de la expropiación forzosa, se sobrepone a la utilidad o interés público que para el ayuntamiento tienen los bienes comunales expropiados y que en los supuestos de expropiación forzosa de bienes comunales, no es necesario un expediente de desafectación de tales bienes, puesto que esa desafectación está implícita en la expropiación y consiguiente afectación de los bines a la utilidad pública que lo originó (FJ cuarto). (Véase también la sentencia del Tribunal Supremo de 21 de noviembre de 2005, a otros efectos).

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 132 de la Constitución Española que configura los bienes de dominio público con carácter inalienable, así como los principios de coordinación y cooperación entre Administraciones Públicas dimanantes de los artítulos 55 de la Ley de Bases de Régimen Local y 140 y siguientes de la Ley 40/2015 de 1 de octubre

de Régimen Jurídico del Sector Público, En este caso, se trata de obras para la duplicación de la vía férrea entre Astillero y Orejo en la línea Santander-Bilbao, cuyo proyecto ha sido objeto de expropiación forzosa con declaración de utilidad pública e interés social por el Consejo de Ministros, incluyendo la relación de bienes y derechos afectados, y entre ellos las fincas de dominio público de este Ayuntamiento objeto de mutación demanial a solicitud del titular de la vía férrea (ADIF alta velocidad), considerándose además la necesidad de urgente ocupación. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 71 y siguientes de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre de Patrimonio de las Administraciones Públicas, junto con el art. 74.2 de su desarrollo reglamentario aprobado por el RD 1373/2009, de 28 de agosto, junto con los artículos 100 y siguientes de la Ley 3/2006 de 18 de octubre de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, se hace necesaria la aprobación de la mutación demanial de las parcelas anteriormente descritas para su transmisión a ADIF, de acuerdo con la expropiación proyectada y habida cuenta de que cambiará tanto de destino como de sujeto titular en razón de la expropiación aprobada,

El Sr. Concejal D. José Antonio García Gómez, en nombre y representación del Partido Popular, voy a ser muy breve porque lo ha explicado el secretario perfectamente. ADIF ha solicitado la expropiación forzosa de varias parcelas declaradas bien de dominio público pertenecientes al Ayuntamiento de Astillero, para llevar a cabo pues la duplicación de la vía férrea entre Astillero -Orejo línea Santander Bilbao. Visto todos los expedientes e informes relativos a este caso se trata de una obra declarada de utilidad pública e interés social acorde a la legalidad por tanto votaremos a favor al considerar que es una obra necesaria pero tenemos que dejar expuesto también que nos gustaría disponer pues del proyecto, condiciones de accesibilidad y demás detalles técnicos cuando los cuando los tengamos.

La Sra. Concejala Dª. Judith Pérez Ezquerra, en nombre y representación del Partido Socialista Obrero Español, pues para no repetir el argumentario que ha expuesto tanto el secretario como José Antonio evidentemente cumple con la legalidad y sobre todo con una necesidad y con un favorecimiento al fin y al cabo para para el propio municipio de Astillero, lo que sí lógicamente pediría el equipo de gobierno que insistiera con el proyecto a ejecutar de cara, a que no sea un parche sino que sea una obra duradera que cumpla con las condiciones futuras de accesibilidad e incluso podríamos sugerir una pasarela con elevador con ya que de alguna forma vamos a permitir en terreno público del municipio que se haga esa obra, aprovechar para solicitar una obra que sea referente y desde luego que cumpla con toda la normativa que favorezca todos los vecinos y por lo demás pues lógicamente tenemos a favor.

El Sr. Concejal D. Alejandro Hoz Fernández, en nombre y representación del Grupo Municipal Ciudadanos, efectivamente es una obra además que conlleva expropiaciones en Astillero no solo el Ayuntamiento sino también alguna nave del Polígono Tirso González por lo que es una obra en la que hemos estado encima precisamente por eso no porque hay vecinos a los que se les se les expropia alguna parte de la nave y de hecho en la reunión que tuvimos con la empresa expropiadora que vino en nombre de ADIF pues se intentó salvar algún metro hablando con los ingenieros que la personas que vinieron a firmar el acta previa de expropiación pues plante algunas dudas y algunas posibilidades

que se podían dar para evitar que esos metros pudieran ser menos. Entonces en eso estamos ahora mismo y en eso en eso esperemos que se proceda de la forma más diligente posible ya que han comprometido una visita a los ingenieros de ADIF a las naves ocupadas, en nuestro caso duplicidad duplicación de la vía en aquella zona con paso elevado efectivamente de forma accesible y esperemos que de la mejor forma posible, vamos a ver si se ejecuta de una forma correcta, vamos a ver si se hace conforme al proyecto y que venga bien para mejorar los tiempos entre orejo que se permiten no viene nada mal.

En el turno de réplica, la Sra. Concejala Dª. Judith Pérez Ezquerra, en nombre y representación del Partido Socialista Obrero Español, yo le apuntaría al portavoz si puede ser la pasarela cubierta mejor para que no se moje la gente.

La Cámara Plenaria municipal, por unanimidad de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO. - Aprobar la mutación demanial de los bienes anteriormente descritos con sus superficies, ubicación y linderos en favor del solicitante, Ministerio de Transporte y/o ADIF alta velocidad, con cambio de destino (desafectación) y de titularidad que pasará a depender de ésta entidad.

SEGUNDO. - Someter esta mutación demanial a información pública por período de 1 mes a efectos de reclamaciones y alegaciones. De no efectuarse, la resolución y acuerdos a los que se contraen serán elevados a definitivos sin necesidad de otro acuerdo plenario.

TERCERO. - La mutación demanial deberá mantenerse adscrita a los fines propuestos en la expropiación durante el período establecido por la legislación vigente.

CUARTO. - Facultar al Sr. Acalde-Presidente, tan ampliamente como proceda en Derecho para el desarrollo y ejecución de estos acuerdos, incluso complementarlos pudiendo ser sustituido por el Sr. Teniente de Alcalde, D. Alejandro Hoz Fernández.

5º.- MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA 20/2022 POR CRÉDITO EXTRAORDINARIO.- (EXP. 3989/2023)

Por el Sr. Alcalde Presidente, D. Javier Fernández Soberón se presenta al Pleno el expediente para la aprobación de la modificación presupuestaria nº 20/2023 por crédito extraordinario y teniendo en cuenta la Memoria de Alcaldía que figura en el mismo de fecha 26 de junio de 2023 en la que se justifica el motivo de la tramitación de este expediente indicando expresamente lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en el artículo 177 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo y en el artículo 37 del R.D. 500/1990, de 20 abril, que desarrolla el mismo en materia presupuestaria, así como lo dispuesto en la Base 5ª de Ejecución del Presupuesto General Prorrogado para 2023 se realiza la presente memoria justificativa de la necesidad de realizar una modificación presupuestaria por ***Crédito Extraordinario****.*

De acuerdo con la normativa señalada, esta Memoria deberá precisar la clase de modificación a realizar, las aplicaciones presupuestarias a las que afecta y las medidas o recursos que han de financiarla, debiendo acreditarse:

1º.-) El carácter específico y determinado del gasto a realizar y la imposibilidad de demorarlo para ejercicios posteriores.

2º.-) La insuficiencia en el Estado de gastos del presupuesto de crédito destinado a esa finalidad específica.

Por todo lo anterior esta alcaldía expone:

PRIMERO:** Se pretende llevar a cabo en este 2023 la obra de "Rehabilitación Puente de los Ingleses" por importe de "Cuatrocientos treinta y un mil doscientos ochenta y cinco euros con noventa y dos céntimos" (431.285,92 €), (IVA excluido) más los catorce mil quinientos veinte euros (14.520,00 €) de la propuesta de dirección de obra según consta en el expediente 1170/2023. Se propone una modificación total de **554.525,96€.

***SEGUNDO:** Siendo por tanto necesario habilitar crédito para financiar los mencionados gastos cuya inclusión no está prevista en el Presupuesto prorrogado para 2023 y visto que no es posible demorarlos a ejercicios posteriores, es necesario tramitar la presente modificación presupuestaria para suplementar las aplicaciones presupuestarias necesarias para imputar los mencionados gastos.*

La financiación de la presente Modificación Presupuestaria se realizará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022.

***TERCERO:** La modificación presupuestaria se entenderá hecha sobre el presupuesto prorrogado y no integrada en el Presupuesto que, en su caso se apruebe definitivamente."*

Visto el Informe de Control Financiero de legalidad de 26 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal que concluye que el Expediente de modificación de créditos 20/2023 por Crédito Extraordinario, se ajusta al procedimiento legalmente establecido.

Visto el Informe de Estabilidad Presupuestaria de 26 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal en el que se señala que para verificar el cumplimiento de la Estabilidad Presupuestaria y de la regla de gasto hay que esperar hasta la liquidación del presupuesto de 2023 y que no obstante *"en caso de que dicha liquidación arrojara un resultado de incumplimiento de la estabilidad presupuestaria o de la regla del gasto y tras la suspensión de las reglas fiscales a la que hemos hecho referencia, no resultarían de aplicación las medidas correctivas ni coercitivas de la LOEPSF, por lo que no sería necesaria la formulación del plan económico-financiero regulado en el artículo 21 de dicha Ley".*

Considerando los siguientes fundamentos jurídicos aplicables a los hechos expuestos:

- Artículos 177 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo
- Artículos 34 y siguientes del Real Decreto 500/1990 de 20 de abril.
- Bases de Ejecución del Presupuesto prorrogado para el ejercicio 2023.

- La Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, así como el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, en lo que no se oponga a la Ley.

Visto el informe favorable de la Comisión Informativa de Hacienda y Gobernación, de fecha de 3 de julio de 2.023.

Se ha acordado en la reunión de Portavoces, debatir los puntos 5º, 6º, 7º, 8º y 9º de manera conjunta.

El Sr. Concejal D. José Antonio García Gómez, en nombre y representación del Partido Popular, señala que hoy se traen a Pleno 5 modificaciones presupuestarias la primera de ellas es relativa al Puente de los Ingleses, sin lugar a dudas para el grupo municipal popular el proyector de recuperación del Puente de los Ingleses es una prioridad y no debe devorarse más es injustificable que después de cuatro años pues siga Esta obra parada se trata de un emblema de nuestro municipio declarado de Bien Interés Local con la categoría de monumento y por ello, es una necesidad restaurarlo conservarlo adecuadamente llevamos reclamando lo durante todo este tiempo por tanto no nos opondremos a esta modificación presupuestaria que asciende a la cantidad de 554.525, 96 euros.

Con respecto al Lavadero de Juntavía el grupo municipal popular está a favor de que se realicen los trabajos necesarios para su restauración ya que se trata de otro punto histórico de nuestro municipio y una obra demandada por todos nuestros vecinos.

En cuanto a la instalación de semáforos en la calle Sainz y Trevilla evidentemente el grupo municipal popular está a favor de la instalación de semáforos, así como de cualquier otra medida que contribuya a aumentar la Seguridad Ciudadana en el municipio, pero ustedes están únicamente haciendo parches o así lo entendemos cada vez que les piden algo en concreto. Si algún vecino del municipio sugiere actuaciones para mejorar la seguridad o condiciones de vida y uso en nuestras calles deben ustedes aprovechar esa colaboración ciudadana para estudiar más a fondo los posibles problemas y dar soluciones más ambiciosas que puedan afectar pues a más calles de nuestro pueblo de Astillero y Guarnizo, no solamente se puede parchar un problema puntual y dejar las demás zonas sin solucionar a la espera que otro vecino lo sugiere algo ustedes como equipo de gobierno deben adelantarse a las necesidades de nuestros vecinos y no ir a remolque de ellos.

Respecto a la modificación del Presupuesto General prorrogado para el 2023 por suplemento de crédito sí que nos gustaría tener más información, ya pues no especifican en qué actividades concretas va a ir destinado dicho dinero se habla de actividades de ocio y salud por importe de 50.000 euros, actividades culturales por importe de 150.000 euros, actividades deportivas culturales por valor de 165.000 euros y de actividades deportivas por valor de 170.000 euros, pero no se concreta nada más insisto, en que nos gustaría tener información más específica de las actuaciones a realizar ya que el importe pues asciende a 535.000 euros, lo que sí pedimos es que ya se empiece ya a trabajar en el nuevo presupuesto del año 2024 así poner fin, pues a todos estos años de continuos

reparos y modificaciones presupuestarias la aprobación de un presupuesto es una tarea fundamental para un equipo de gobierno y solo así se podrá financiar todas las obras servicios y demás actuaciones tan necesarias en nuestro municipio nada más.

La Sra. Concejala Dª. Judith Pérez Ezquerra, en nombre y representación del Partido Socialista Obrero Español, es indudable que el Puente de los Ingleses es un proyecto de legislatura para todos los partidos políticos que estamos aquí representados inclusive para para algunos que desafortunadamente para ellos ya no están estamos, ahora mismo en la antesala que es la habilitación de crédito para para esa obra, tampoco estoy muy a favor pero no me parece recomendable realizar estos movimientos económicos a cargo de remanentes pero entiendo que a lo mejor unas futuras elecciones generales y visto antecedentes previos, invitan al equipo de gobierno a tener consolidado esos gastos ya de remanentes para evitar cualquier anomalía. Este grupo lógicamente va a votar a favor, porque está a favor de esa obra de ese proyecto emblema y yo creo que un poco buque insignia de lo que es este municipio al igual que vamos a votar a favor de la obra de reparación del Lavadero entendemos que es una demanda vecinal y por lo tanto es una obra que entendemos también necesaria, pero por la cuantía tampoco entendemos que se haya traído a Pleno, interpretamos que es una cuantía que podría haber estado incluso sujeta a una adjudicación en Junta de Gobierno Local.

Respecto al punto 7º relativa a los semáforos pues mire este grupo no tiene en contra de los semáforos ni a favor de los semáforos, pero le vamos a hacer una demanda para este municipio, se trata de un plan de movilidad, un plan de vialidad, necesita conocer los puntos negros necesitan arreglar reordenación del tráfico, de aparcamientos no podemos estar con actuaciones pequeñitas dependiendo de la demanda de cada vecino tenemos que hacer un plan global para todo el municipio para ser capaces de abordar las necesidades reales los puntos negros que tiene el municipio y donde son precisos esos semáforos y dónde son precisos o donde sobran esos semáforos, ese es el motivo de la abstención. Es más este grupo municipal ya les anuncia que para el próximo Pleno traerá una iniciativa para trabajar en ello de cara a este próximo año porque es un plan que se puede ejecutar en un año y desde luego que va a marcar un antes y un después o eso esperamos en la movilidad del propio municipio en la ubicación de ese mobiliario urbano que bueno pues a veces es muy demandado por muchos vecinos y denostado por otros Entonces yo creo que en estas cuestiones es mejor dejar trabajar a los que saben a los profesionales y hacer un análisis global de todo el municipio antes de tomar este tipo de decisiones.

El Sr. Concejal D. Alejandro Hoz Fernández, en nombre y representación del Grupo Municipal Ciudadanos, pues efectivamente como han dicho ustedes llegan aquí cinco modificaciones presupuestarias muy importantes muy importantes por fin llega a este pleno con la certeza de ser aprobada esta ristra de obras, esta ristra de inversiones tan necesarias esta ristra de crédito tan necesario para finalizar el año y para las obras en Astillero y Guarnizo, por fin, tenemos la certeza de que habilitamos hoy aquí el crédito del Puente de los Ingleses algo que ha sido saben ustedes bloqueado la anterior legislatura y por fin también se tiene la certeza de que el personal del Ayuntamiento, pues va a habilitar ese crédito este pleno para que puedan finalizar cobrando sus nóminas que también es

una propuesta que se rechazó hace pocos meses. Señor García, gracias se lo digo con la mano del corazón de verdad podría venir aquí a hacer de esa política que nos gusta a nosotros de recordar el pasado voy a intentar acordarme un poco en esta legislatura porque creo que nos va a venir muy bien a todos de verdad gracias por colaborar el corazón por su apoyo a la mayoría de estas propuestas creo que tiene usted razón y creo que además son propuestas razonables y creo que tenemos la obligación de sacar el Puente de los Ingleses adelante también Lavadero de Juntavía también los semáforos y el dinero para acabar el año con una forma razonable.

A la señora Pérez también gracias sobre el remanente la descrito usted con una minuciosidad quirúrgica creo que está usted muy acertado lo que ha dicho así que esperemos que no tengamos razón pero no tengamos usted razón pero bueno vamos a por lo menos a quejarnos para que no sea así y le digo de verdad también gracias como señor García con la mano el corazón por el talante que ha ofrecido aquí hoy también con la aprobación de estas de estas obras que yo creo que bueno pues aunque el Puente los Ingleses sea una obra que pudiera ir a junta de gobierno ahora pues que aquí se aprobó el crédito es muy importante por unanimidad de grupos políticos para decir que juntos hemos conseguido que el Puente de los Ingleses se desbloquee.

En el turno de réplica, la Sra. Concejala Dª. Judith Pérez Ezquerra, en nombre y representación del Partido Socialista Obrero Español, y voy a utilizar estos dos minutos para anunciar también que votaremos favorablemente al capítulo 1 de personal como no puede ser de otra forma, nos abstendremos en el noveno punto porque entendemos que una cuantía también lo pregunté en la comisión de Hacienda yo creo que tendría que estar más desglosada que simplemente como gastos generales entiendo que a lo mejor no se ha podido hacer, esperemos que la próxima comisión es y cuando se traigan cuantías de de este tamaño voy a hablar así pues estén un poco más desglosadas, un poco para el entendimiento de los miembros de la oposición estoy segura de que estarán elaborando un presupuesto, estoy segura de que a partir del 1 de enero este tipo de aprobaciones pues desaparecerán porque lógicamente aparezca todo ya en un presupuesto y no tengamos que estar atendiendo con remanente este tipo de gastos porque desde luego es poco edificante y debe ser así por lo tanto pues favor del punto número 8º abstención en el 9º.

El Sr. Concejal D. Alejandro Hoz Fernández, en nombre y representación del Grupo Municipal Ciudadanos, voy a aprovechar mi última intervención de este minuto para efectivamente pues hacerles el anuncio de que este equipo de Gobierno ya está en el mes de julio trabajando en el nuevo presupuesto, el Concejal de Personal y de Hacienda ya está trabajando en la parte presupuestaria relativa al personal que como saben es muy complicada porque hemos tenido una RPT aprobada y cambian muchísimos conceptos presupuestarios está acabando con la parte de personal y a partir de ahí cada concejalía delegada está haciendo ya su previsión anual para el año que viene teniendo en cuenta que efectivamente con la solvencia que nos da la composición del pleno vamos a poder aprobar un presupuesto para el año 2023 porque este presupuesto del año 21 del año covid es un presupuesto que como saben ustedes poco ya tiene que ver con la realidad este 2022 y con la realidad desde luego del año 2023 cuando hay más delegaciones, hay nuevas vías por descubrir en dentro del ayuntamiento y el nuevo trabajo que hacer Así que

ya les anuncio que efectivamente el presupuesto saldrá y va a salir va a salir seguro que bien trabajado

La Cámara Plenaria municipal, por unanimidad de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar con carácter inicial el expediente número 20 de modificación del Presupuesto General Prorrogado para 2023 por Crédito extraordinario por importe total de quinientos cincuenta y cuatro quinientos veinticinco euros con noventa y seis céntimos de euro que se financiará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022 de acuerdo con el siguiente detalle:

PRESUPUESTO DE GASTOS

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS A CREAR			
PROG.	**ECON.**	**DESCRIPCIÓN**	**IMPORTE**
459	619.00	Rehabilitación del puente de los ingleses	554.525,96
IMPORTE TOTAL CRÉDITO EXTRAORDINARIO			**554.525,96**

FINANCIACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESPUESTARIA

PRESUPUESTO DE INGRESOS		
	DESCRIPCIÓN	**IMPORTE**
870.00	Remanente de Tesorería para gastos generales	554.525,96
IMPORTE TOTAL MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA		**554.525,96**

SEGUNDO.- Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de Cantabria durante el plazo de quince días, a efectos de que los interesados puedan presentar las reclamaciones que consideren oportunas para la defensa de sus derechos entendiendo que si durante el plazo de exposición no existen reclamaciones, el acuerdo se elevará automáticamente a definitivo.

Una vez que este acuerdo tenga el carácter de definitivo, enviar a la Comunidad Autónoma y al Ministerio de Economía y Hacienda, así como publicar en el Boletín Oficial de Cantabria, con indicación de los capítulos afectados.

La modificación aprobada producirá efectos una vez que se haya producido la publicación a que se refiere el apartado anterior.

6º.-MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA 21/2022 POR CRÉDITO EXTRAORDINARIO.- (EXP. 3991/2023)

Por el Sr. Alcalde Presidente, D. Javier Fernández Soberón se presenta al Pleno el expediente para la aprobación de la modificación presupuestaria nº 21/2023 por crédito

extraordinario y teniendo en cuenta la Memoria de Alcaldía que figura en el mismo de fecha 26 de junio de 2023 en la que se justifica el motivo de la tramitación de este expediente indicando expresamente lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en el artículo 177 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo y en el artículo 37 del R.D. 500/1990, de 20 abril, que desarrolla el mismo en materia presupuestaria, así como lo dispuesto en la Base 5ª de Ejecución del Presupuesto General Prorrogado para 2023 se realiza la presente memoria justificativa de la necesidad de realizar una modificación presupuestaria por ***Crédito Extraordinario****.*

De acuerdo con la normativa señalada, esta Memoria deberá precisar la clase de modificación a realizar, las aplicaciones presupuestarias a las que afecta y las medidas o recursos que han de financiarla, debiendo acreditarse:

1º.-) El carácter específico y determinado del gasto a realizar y la imposibilidad de demorarlo para ejercicios posteriores.

2º.-) La insuficiencia en el Estado de gastos del presupuesto de crédito destinado a esa finalidad específica.

Por todo lo anterior esta alcaldía expone:

PRIMERO: *Se pretende llevar a cabo en este 2023 la obra de "Reparación Lavadero de Guarnizo" por importe de "Diez mil trescientos noventa y nueve euros con noventa y cinco céntimos" (10.399,95 €), según consta en el expediente 945/2023.*

SEGUNDO: *Siendo por tanto necesario habilitar crédito para financiar los mencionados gastos cuya inclusión no está prevista en el Presupuesto prorrogado para 2023 y visto que no es posible demorarlos a ejercicios posteriores, es necesario tramitar la presente modificación presupuestaria para suplementar las aplicaciones presupuestarias necesarias para imputar los mencionados gastos.*

La financiación de la presente Modificación Presupuestaria se realizará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022.

TERCERO: *La modificación presupuestaria se entenderá hecha sobre el presupuesto prorrogado y no integrada en el Presupuesto que, en su caso se apruebe definitivamente."*

Visto el Informe de Control Financiero de legalidad de 26 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal que concluye que el Expediente de modificación de créditos 21/2023 por Crédito Extraordinario, se ajusta al procedimiento legalmente establecido.

Visto el Informe de Estabilidad Presupuestaria de 26 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal en el que se señala que para verificar el cumplimiento de la Estabilidad Presupuestaria y de la regla de gasto hay que esperar hasta la liquidación del presupuesto de 2023 y que no obstante *"en caso de que dicha liquidación arrojara un resultado de incumplimiento de la estabilidad presupuestaria o de la regla del gasto y tras la suspensión de las reglas fiscales a la que hemos hecho referencia, no resultarían de aplicación las medidas correctivas ni coercitivas de la LOEPSF, por lo que no sería*

necesaria la formulación del plan económico-financiero regulado en el artículo 21 de dicha Ley".

Considerando los siguientes fundamentos jurídicos aplicables a los hechos expuestos:

- Artículos 177 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo
- Artículos 34 y siguientes del Real Decreto 500/1990 de 20 de abril.
- Bases de Ejecución del Presupuesto prorrogado para el ejercicio 2023.
- La Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, así como el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, en lo que no se oponga a la Ley.

Visto el informe favorable de la Comisión Informativa de Hacienda y Gobernación, de fecha de 3 de julio de 2.023.

La Cámara Plenaria municipal, por unanimidad de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar con carácter inicial el expediente número 21 de modificación del Presupuesto General Prorrogado para 2023 por Crédito extraordinario por importe total de diez mil trescientos noventa y nueve euros con noventa y cinco céntimos de euro que se financiará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022 de acuerdo con el siguiente detalle:

PRESUPUESTO DE GASTOS

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS A CREAR			
PROG.	**ECON.**	**DESCRIPCIÓN**	**IMPORTE**
459	619.01	Reparación del lavadero de Guarnizo	10.399,95
IMPORTE TOTAL CRÉDITO EXTRAORDINARIO			**10.399,95**

FINANCIACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESPUESTARIA

PRESUPUESTO DE INGRESOS		
	DESCRIPCIÓN	**IMPORTE**
870.00	Remanente de Tesorería para gastos generales	10.399,95
IMPORTE TOTAL MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA		**10.399,95**

SEGUNDO.- Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de Cantabria durante el plazo de quince días, a efectos de que los interesados puedan presentar las reclamaciones que consideren oportunas para la defensa de sus derechos entendiendo que si durante el plazo

de exposición no existen reclamaciones, el acuerdo se elevará automáticamente a definitivo.

Una vez que este acuerdo tenga el carácter de definitivo, enviar a la Comunidad Autónoma y al Ministerio de Economía y Hacienda, así como publicar en el Boletín Oficial de Cantabria, con indicación de los capítulos afectados.

La modificación aprobada producirá efectos una vez que se haya producido la publicación a que se refiere el apartado anterior.

7º.-MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA 22/2023 POR CRÉDITO EXTRAORDINARIO.-(EXP. 3992/2023).-

Por el Sr. Alcalde Presidente, D. Javier Fernández Soberón se presenta al Pleno el expediente para la aprobación de la modificación presupuestaria nº 22/2023 por crédito extraordinario y teniendo en cuenta la Memoria de Alcaldía que figura en el mismo de fecha 26 de junio de 2023 en la que se justifica el motivo de la tramitación de este expediente indicando expresamente lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en el artículo 177 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo y en el artículo 37 del R.D. 500/1990, de 20 abril, que desarrolla el mismo en materia presupuestaria, así como lo dispuesto en la Base 5ª de Ejecución del Presupuesto General Prorrogado para 2023 se realiza la presente memoria justificativa de la necesidad de realizar una modificación presupuestaria por ***Crédito Extraordinario****.*

De acuerdo con la normativa señalada, esta Memoria deberá precisar la clase de modificación a realizar, las aplicaciones presupuestarias a las que afecta y las medidas o recursos que han de financiarla, debiendo acreditarse:

1º.-) El carácter específico y determinado del gasto a realizar y la imposibilidad de demorarlo para ejercicios posteriores.

2º.-) La insuficiencia en el Estado de gastos del presupuesto de crédito destinado a esa finalidad específica.

Por todo lo anterior esta alcaldía expone:

PRIMERO: *Se pretende llevar a cabo en este 2023 la "Instalación de semáforos en diferentes viales del municipio" por importe de "Cuarenta y un mil doscientos treinta y tres euros con noventa y cinco céntimos" (41.233,95 €), (IVA excluido), según consta en el expediente 664/2023.*

SEGUNDO: *Siendo por tanto necesario habilitar crédito para financiar los mencionados gastos cuya inclusión no está prevista en el Presupuesto prorrogado para 2023 y visto que no es posible demorarlos a ejercicios posteriores, es necesario tramitar la presente modificación presupuestaria para suplementar las aplicaciones presupuestarias necesarias para imputar los mencionados gastos.*

La financiación de la presente Modificación Presupuestaria se realizará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022.

***TERCERO:** La modificación presupuestaria se entenderá hecha sobre el presupuesto prorrogado y no integrada en el Presupuesto que, en su caso se apruebe definitivamente."*

Visto el Informe de Control Financiero de legalidad de 27 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal que concluye que el Expediente de modificación de créditos 22/2023 por Crédito Extraordinario, se ajusta al procedimiento legalmente establecido.

Visto el Informe de Estabilidad Presupuestaria de 27 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal en el que se señala que para verificar el cumplimiento de la Estabilidad Presupuestaria y de la regla de gasto hay que esperar hasta la liquidación del presupuesto de 2023 y que no obstante *"en caso de que dicha liquidación arrojara un resultado de incumplimiento de la estabilidad presupuestaria o de la regla del gasto y tras la suspensión de las reglas fiscales a la que hemos hecho referencia, no resultarían de aplicación las medidas correctivas ni coercitivas de la LOEPSF, por lo que no sería necesaria la formulación del plan económico-financiero regulado en el artículo 21 de dicha Ley".*

Considerando los siguientes fundamentos jurídicos aplicables a los hechos expuestos:

- Artículos 177 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo

- Artículos 34 y siguientes del Real Decreto 500/1990 de 20 de abril.

- Bases de Ejecución del Presupuesto prorrogado para el ejercicio 2023.

- La Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, así como el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, en lo que no se oponga a la Ley.

Visto el informe favorable de la Comisión Informativa de Hacienda y Gobernación, de fecha de 3 de julio de 2.023.

Terminado así el debate se pasó a ulterior votación que ofrece el resultado siguiente:

Votos a favor: Ciudadanos (13 votos) PP (1 voto)
Abstenciones: PSOE (1 voto)
Votos en contra: Ninguno

La Cámara Plenaria municipal, por mayoría absoluta de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar con carácter inicial el expediente número 22 de modificación del Presupuesto General Prorrogado para 2023 por Crédito extraordinario por importe total de cuarenta y nueve mil ochocientos noventa y tres euros con ocho céntimos de euro que se financiará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022 de acuerdo con el siguiente detalle:

PRESUPUESTO DE GASTOS

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS A CREAR			
PROG.	**ECON.**	**DESCRIPCIÓN**	**IMPORTE**
165	619.02	Instalación de semáforos en diferentes puntos del municipio	49.893,08
IMPORTE TOTAL CRÉDITO EXTRAORDINARIO			**49.893,08**

FINANCIACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESPUESTARIA

PRESUPUESTO DE INGRESOS		
	DESCRIPCIÓN	**IMPORTE**
870.00	Remanente de Tesorería para gastos generales	49.893,08
IMPORTE TOTAL MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA		**49.893,08**

SEGUNDO.- Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de Cantabria durante el plazo de quince días, a efectos de que los interesados puedan presentar las reclamaciones que consideren oportunas para la defensa de sus derechos entendiendo que si durante el plazo de exposición no existen reclamaciones, el acuerdo se elevará automáticamente a definitivo.

Una vez que este acuerdo tenga el carácter de definitivo, enviar a la Comunidad Autónoma y al Ministerio de Economía y Hacienda, así como publicar en el Boletín Oficial de Cantabria, con indicación de los capítulos afectados.

La modificación aprobada producirá efectos una vez que se haya producido la publicación a que se refiere el apartado anterior.

8º.- MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA 23/2023 POR SUPLEMENTO DE CRÉDITO.- (EXP. 4019/2023)

Por el Sr. Alcalde Presidente, D. Javier Fernández Soberón se presenta al Pleno el expediente para la aprobación de la modificación presupuestaria nº 23/2023 por suplemento de crédito y teniendo en cuenta la Memoria de Alcaldía que figura en el mismo de fecha 27 de junio de 2023 en la que se justifica el motivo de la tramitación de este expediente indicando expresamente lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en el artículo 177 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5

de marzo y en el artículo 37 del R.D. 500/1990, de 20 abril, que desarrolla el mismo en materia presupuestaria, así como lo dispuesto en la Base 5ª de Ejecución del Presupuesto General Prorrogado para 2023, se realiza la presente memoria justificativa de la necesidad de realizar una modificación presupuestaria por ***Suplemento de Crédito****.*

De acuerdo con la normativa señalada, esta Memoria deberá precisar la clase de modificación a realizar, las aplicaciones presupuestarias a las que afecta y las medidas o recursos que han de financiarla, debiendo acreditarse:

1º.-) El carácter específico y determinado del gasto a realizar y la imposibilidad de demorarlo para ejercicios posteriores.

2º.-) La insuficiencia en el Estado de gastos del presupuesto de crédito destinado a esa finalidad específica.

Por todo lo anterior esta alcaldía expone:

PRIMERO: *Se necesita incorporar crédito en las partidas de personal del presupuesto prorrogado de 2023 para hacer frente a mayores gastos de personal, según las previsiones elaboradas por el departamento de personal y que establecen las siguientes necesidades de crédito en el capítulo 1 de clasificación económica y para las siguientes áreas de gasto:*

Área 1 "Servicios Públicos Básicos": 66.000,00€

- 132 (policía): 66.000,00€

Área 2 "Actuaciones de protección y promoción social": 729.350,00€

- 231 (Servicios Sociales): 12.000,00€
- 242 (garantía juvenil): 50.000,00€
- 243 (escuela Talento Joven): 55.000,00€
- 244 (corporaciones locales): 612.350,00€

Área 3 "Producción de bienes de carácter preferente": 11.000,00€

- 3321 (consumo): 2.000,00€
- 342 (Instalaciones deportivas): 9.000,00

Área 4 "Actuaciones de carácter económico": 1.100,00€

- 493 (consumo): 1.100,00€

Área 9 "Actuaciones de carácter general": 360.000,00€

- 912 (órganos de gobierno): 150.000,00€
- 920 (administración general): 140.000,00€
- 931 (servicios económicos): 35.000,00€
- 934 (tesorería): 35.000,00€

Crédito total necesario: 1.167.450,00€*.*

SEGUNDO: *Siendo por tanto necesario habilitar crédito para financiar los mencionados gastos cuya inclusión no está prevista en el Presupuesto prorrogado para 2023 y dado su carácter de gasto preferente, es necesario tramitar la presente modificación presupuestaria para suplementar las aplicaciones presupuestarias necesarias para imputar los*

mencionados gastos. La financiación de la presente Modificación Presupuestaria se realizará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022.

***TERCERO:** La modificación presupuestaria se entenderá hecha sobre el presupuesto prorrogado y no integrada en el Presupuesto que, en su caso se apruebe definitivamente."*

Visto el Informe de Control Financiero de legalidad de 27 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal que concluye que el Expediente de modificación de créditos 23/2023 por suplemento de crédito, se ajusta al procedimiento legalmente establecido.

Visto el Informe de Estabilidad Presupuestaria de la misma fecha emitido por la Interventora Municipal en el que se señala que para verificar el cumplimiento de la Estabilidad Presupuestaria y de la regla de gasto hay que esperar hasta la liquidación del presupuesto de 2023 y que no obstante *"en caso de que dicha liquidación arrojara un resultado de incumplimiento de la estabilidad presupuestaria o de la regla del gasto y tras la suspensión de las reglas fiscales a la que hemos hecho referencia, no resultarían de aplicación las medidas correctivas ni coercitivas de la LOEPSF, por lo que no sería necesaria la formulación del plan económico-financiero regulado en el artículo 21 de dicha Ley".*

Considerando los siguientes fundamentos jurídicos aplicables a los hechos expuestos:

- Artículos 177 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo

- Artículos 34 y siguientes del Real Decreto 500/1990 de 20 de abril.

- Bases de Ejecución del Presupuesto prorrogado para el ejercicio 2023.

- La Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, así como el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, en lo que no se oponga a la Ley.

Visto el informe favorable de la Comisión Informativa de Hacienda y Gobernación, de fecha de 3 de julio de 2.023.

Terminado así el debate se pasó a ulterior votación que ofrece el resultado siguiente:

Votos a favor: Ciudadanos (13 votos) PSOE (1 voto)

Abstenciones: PP (1 voto)

Votos en contra: Ninguno

La Cámara Plenaria municipal, por mayoría absoluta de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar con carácter inicial el expediente número 23 de modificación del Presupuesto General Prorrogado para 2023 por suplemento de crédito por importe total de un millón ciento sesenta y siete mil cuatrocientos cincuenta euros que se financiará

mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022 de acuerdo con el siguiente detalle:

PRESUPUESTO DE GASTOS

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS A SUPLEMENTAR			
PROG.	**ECON.**	**DESCRIPCIÓN**	**IMPORTE**
132	12001	Remuneraciones básicas personal funcionario	66.000,00
231	13000	personal servicios sociales	12.000,00
242	13100	Retribuciones personal por tutoría	50.000,00
243	13100	Retribuciones personal escuela taller	55.000,00
244	13100	Laboral eventual servicio de corporaciones locales	612.350,00
3321	13000	Remuneraciones básicas personal biblioteca	2.000,00
342	13000	Remuneraciones básicas personal de deportes	9.000,00
493	13000	Remuneraciones básicas personal de consumo	1.100,00
912	10000	Retribuciones miembros de la corporación	150.000,00
920	12000	Remuneraciones básicas	140.000,00
931	12000	Remuneraciones básicas	35.000,00
934	12000	Remuneraciones básicas	35.000,00
IMPORTE TOTAL SUPLEMENTO DE CRÉDITO			**1.167.450,00**

FINANCIACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESPUESTARIA

PRESUPUESTO DE INGRESOS		
	DESCRIPCIÓN	**IMPORTE**
870.00	REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES	1.167.450,00
IMPORTE TOTAL FINANCIACIÓN		**1.167.450,00**

SEGUNDO.- Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de Cantabria durante el plazo de quince días, a efectos de que los interesados puedan presentar las reclamaciones que consideren oportunas para la defensa de sus derechos entendiendo que si durante el plazo de exposición no existen reclamaciones, el acuerdo se elevará automáticamente a definitivo.

Una vez que este acuerdo tenga el carácter de definitivo, enviar a la Comunidad Autónoma y al Ministerio de Economía y Hacienda, así como publicar en el Boletín Oficial de Cantabria, con indicación de los capítulos afectados.

La modificación aprobada producirá efectos una vez que se haya producido la publicación a que se refiere el apartado anterior.

9º.- MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA 24/2023 POR SUPLEMENTO DE CRÉDITO.- (EXP. 4020/2023)

Por el Sr. Alcalde Presidente, D. Javier Fernández Soberón se presenta al Pleno el expediente para la aprobación de la modificación presupuestaria nº 24/2023 por suplemento de crédito y teniendo en cuenta la Memoria de Alcaldía que figura en el mismo de fecha 27 de junio de 2023 en la que se justifica el motivo de la tramitación de este expediente indicando expresamente lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en el artículo 177 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo y en el artículo 37 del R.D. 500/1990, de 20 abril, que desarrolla el mismo en materia presupuestaria, así como lo dispuesto en la Base 5ª de Ejecución del Presupuesto General Prorrogado para 2023, se realiza la presente memoria justificativa de la necesidad de realizar una modificación presupuestaria por ***Suplemento de Crédito****.*

De acuerdo con la normativa señalada, esta Memoria deberá precisar la clase de modificación a realizar, las aplicaciones presupuestarias a las que afecta y las medidas o recursos que han de financiarla, debiendo acreditarse:

1º.-) El carácter específico y determinado del gasto a realizar y la imposibilidad de demorarlo para ejercicios posteriores.

2º.-) La insuficiencia en el Estado de gastos del presupuesto de crédito destinado a esa finalidad específica.

Por todo lo anterior esta alcaldía expone:

PRIMERO*: Se necesita incorporar crédito en las partidas correspondientes a las partidas presupuestarias de gasto corriente de las áreas de fiestas, cultura, deportes y servicios sociales del presupuesto prorrogado para 2023 hacer frente a mayores gastos de los previstos inicialmente. En concreto, se establecen las siguientes necesidades de crédito en el capítulo 2 de clasificación económica y para las siguientes áreas de gasto:*

Área 2 "Actuaciones de protección y promoción social": *50.000,00€*

- *231 (Servicios Sociales): 50.0000€*

Área 3 "Producción de bienes de carácter preferente*": 485.000,00€*

- *334 (promoción cultural): 150.000,00€*
- *338 (fiestas populares y festejos): 165.000,00*
- *341 (Promoción y fomento del deporte): 170.000,00*

Crédito total necesario: 535.000,00€.

SEGUNDO: *Siendo por tanto necesario habilitar crédito para financiar los mencionados gastos cuya inclusión ha resultado insuficiente en el Presupuesto prorrogado para 2023, resulta necesario tramitar la presente modificación presupuestaria para suplementar las aplicaciones presupuestarias asociadas a dichos gastos.*

La financiación de la presente Modificación Presupuestaria se realizará mediante Remanente de Tesorería para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022.

***TERCERO:** La modificación presupuestaria se entenderá hecha sobre el presupuesto prorrogado y no integrada en el Presupuesto que, en su caso se apruebe definitivamente.*

Visto el Informe de Control Financiero de legalidad de 27 de junio de 2023 emitido por la Interventora Municipal que concluye que el Expediente de modificación de créditos 24/2023 por suplemento de crédito, se ajusta al procedimiento legalmente establecido.

Visto el Informe de Estabilidad Presupuestaria de la misma fecha emitido por la Interventora Municipal en el que se señala que para verificar el cumplimiento de la Estabilidad Presupuestaria y de la regla de gasto hay que esperar hasta la liquidación del presupuesto de 2023 y que no obstante *"en caso de que dicha liquidación arrojara un resultado de incumplimiento de la estabilidad presupuestaria o de la regla del gasto y tras la suspensión de las reglas fiscales a la que hemos hecho referencia, no resultarían de aplicación las medidas correctivas ni coercitivas de la LOEPSF, por lo que no sería necesaria la formulación del plan económico-financiero regulado en el artículo 21 de dicha Ley".*

Considerando los siguientes fundamentos jurídicos aplicables a los hechos expuestos:

- Artículos 177 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo

- Artículos 34 y siguientes del Real Decreto 500/1990 de 20 de abril.

- Bases de Ejecución del Presupuesto prorrogado para el ejercicio 2023.

- La Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, así como el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, en lo que no se oponga a la Ley.

Visto el informe favorable de la Comisión Informativa de Hacienda y Gobernación, de fecha de 3 de julio de 2.023.

Terminado así el debate se pasó a ulterior votación que ofrece el resultado siguiente:

Votos a favor: Ciudadanos (13 votos)

Abstenciones: PSOE (1 voto) PP (1 voto)

Votos en contra: Ninguno

La Cámara Plenaria municipal, por mayoría absoluta de sus miembros presentes, **ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar con carácter inicial el expediente número 24 de modificación del Presupuesto General Prorrogado para 2023 por suplemento de crédito por importe total de quinientos treinta y cinco mil euros que se financiará mediante Remanente de Tesorería

para Gastos Generales resultante de la Liquidación del Presupuesto de 2022 de acuerdo con el siguiente detalle:

PRESUPUESTO DE GASTOS

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS A SUPLEMENTAR			
PROG.	**ECON.**	**DESCRIPCIÓN**	**IMPORTE**
231	22720	Actividades de ocio y salud	50.000,00
334	22609	Actividades culturales	150.000,00
338	22609	Actividades deportivas y culturales	165.000,00
341	22609	Actividades deportivas	170.000,00
IMPORTE TOTAL SUPLEMENTO DE CRÉDITO			**535.000,00**

FINANCIACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESPUESTARIA

PRESUPUESTO DE INGRESOS		
	DESCRIPCIÓN	**IMPORTE**
870.00	REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES	535.000,00
IMPORTE TOTAL FINANCIACIÓN		**535.000,00**

SEGUNDO.- Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de Cantabria durante el plazo de quince días, a efectos de que los interesados puedan presentar las reclamaciones que consideren oportunas para la defensa de sus derechos entendiendo que si durante el plazo de exposición no existen reclamaciones, el acuerdo se elevará automáticamente a definitivo.

Una vez que este acuerdo tenga el carácter de definitivo, enviar a la Comunidad Autónoma y al Ministerio de Economía y Hacienda, así como publicar en el Boletín Oficial de Cantabria, con indicación de los capítulos afectados.

La modificación aprobada producirá efectos una vez que se haya producido la publicación a que se refiere el apartado anterior.

No habiendo más asuntos que tratar y cumplido el objeto de la convocatoria, por el Sr. Presidente se levanta la sesión siendo las veinte horas y treinta minutos.

Lo que como SECRETARIO, CERTIFICO.

EL ALCALDE **EL SECRETARIO**