

DR 29 770

Y que sean nacionales de uno de los estados miembros o apátridas o refugiados que residan en el territorio de estos. Se aplica también estos reglamentos a los miembros de sus familias y a sus supervivientes según la legislación en virtud de la cual se concedan las prestaciones. Y por último, a los supervivientes de los trabajadores por cuenta propia o ajena que hayan estado sometidos a la legislación de uno o varios estados miembros, cualesquiera que sea la nacionalidad de estos trabajadores, si los supervivientes son nacionales de uno de los estados miembros o apátridas o refugiados que residan en el territorio de uno de estos estados.

Por lo que se refiere al ámbito material de la coordinación prevista en los reglamentos, aquel lo determinan las normas que regulan las contingencias de enfermedad y maternidad, invalidez, vejez, supervivencia, accidente de trabajo y enfermedad profesional, defunción, desempleo y prestaciones familiares, contenidas tanto en regímenes generales como especiales y con independencia de que los sistemas de financiación sean contributivos o no. Por el contrario, no están afectadas por la coordinación las prestaciones de asistencia social y médica, ni las prestaciones en favor de las víctimas de la guerra o de sus consecuencias, ni las contenidas en los regímenes especiales de los funcionarios o del personal asimilado. Por lo que respecta al ámbito temporal, la normativa contenida en los reglamentos comunitarios no origina ningún derecho con anterioridad al 1 de octubre de 1972 para los trabajadores por cuenta ajena y al 1 de julio de 1982 para los trabajadores por cuenta propia o a la fecha de aplicación a un Estado miembro que haya ingresado con posterioridad en la comunidad, sin perjuicio de que se tomen en consideración determinados hechos anteriores, tales como periodos de aseguramiento, empleo o residencia para la determinación de derechos según los reglamentos, o la no liquidación o la suspensión de prestaciones por razón de nacionalidad o residencia, que se liquidarán o reestablecerán a partir de la fecha de aplicación de los reglamentos, o las cotizaciones anteriores para la revisión de las prestaciones ya obtenidas, si bien solamente con efectos desde la fecha de aplicación de estos citados reglamentos.

La normativa aplicable en cada caso será, por regla general como antes decía, la del Estado en el que ejerza su actividad el trabajador por cuenta ajena y el trabajador por cuenta propia, aunque residan en otro Estado miembro o su empresario tenga su sede o domicilio en otro Estado miembro con algunas matizaciones que afectan, entre otros, a las actividades profesionales desarrolladas a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un Estado miembro, en cuyo caso se aplicará la legislación de este Estado, con algunas excepciones. En segundo lugar, los funcionarios y el personal asimilado que quedarán sujetos a la legislación del Estado miembro de quien dependa la administración que les ocupe. En tercer lugar, las personas llamadas al servicio militar o al servicio social de un Estado miembro que quedarán sometidas a la legislación de ese Estado.

En cuarto lugar, los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia destacados o desplazados por su empresa al territorio de otro Estado miembro por un periodo de 12 meses,

probable, que continuarán sometidos a la legislación del Estado de origen. En quinto lugar, en el caso de personas que ejercen su actividad por cuenta ajena en el territorio de dos o más Estados miembros, si se trata de personal itinerante o navegante de una empresa de transportes, se regirán por la legislación del Estado donde tenga su sede la empresa. Si estuvieran ocupados en una sucursal de esta empresa, en un Estado distinto del de la sede, por la legislación del Estado donde esté la sucursal, y si estuvieran ocupados preponderantemente en el Estado donde residan, quedarán sometidos a la legislación de éste.

Si, por otra parte, se tratara de otro tipo de personal, éste quedará sujeto a la legislación del país en que resida, si ejerce actividad en él, o a la del país en que tenga la sede la empresa, si no residiera en ninguno de los Estados donde desarrolle su actividad. Si fuera un trabajador por cuenta propia quien ejerce su actividad en varios Estados, será de aplicación la legislación del Estado en que resida, de ejercer actividad en él, o la del Estado donde realice su actividad principal. Por último, en sexto lugar, la normativa aplicable a la persona que ejerza simultáneamente una actividad por cuenta ajena y una actividad por cuenta propia, estará sometida a la legislación del Estado miembro en cuyo territorio ejerza una actividad por cuenta ajena.

Como conclusión y resumen, debe señalarse que el trabajador debe quedar sometido solamente a la legislación de un único Estado miembro, determinada según las reglas que acaban de indicarse, a fin de evitar que se puedan producir situaciones de doble cotización por el mismo periodo y el mismo riesgo sin complemento o plus en la protección. De forma excepcional se admite la acumulación de legislaciones en el caso de que no se derive de ella doble cotización. En estos casos, esta posibilidad suponga la acumulación de afiliación a un régimen de seguro obligatorio y a uno o varios voluntarios o facultativos, el interesado estará sujeto exclusivamente al régimen de seguro obligatorio.

En los casos de las pensiones de invalidez, vejez y muerte, el interesado podrá ser admitido al seguro voluntario o facultativo de un Estado miembro incluso cuando esté obligatoriamente sujeto a la legislación de otro Estado miembro, siempre que el primero admita tal acumulación. En relación con la exportación de las prestaciones en metálico de invalidez, vejez o supervivencia, rentas de accidente de trabajo o de enfermedad profesional y subsidios de defunción, así como de las entregas de capital en caso de nuevas nupcias del cónyuge superviviente que tuviera derecho a una pensión o renta de supervivencia, así como las prestaciones en metálico por enfermedad y maternidad y las de desempleo hasta una duración de tres meses, la regla es que no podrán ser objeto estas prestaciones de ninguna reducción, modificación, suspensión, supresión o confiscación por el hecho de que el beneficiario resida en el territorio de un Estado miembro distinto de aquel en el que se encuentra la institución deudora. Sin embargo, las prestaciones especiales en metálico de carácter no contributivo, destinadas a cubrir con carácter supletorio, complementario o accesorio las contingencias que constituyen el campo material de aplicación de la normativa sobre la seguridad social de los trabajadores migrantes y sus familias, o a asegurar únicamente la protección específica de los minusválidos, no se exportarán, percibiéndolas sus beneficiarios exclusivamente en el territorio

del Estado miembro en el que residan y con arreglo a su legislación, siempre que estén mencionadas expresamente en el correspondiente anexo del reglamento.

Como ya hemos señalado, al igual que la voluntad expresa del ordenamiento comunitario es la de no admitir, como regla general, la aplicación de más de una legislación para la regulación de la seguridad social de los trabajadores migrantes en las comunidades europeas, en cuanto al régimen de las prestaciones se establece la regla de la no acumulación de éstas, de manera que no podrá conferirse ni mantenerse el derecho a beneficiarse de varias prestaciones de la misma naturaleza, que se refieran a un mismo período de seguro obligatorio, con excepción de las pensiones liquidadas por dos o más Estados miembros, conforme a las propias reglas contenidas en el reglamento, con ocasión del agravamiento de la invalidez y de la enfermedad profesional indemnizada, de la conversión de prestaciones de invalidez en prestaciones de vejez, de la asignación de un complemento cuando la suma de las prestaciones debidas con arreglo a las legislaciones de distintos Estados miembros no alcance el mínimo establecido en la legislación de aquel en cuyo territorio resida el beneficiario, de la revalorización y nuevo cálculo de las prestaciones que implican la prorrata entre las distintas legislaciones en presencia, regla general ésta que se complementa con otras específicas contenidas en el reglamento 574 para las prestaciones de maternidad, subsidio de defunción, pensiones y prestaciones familiares. Por último, además de la no acumulación de prestaciones de la misma naturaleza y generadas durante un mismo período de tiempo, existen en los reglamentos comunitarios también reglas referidas a la reducción, suspensión o supresión establecidas en las legislaciones de los Estados miembros en caso de acumulación de una prestación con otras prestaciones o con otras rentas de cualquier tipo, aunque hayan sido adquiridas en virtud de la legislación de otro Estado miembro o los ingresos hayan sido obtenidos también en otro Estado miembro, como es el caso de las prestaciones de invalidez o de jubilación anticipada con las rentas obtenidas por la actividad profesional. Están ustedes en la sintonía de la Universidad Nacional de Educación a distancia, escuchando Revista de Derecho, que cada viernes y durante 85 minutos les ofrece diversos temas relacionados con las materias que se imparten en la carrera jurídica.

El Derecho Administrativo es una de las disciplinas que se estudian en cuarto curso y es el profesor don Enrique Linde quien interviene a continuación para hacer un comentario sobre la ley de puertos de 1992 que afecta a los puertos marítimos. Les dejamos con el profesor Linde. Buenas noches.

Buenas noches. Vamos a dedicar esta emisión de hoy a la ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta ley tiene fecha de 24 de noviembre de 1992 y a partir de ahora la citaré como ley de puertos simplemente.

La ley de puertos es una extensa, muy extensa ley de 128 artículos, 16 disposiciones adicionales, 12 disposiciones transitorias, una disposición delegatoria, tres disposiciones finales y un anexo que enumera los puertos de interés general. La ley de puertos, entre otras leyes y reglamentos, ha derogado a la ley de puertos de 7 de mayo de 1880, el Real Decreto Ley de 19

de enero de 1928 sobre puertos, la ley sobre puertos deportivos de 26 de abril de 1969 o la ley de régimen financiero de los puertos españoles de 28 de enero de 1966. Se trata de una ley omnicompresiva de la materia de puertos competencia de la Administración General del Estado.

La materia puertos, como ustedes saben, se regula en la Constitución Española en dos preceptos. Por una parte, el apartado 1.20 del artículo 149 atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general y el apartado 1.6 del artículo 148 permite que las comunidades autónomas asuman competencias en los puertos de refugio, puertos deportivos y los que en general no desarrollen actividades comerciales. En virtud de este último precepto, las comunidades autónomas han recibido competencias en la materia en sus institutos de autonomía y han desarrollado igualmente dichas competencias en una serie de leyes.

Veamos, por ejemplo, la ley de 23 de abril de 1987 sobre régimen de gestión de los puertos de la Generalidad Valenciana o, en lo que se refiere a Galicia, la ley de 12 de julio de 1987 del Plan Especial de Puertos de la Comunidad Autónoma o la del País Vasco o la normativa del País Vasco que se concreta en el Real Decreto 2382 en esa misma materia. Situada la ley y teniendo en cuenta su extensión, vamos a destacar algunos pocos de sus aspectos más sobresalientes. La primera cuestión que de modo somero debe abordarse es el de su caracterización.

Esto es, ¿qué es un puerto? Pues bien, para la ley un puerto marítimo es el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar, de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente. Por consiguiente, la calificación de puerto, de puerto marítimo, exige unas características físicas, sean estas características físicas naturales o artificiales, unas condiciones en lo relativo a la organización y finalmente la autorización por la administración competente. Vamos a ver a título de ejemplo, o no tanto a título de ejemplo, sino a título descriptivo, cuáles son estas características que decíamos deben reunir los puertos marítimos.

Para empezar, tiene que tratarse de una superficie, tiene que existir una superficie de agua y a esa superficie de agua se le exige una extensión que no sea inferior a media hectárea, que tenga condiciones de abrigo y profundidad adecuadas, naturales o desde luego que hayan sido obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que deban utilizar dicho puerto y que hagan posible también las operaciones de tráfico que se pretendan llevar allí. En puertos marítimos tienen que tener zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque que permitan que los buques se aproximen y amarren y realicen sus operaciones o permanezcan fondeados o atracados en condiciones de seguridad que se califiquen de adecuadas. Hace falta también que un puerto marítimo tenga espacios para el depósito, almacenamiento y almacenamiento de mercancías o mercaderes.

Tiene también que estar dotada de infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico

que aseguren el enlace del mencionado puerto con las principales redes de transporte que existan en la zona y es necesario finalmente que tenga medios de organización que permitan efectuar dichas operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad. Los puertos competencia del Estado son, como hemos dicho, los de interés general. La ley ha adoptado para conceptuar a estos puertos de interés general un doble sistema.

Así, por una parte, y para evitar equívocos, ha enumerado en un anexo los puertos de interés general situados en cada comunidad autónoma del litoral español y los puertos, además de Ceuta y Melilla, y por otra parte, además de esta lista, ha establecido cinco supuestos determinantes de la condición de puerto de interés general en su artículo 5. Vamos a ver primero cuáles son los puertos de interés general que figuran en el citado anexo de la ley. La clasificación se hace en 11 apartados. En el primero se hace referencia a los pasajes al puerto de pasajes y Bilbao en el País Vasco, en segundo al de Santander, en tercer lugar Gijón, Musel y Avilés en Asturias, en cuarto lugar San Ciprián, Ferrol y Surría, La Coruña, Villagrancia de Arosa y Surría, Marín, Pontevedra y Surría y Vigo y Surría en Galicia.

Hay una larga relación de puertos en Andalucía, como son los de Ayamonte, de Huelva, que incluye también el de Punta Embría, Sevilla y Surría, que incluye Bonanza, Cádiz y Subahía, que incluye el puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el bajo de la Cabezuela, Puerto Sherry y el de la Rota, Tarifa, Algeciras, La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras. Se incluyen, como hemos dicho, los de Ceuta y Melilla, en lo que se refiere a Murcia, el de Cartagena, que también incluye la garras en Hades-Compreras, por lo que se refiere a la Comunidad Valenciana, Torrevieja, Alicante, Gandía, Valencia, Segundo, Castellón y Vinaroz. En Cataluña, los de Tarragona y Barcelona.

En Baleares, los de Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina. Y finalmente, en lo que se refiere a Canarias, los de Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas, que incluye Salinetas, y el de Arrinaga, Santa Cruz de Tenerife, que incluye el de Granadilla, los cristianos en Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias. Si esta es la relación, ya digo, exhaustiva de los puertos que se consideran de interés general, por otra parte, se ha intentado conceptuar cuáles son éstos o cuáles son las características que éstos deben reunir.

Y esas son, en primer lugar, que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales. En segundo lugar, que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una comunidad autónoma. También que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica del Estado. Y finalmente, que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas, constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares. Se tratan de características que son alternativas.

Es decir, no es necesario cumplir todas ellas, estos cinco tipos de supuestos, sino que con que se cumpla uno de ellos sería suficiente para que pudiera calificarse un puerto de interés general. De los puestos resulta a todas luces evidente que el concepto de puerto marítimo depende, como hemos dicho, de circunstancias físicas, organizativas y de su calificación. Mientras que la de puerto de interés general, que determina la competencia del Estado, depende de muy variadas circunstancias que se han plasmado en la ley.

De modo que la concurrencia de alguna de las mismas, si su calificación tuviera lugar, que depender del texto nos remitiría a una polémica jurídica compleja de Saldar y de la que depende la competencia de la Administración General del Estado o la de la comunidad autónoma. El sistema de lista soluciona y evita inicialmente la determinación de cuáles son los puertos de interés general, pero la ley prevé la posibilidad de cambio de calificación de un puerto por la alteración de las circunstancias antes descritas, o mejor dicho, por la circunstancia de que un puerto deje de reunir las circunstancias antes descritas. Dicho cambio compete al Gobierno de la Nación, mediante decreto ley a propuesta del Ministerio de las Púlicas y Transportes, que debe oír a las comunidades autónomas afectadas, así como también al Ayuntamiento, en cuyo término municipal esté radicado el puerto.

La desclasificación de un puerto de interés general comporta, por consiguiente, el cambio de su titularidad a favor de la comunidad autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que dicha comunidad, en sus estatutos de autonomía, haya asumido competencias que le permitan asumir dicha titularidad. En la medida en que, de acuerdo con el artículo 148.1.6, se excluye la posibilidad de que las comunidades autónomas puedan asumir competencias en lo relativo a puertos que desarrollan actividades comerciales, la ley ha definido positiva y negativamente lo que es un puerto comercial. Esto es, ha definido en su artículo 3 qué son, en general, los puertos comerciales, qué son actividades comerciales, cuáles no son o no deben calificarse de actividades comerciales y, finalmente, también ha establecido, a efectos de la ley, que son puertos no comerciales, aunque reunieran características, las anteriores, que los hicieran subsumir en esa categoría.

Por ejemplo, se han excluido los puertos pesqueros o deportivos como puertos no comerciales. Por referirnos, aunque sea muy brevemente, a cuáles son esas características, las que deben reunir un puerto para que pueda ser considerado comercial, habría que decir, de acuerdo y siguiendo la ley, que son aquellas cuyo tráfico reúne condiciones técnicas de seguridad y de control administrativo, que haga posible que se realicen en el mismo actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales operaciones de estiva, desestiva, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que vayan a justificar o que vengan a justificar la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. La ley, como decíamos, también dice qué actividades pueden considerarse como comerciales y, a los efectos exclusivos de la ley, dice que son esas las operaciones de carga y manipulación de pesca fresca, excluidas las de ámbito del servicio público de estiva y desestiva, o, perdón, estoy refiriéndome a las que no tienen consideración de actividades comerciales, o que no son actividades que tienen consideración de operaciones comerciales.

A estos efectos, el de atraque y fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares, o que no son tampoco operaciones comerciales las de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos, o, finalmente, que no son, no deben considerarse efectos de esta ley como operaciones comerciales la utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas anteriormente. Y, como decíamos, se excluyen una serie de puertos que pudieran calificarse de acuerdo con el concepto de puerto comercial como tal y que ha querido la ley excluir expresamente, como antes hemos dicho, los puertos pesqueros o los puertos deportivos, entre otros. La ley también permite a los puertos autonómicos ciertas actividades comerciales si cuentan con el informe favorable de los Ministerios de Obras Públicas y Transportes, Economía y Hacienda, Agricultura y Pesca y Alimentación, Sanidad, Consumo y Trabajo y Seguridad Social.

Dicho lo anterior, conviene ahora que centremos nuestra atención en un asunto que fue históricamente muy debatido pero que, a partir de la ley de costas, no lo es y que ahora lo es menos todavía con la ley de puertos que estamos analizando. Y es que, conforme a esta ley, la naturaleza de los puertos es de dominio público portuario estatal y ese dominio público alcanza a las aguas marítimas, a las obras, a los terrenos, en fin, a las instalaciones fijas de los puertos. Los puertos, como decía al principio, la ley de puertos, como decía al principio, es una ley de gran amplitud que le recomiendo que lean.

Solo diré aquí, o me referiré aquí, a los contenidos básicos de sus distintos títulos. El título primero se dedica a la organización portuaria del Estado y debe destacarse en el mismo las competencias administrativas públicas y transportes que gestionan los puertos de interés general, de los que quedan excluidos los de carácter militar que dependen del Ministerio de Defensa. El título segundo se dedica muy detalladamente a la gestión del dominio público portuario y, por consiguiente, al régimen de autorizaciones, concesiones y prestación de servicios portuarios, así como a su régimen económico.

Y, finalmente, el título tercero se dedica a la Marina Mercante y el título cuarto y último al régimen de Policía del Demanio Portuario. Solo para acabar, recomendarles que lean ustedes la sentencia del Tribunal Constitucional de 3 de julio de 1984, publicada en el Boletín Oficial de 30 de julio, en la que se plantea un interesante problema de concurrencia de competencias por una parte del Estado en lo que se refiere al dominio público portuario y, por otra parte, también de los ayuntamientos en lo que se refiere a las competencias urbanísticas. En esa sentencia se plantea la concurrencia de competencias y se resuelve la cuestión en el sentido de que, efectivamente, son concurrentes competencia del Estado en lo que se refiere al dominio público portuario, son concurrentes y compatibles con las competencias que tienen los ayuntamientos en materia urbanística.

Nada más y buenas noches. Tras el comentario sobre la Ley de Puertos, pasamos a otro tema diferente en la revista, como es la subasta judicial. Por ello, damos la palabra al titular de Derecho Procesal, don José Tomé Paulé, que explica cómo está regulada esta figura jurídica en

nuestro ordenamiento.