

Autor: Yamandú Rodríguez Caorsi
Abogado

Fecha: Junio / 2002

AMARRES Y PUERTOS DEPORTIVOS

La consecuencia inmediata de adquirir una embarcación es buscar un amarre donde tenerla lo que, además de un gasto, puede suponer una ardua tarea. Existen en el litoral español 252 puertos deportivos, en uno de los cuales, naturalmente deberá quedar surta nuestra embarcación. Conocer el régimen de puertos, condiciones de utilización y servicios es una opción necesaria antes de tomar una decisión.

PUERTOS DEPORTIVOS

Entendiéndose por **puerto deportivo** aquellas obras civiles que adecuan una determinada zona de la costa para el atraque de embarcaciones deportivas, pueden estos estar incluidos dentro de grandes puertos comerciales, puertos pesqueros o ser específicamente puertos construidos con aquel fin. Sea cual sea el tipo de instalación en el que se encuentren, los puertos están enclavados en lo que se llama zona marítimo-terrestre, estando esta zona sujeta a una especial protección jurídica. La legislación española de rango constitucional declara a esta zona como bienes demaniales o públicos, cuya consecuencia inmediata es su **inalienabilidad** y establece competencia exclusiva del estado central en su control. Por lo tanto, las obras que se realicen en ella, es decir los puertos cualquiera sea su especie estarán sujetos al régimen de **concesión administrativa** por un plazo limitado, revirtiendo una vez pasado el plazo las obras y derechos que se tengan sobre ellas a la administración competente. En lo que respecta a los puertos clasificados como deportivos dicha concesión se otorgará por un plazo máximo de 30 años y transcurrido este se producirá la reversión.

Si bien, como decíamos antes, la competencia sobre las costas es exclusiva del estado central, en lo que respecta a puertos deportivos es una competencia transferida a las Comunidades Autónomas, permitiendo a estas ordenar y planificar las obras en la zona costera en **régimen de adscripción** y realizar su propia reglamentación jurídica del otorgamiento de concesiones y explotación de puertos deportivos. Por lo tanto, en lo que respecta al régimen jurídico aplicable a la concesión, realización de obras, explotación, reversión de puertos deportivos se deberá estar a lo dispuesto en la legislación autonómica del lugar donde este se encuentre.

Si bien lo dicho hasta ahora es fundamental para el constructor de puertos deportivos, no deja de ser también trascendente para el amarrista ya que el precio de compra o alquiler, gastos de mantenimiento, relación con el concesionario, estará directamente influido por la regulación autonómica -que permitirá un mayor o menor oferta de amarres dependiendo de la facilidad con

que se permita emprender la construcción- y sistema de gestión aplicable a ellos.

TITULAR DE LA CONCESIÓN

La construcción de un puerto deportivo comienza por el otorgamiento a una persona física o jurídica –a no ser que la propia administración afronte la obra- de la concesión administrativa para construirlo, lo que puede incluir también su posterior explotación o esta puede ser concedida a otro postulante. En cualquier caso se desarrolla normalmente a través de proyectos en competencia, debiendo estos cumplir las especificaciones y normas del plan de instalaciones portuarias que anteriormente haya dictado la comunidad autónoma competente.

Respecto al concesionario, hay que decir que años atrás, cuando aparecieron los primeros puertos deportivos en España, este solía ser una sociedad sin ánimo de lucro, cuyos socios tenían en común la afición por el mar y ponían sus medios personales y económicos para desarrollar las obras que les permitieran así realizar su afición. Surgen así los tradicionales clubes náuticos, que además de explotar sus zonas de amarres se dedican a impulsar directamente la actividad náutica deportiva. Si bien la mayoría de los puertos existentes se construyeron por este método, en la actualidad sin embargo, la figura del concesionario hay que identificarla con una sociedad inversora que promociona y explota unas obras con intención de obtener un lucro por ellas. Si me permite el lector aficionado leerle el pensamiento, entiendo que su inicial simpatía esté con aquellos, que con afán de promocionar el deporte náutico se arriesguen a llevar a cabo el proyecto sin interesarle el aspecto económico. Sin embargo, hay que decir que al actual desarrollo de la náutica hay que ofrecerle una infraestructura adecuada, la cual solo se puede efectuar mediante la realización de grandes proyectos que requieren fuertes inversiones que difícilmente pueden afrontar personas que no cuentan con un proyecto empresarial sólido. Además, sea cual sea la vocación del concesionario, la explotación del espacio portuario no dejará de regirse por principios empresariales, que es la única forma en que se podrán asumir los costos de mantenimiento, mejoras, realización de actividades y protección del medio ambiente que les será exigible por parte de la administración concedente. De todas formas, elegir adquirir o alquilar un amarre en uno u otro tipo de instalación tendrá su efecto mas notorio no en el tema económico, sino en el tema social. En los puertos gestionados por clubes, se suelen construir locales sociales de cierta importancia lo que permite una mayor posibilidad de relación personal entre los usuarios, mientras que en los otros, es decir puertos gestionados por una sociedad, si bien se suele crear un club entre los amarristas mas interesado por el deporte, entre el resto las relaciones pueden llegar a ser casi inexistentes, nuestra es la opción. Finalmente, puede también tratarse de un conjunto de propietarios de una urbanización que, a efectos de dotarse de infraestructuras náuticas en su urbanización, soliciten la realización de obras en la zona marítimo-terrestre, para los cuales regirán las mismas condiciones que en los demás casos. En cualquiera de los casos, la sociedad, asociación, particular, comunidad de propietarios, vendrá obligada a sufragar las obras y al pago de un canon a la Administración concedente por la

ocupación del espacio público, cuya propiedad pertenece a la sociedad en general.

COMPRA O ALQUILER. OPCIONES

Necesitados de una plaza de amarre para nuestra embarcación deberemos optar entre el **alquiler y la compra**. El lugar, si bien es totalmente lógico que sea el que mas cómodo nos quede para acercarnos desde nuestro domicilio o sitio de veraneo, estará también condicionado a nuestra disponibilidad económica, sobre todo si decidimos comprar, ya que existe una gran diferencia a veces entre unos puertos y otros, inclusive siendo cercanos. El precio, tanto de alquiler o venta, estará en función del tamaño del sitio, medido por la eslora, situación, características del puerto, servicios ofrecidos y desde luego, la oferta y demanda.

En lo que respecta al **alquiler**, hay que decir que los puertos tienen unas tarifas de precios diarios y otros por temporada. Los precios diarios son los que se aplican a los transeúntes, es decir a embarcaciones que recalán en el puerto de paso, incrementándose los precios en la temporada veraniega y disminuyendo en invierno. En cuanto al régimen de alquiler por temporada, se aplica a embarcaciones que piensan estar en puerto de forma permanente durante un lapso de tiempo, siendo la tarifa aplicable muy inferior a la diaria. Por regla general el plazo mínimo que de estancia que debemos contratar para poder acogernos a esta tarifa es de un mes. El pago se efectuará por adelantado en el momento de la ocupación del amarre y generalmente los puertos ofrecen un descuento de dos mensualidades a los amarristas que paguen el año por adelantado, opción que debería ser considerada si pensamos permanecer en este puerto continuamente. La obtención de una amarre en alquiler por temporada estará en función de la disponibilidad existente y en algunos puertos puede ser difícil por lo cual tenderemos que inscribirnos en la lista de espera. La existencia o no de amarres vacantes estará determinada por la demanda y el número que haya sido reservado por el concesionario para ofrecer en alquiler o la existencia de amarres a la venta aún en su poder. La legislación no obliga a este a mantener amarres para alquileres de temporada pero si exige que se reserven un determinado número, que no podrán ser vendidos, para que puedan ser ocupados por transeúntes. De esta forma se asegura de que aún en los puertos mas solicitados sea posible conseguir una amarre para pasar unos días. La oferta de alquiler mas barata la encontraremos en los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas directamente, es decir, sin la existencia de concesionario de explotación, si bien conseguir un amarre será mucho mas difícil ya que están muy buscados.

Comprar una amarre es la alternativa que tenemos al alquiler. Si bien lo habitual es hablar de compra o venta de amarres, algunas leyes han preferido llamar a esta transacción compra-venta de derechos de uso preferente sobre amarres. Debemos recordar aquí, que el suelo y agua ocupada por los puertos y sus instalaciones se incluye en los que se llama **demánio marítimo terrestre**, de titularidad pública e inalienable, por lo cual, si bien seremos indudablemente propietarios de un derecho a usar amarre, no tendremos sobre

este todos los derechos que despliega la propiedad como comúnmente conocemos. En particular hay que resaltar que tendremos la obligación de conservar el amarre y nuestro derecho será por el plazo en que dure la concesión. Respecto a los gastos de conservación, esto serán los que nos pase el concesionario del puerto, es decir la administración del puerto, en concepto de mantenimiento. Este gasto de conservación del amarre, se suele devengar mensualmente y en él se incluyen además del mantenimiento, los servicios que se dan, es decir, agua, luz, etc.

También existen puertos en los cuales la totalidad de amarres permanecen siempre en propiedad al concesionario, generalmente un club. Este concede a sus asociados un derecho a uso abonando, además de la cuota social un tanto por el uso del amarre. Por lo general, los puertos que gestionan sus amarres de esta forma exigen el pago de una fuerte cuota de ingreso a fondo perdido a los nuevos asociados para poder luego acceder a un amarre. El asociado, además de pagar la cuota de entrada al club y la cuota social, en caso de solicitar un amarre deberá pagar una cantidad extra por el uso de un amarre, que suele ser aproximadamente igual a lo que se pagaría por el mantenimiento de un amarre de propiedad. Este sistema puede ser bastante ventajoso para el amarrista, dependiendo de la cuota de entrada que debemos abonar. Hay que prestar atención a que el derecho de uso del amarre lo tenemos como socios del club, siendo un derecho intrasmisible, por lo cual la cuota de entrada pagada no la podremos recuperar en caso de salirnos de este, es decir, el derecho a uso de un amarre como socios es personal e intransmisible. Por otro lado, hay que decir que ya quedan pocos puertos que los que se aplica este sistema y se han visto muchos envueltos en la problemática de tener más socios con derechos a uso de un amarre que amarres disponibles.

DERECHOS Y DEBERES DEL AMARRISTA

Es importante conocer los derechos, y su contraparte, los deberes, que tendremos como usuarios de un amarre en un puerto deportivo. En primer lugar haré referencia a los derechos del propietario de un derecho de uso preferente, es decir, del llamado "dueño de un amarre". La cesión del uso preferente será un contrato entre el concesionario de la instalación y el usuario, que se realizará mediante un documento privado. Podrá ser este inscrito en el registro de la propiedad, para lo cual será necesario elevar el documento a público, es decir, se deberá protocolar ante notario. Este derecho a uso preferente tendrá una vigencia temporal y estará en función del plazo por el cual se obtenga la concesión por parte del concesionario, que no podrá nunca exceder los 30 años. En el momento de adquirirlo, hay que tener en cuenta entonces los años que ya han pasado desde que se otorgó la concesión. Una vez transcurrido el plazo de concesión, la legislación general y autonómica prevé la reversión a la administración competente de las obras e infraestructuras portuarias. Es interesante saber que sucede entonces con el amarrista y sus derechos. Si bien la legislación es diversa, pueden preverse dos escenarios.

- a) Si la administración competente opta por continuar explotando directamente el puerto, los amarristas tendrán derecho preferente a

seguir ocupando el lugar que tenían anteriormente, sujetos a las **tarifas públicas** que se establezcan.

- b) Cuando la administración decide otorgar nuevamente la gestión a un concesionario, esta se sacará a licitación mediante **concurso público**. En caso de que el anterior concesionario no sea el nuevo adjudicatario tendrá **derecho al tanteo** sobre la nueva concesión, siempre y cuando su gestión anterior haya sido buena. Desde luego deberá afrontar las obras que se prevean en las condiciones del nuevo contrato de concesión y el pago del correspondiente canon actualizado. Los **amarristas** continuarán con su derecho a uso preferente, pero deberán hacer frente a la derrama que exija la realización de las nuevas obras.

En la practica, suele suceder que una vez cumplido el plazo de concesión, el mismo concesionario solicite y mantenga la concesión por otro periodo, manteniendo entonces los amarristas anteriores sus derechos pero haciendo frente a algunos gastos en obras y mejoras que por norma general exigirá la administración concedente.

El derecho a uso `preferente podrá ser libremente transferido, aunque podrá ser exigible la comunicación al concesionario, previendo alguna normativa que este tenga **derecho al tanteo**. También podrá el propietario del derecho a uso preferente ceder su derecho onerosa o gratuitamente a quien desee. En algunos puertos en exige en este caso que se comunique a capitanía lo que debe comprenderse mas que nada por razones de seguridad. Entiendo que también puede realizarse la cesión de uso del amarre en caso de que este se tenga en virtud de un contrato de alquiler.

En lo que se refiere a las obligaciones del amarrista, sea en régimen de alquiler o propiedad, además de efectuar los pagos que se devenguen por alquiler y mantenimiento respectivamente, se deberá cumplir con el Reglamento del puerto, en el que se establecen las normas de funcionamiento concretas de cada uno. Este debe ser entregado a cada usuario ya que cumple las funciones de contrato al regularse en el los derechos y deberes del usuario, así como las atribuciones conferidas a la dirección portuaria. Especial atención hay que prestar a que la actual normativa permite y exige en algunas Comunidades, que para la entrada y estancia en puerto se pueda solicitar por parte de la gerencia que se cuente con el respectivo seguro de responsabilidad civil obligatorio. Esta potestad de la dirección del puerto alcanza incluso a los barcos extranjeros, a los cuales para permanecer en puerto se les puede solicitar una póliza seguro en iguales o parecidas condiciones que la exigible a los barcos bandera española.

Un asunto que considero de suma importancia es determinar, en caso de robo o incendio a bordo en ausencia del propietario, hasta donde alcanza la responsabilidad del puerto. Si estudiamos los reglamentos de policía portuaria, veremos que por lo general en estos se establecen cláusulas por las cuales el puerto se exime de toda responsabilidad ante estos hechos, por lo cual, hay que admitir que en una primera instancia estos se negarán a pagar cualquier indemnización causada por el robo o incendio, basándose en las cláusulas contractuales establecidas por el reglamento portuario. Sin embargo, los casos

que han llegado a los tribunales, se han resuelto a favor del usuario, ya que se entiende que la función de vigilancia, sobre todo teniendo en cuenta que los puertos tiene contratadas empresas de seguridad, es función del puerto.

GLOSARIO

BIENES DE DOMINIO PUBLICO

Son aquellos destinados al uso común, es decir por toda la comunidad. La zona marítimo terrestre, playas y el mar son definidos por la Constitución como bienes de dominio público. Una importante característica de estos es su inalienabilidad, es decir que su propiedad no puede ser transferida.

CONCESIÓN

La utilización de los bienes de dominio público de forma privativa, como por ejemplo la ocupación de la zona marítimo terrestre para la construcción de un puerto, requieren de la obtención de este título. Su causa fundamental es la utilidad o servicio a la comunidad.

CONCESIONARIO

Persona física o jurídica titular de un concesión. Puede ser concesionario de la realización de las obras, de la explotación o de ambas funciones a la vez. Le elección del concesionario se realiza a través de concurso público.

REVERSIÓN

La concesión de ocupación de la zona marítimo-terrestre podrá adjudicarse por un plazo máximo de 30 años, durante el cual el concesionario deberá afrontar el pago de una canon en función del valor de la zona ocupada. Cumplido el período, la zona ocupada y obras pasan a manos de la administración pública competente quien determinará que tipo de gestión se aplicará a la instalación.

GESTION DE PUERTOS

La gestión portuaria puede realizarse directamente por parte de la administración o a través de un concesionario elegido mediante un concurso público. Elegir uno u otro método será potestad de aquella, pudiendo revocarse la concesión de explotación en caso de que el concesionario no cumpla con las condiciones establecidas en el contrato.

CONSTRUCCIÓN DE PUERTOS. COMPETENCIA

La competencia sobre los grandes puertos de interés general es del Estado Central, correspondiendo a las Comunidades Autónomas cuando se trata de puertos deportivos. Serán estas entonces las que decidan que construir en su territorio, para lo cual algunas han redactado el correspondiente plan de puertos con el que se pretende por un lado satisfacer la demanda futura y mantener un equilibrio medioambiental en la costa.

CONSTRUCCIÓN DE PUERTOS. INICIATIVA

La iniciativa de la construcción de puertos puede ser pública o privada. En el primer caso la administración podrá sacar a concurso el proyecto, obras y/ o explotación. La iniciativa privada deberá justificar la utilidad y viabilidad del proyecto para que este sea aprobado.

DERECHO A USO PREFERENTE

Las personas pueden obtener del concesionario el derecho al uso preferente de amarres u otras instalaciones portuarias. Finalizada la concesión, para mantener este derecho deberán ajustarse a las condiciones del nuevo contrato. En caso contrario, su derecho anterior caduca.

REGLAMENTO DEL PUERTO

Documento redactado por la administración o gerencia del puerto en el cual se establecen las condiciones de uso. Hace las formas de contrato entre las partes en todo lo referente al uso de los amarres, ya sea en régimen de alquiler o propiedad. Deberá aceptarse mediante firma por parte del amarrista.

CUADROS

Precios orientativos de amarres a la venta

eslora	precios
8 metros	9.000€-15.000€
10 metros	12.000€-18.000€
12 metros	18.000€-24.000€

Los precios de los amarres dependiendo del puerto varían de una forma sustancial, pudiendo en algunos superar hasta 5 o 8 veces el indicado en la tabla, así como también encontrarse mas baratos. Por ejemplo, un amarre de 10 m. en Puerto Portales (Mallorca) puede comprarse por unos 90.000€. Sin embargo, sin ser demasiado pretenciosos podríamos movernos entre los precios indicados.

Tipo de gestión de los puertos deportivos

Entidad gestora	% del total
Entidad portuaria estatal	4.7%
Comunidad Autónoma	18.5%
Ayuntamiento	0.8%
Club Náutico	43.7%
Sociedad Mercantil	31.7%

Fuente: Adin

Amarres en Internet

Paginas especializadas para aquellos que busquen amarres

www.buscoamarre.com

www.amarres.net