

José Antonio  
Sarmiento  
Méndez

## A Administración portuaria e a súa lexislación específica: notas acerca do Proxecto de lei de creación do ente público Portos de Galicia

Lerado do Parlamento de  
Galicia.

**D**entro do estudio da denominada parte especial do dereito administrativo, e máis concretamente ó aborda-la temática da actividade administrativa de fomento, era tradicional tratar da lexislación reguladora dos portos, que integraba unha parte importante desta póla do dereito. Non pretenden estas liñas realizar unha análise profunda da problemática da Administración portuaria que, como é ben sabido, alcanza grande complexidade nas súas relacións co dereito urbanístico e o dominio público<sup>1</sup>.

Tentaremos pois, neste momento, facer algunhas reflexións verbo da influencia do Estado autonómico neste sector administrativo e, máis concretamente, na súa regulación no proxecto de lei en cuestión no caso da Comunidade Autónoma galega.

<sup>1</sup> Acerca da problemática xeral dos portos no dereito administrativo, (vid.) Luis Cosculluela Montaner. *Administración portuaria*, Madrid, 1973.

## 1. *Distribución de competencias en materia de portos.*

De acudirmos ós antecedentes constitucionais atopamos que a nosa carta magna de 1978 segue literalmente os criterios de repartición de competencias que nesta materia fixou a Constitución republicana de 1931. Ámbalas dúas partiron do criterio de atribuírllle ó Estado competencia nos portos cualificados de interese xeral, mentres que ás comunidades autónomas ou rexións atínxenlles os de interese rexional.

Os dous textos constitucionais máis influentes na redacción da Constitución española non trasladaron o seu enfoque desta materia ó noso ordenamento xurídico. A Lei fundamental de Bonn nos seus artigos 63 e 64 non menciona esta materia como obxecto de lexislación exclusiva da Federación nin como concorrente coa dos estados. Esta ausencia de concreción é interpretada como unha atribución de potestade lexislativa plena ós estados; de tódolos xeitos deben puntualizarse unha serie de materias intimamente relacionadas cos portos, correspóndelle exclusiva ou parcialmente á Federación (navegación, tráfico, alfándegas, defensa nacional...).

Doutra banda, a Constitución italiana limita enormemente a competencia das rexións en materia de portos ó restrinxila ós portos situados en augas continentais. Esta declaración tan limitadora atopa unha vía de escape, como é a da posibilidade de que o Estado delegue nas rexións funcións administrativas de acordo co artigo 118.2 da Constitución italiana<sup>2</sup>.

Como é ben sabido o artigo 148.1 apartado 6 da nosa Constitución de 1978 atribúelles ás comunidades autónomas a posibilidade de asumiren competencias nas materias de "portos de refuxio, portos e aeroportos deportivos e, en xeral, os que non desenvolven actividade comercial"; declaración que vén a ser completada polo apartado 20 do artigo 149.1 da Constitución que prescribe a competencia exclusiva nas seguintes materias: "maríña mercante e matriculación de buques; alumeado de costas e sinais marítimos; portos de interese xeral; aeroportos de interese xeral; control do espazo aéreo; tránsito e transporte aéreo; servizo meteorolóxico e matriculación de aeronaves". Este marco constitucional é herdeiro

<sup>2</sup> Esta delegación produciuse por decretos do 14 de xaneiro de 1972 e 24 de xuño de 1977 de transferencias ás rexións de estatuto ordinario de funcións administrativas.

do xa sinalado no artigo 15 da Constitución da II República, no que se estableceu como competencia exclusiva do Estado "os portos de interese xeral", quedando en todo caso para a lexislación estatal a posibilidade de reservar para si a execución directa dos mesmos.

Segundo Escribano Collado<sup>3</sup> este precepto implica tres consecuencias:

En primeiro lugar, a atribución exclusiva ó Estado da potestade lexislativa sobre portos de interese xeral que quedaba totalmente vedada para as rexións.

En segundo lugar, a posibilidade de asumir, en relación con cada porto de interese xeral, a administración ou xestión directa.

E por último, con base no artigo 16, quedaba no poder das rexións a lexislación exclusiva e execución sobre os portos non declarados de interese xeral de acordo cos seus estatutos de autonomía.

O marco constitucional vixente, influído pola norma histórica que vimos de referir, foi perfilado polo Tribunal Constitucional que na súa importante Sentencia 77/1984, do 3 de xullo dese ano (BOE núm. 181, do 30 de xullo de 1984) delimitou a competencia do Estado en materia de portos de interese xeral no seu conflito coa competencia urbanística da que gozan as comunidades autónomas. Froito deste conflito de competencias, o tribunal estableceu a súa xurisprudencia ó considerar este tipo de materia como competencia concorrente, ó entender que a atribución dunha competencia sobre un ámbito físico determinado non impide necesariamente que se exerzan outras competencias nese espazo, sempre e cando as competencias concorrentes teñan un distinto obxecto xurídico.

Por outro banda, o maxistrado ponente Latorre Segura explica tamén como o concepto de dominio público non serve para illar unha porción de territorio do seu contorno, ó consideralo como unha consecuencia das competencias dos diversos entes públicos que as sustentan; neste caso a Comunidade Autónoma do País Vasco, como o propio texto da sentenza recolle. A concorrencia de competencias sobre o mesmo espazo físico pode suscitar dificultades en casos concretos pero isto non empece o principio de que a concorrencia sexa posible, sen

<sup>3</sup> Pedro Escribano Collado "Competencias en materia de puertos", *Revista de Administración Pública*, núms. 100-102, 1983.

que exista espacio exento dentro do territorio dunha comunidade autónoma.

Conclúe o Tribunal Constitucional aconsellando a busca de solucións de cooperación dentro do respecto ás respectivas competencias, aínda que reconece que a decisión final lle debe corresponder á Administración titular da competencia prevalecente.

Como se aprecia nunha análise desta e doutras sentencias do Tribunal Constitucional<sup>4</sup> a delimitación de competencias na actualidade necesita dun estudio singular do conflito en cuestión, aínda que estes principios de xurisprudencia citados e as prescricións da Lei 27/1992 de portos do Estado e da Mariña Mercante serán de enorme utilidade para a distribución das competencias de que se trate.

O concepto de interese xeral ó que alude a Constitución foi analizado por unha parte importante da doutrina que ten acadado as seguintes conclusións:

a) A Constitución atribúelle ó Estado competencias para determinar e precisar en cada ámbito material dos que lle están atribuídos no artigo 149.1 o que se debe entender por interese xeral, como propio atributo da soberanía estatal, e como tal ten a virtualidade de se impor a tódolos poderes autónomos.

b) No exercicio desa función de defini-lo interese xeral o Estado ten que actuar respectando os principios de todo Estado de dereito, garantindo o imperio da lei con exclusión de calquera outro interese de ámbito territorial inferior.

c) Na materia que nos ocupa a Constitución define unha serie de supostos nos que os portos son de interese xeral, o que vén imposibilita-lo Estado para o exercicio da competencia directa sobre os mesmos.

d) Á marxe destes supostos o Estado terá que definir por vía lexislativa os criterios xerais conforme ós que un porto pode ser cualificado de interese xeral<sup>5</sup>.

## 2. A lexislación estatal.

Como ten sinalado Sebastián Martín-Retortillo<sup>6</sup>, a Administración pública para o logro dos diferentes interese-

<sup>4</sup> Sentencia 149/1991, do 4 de xullo, nos recursos de inconstitucionalidade acumulados 1698, 1708, 1709, 1715, 1723, 1728, 1729 e 1740. E o de 1988 interposto contra a Lei 22/1988, do 28 de xullo de costas.

<sup>5</sup> Estas e outras conclusións aparecen recollidas por Pedro Escribano Collado no seu artigo: "Las competencias de las comunidades Autónomas en materia de puertos", *Revista de Administración Pública*, nº 100-102 de 1983.

<sup>6</sup> "Las Empresas Públicas: reflexión del momento presente", cuarto relatorio do congreso sobre "Entes instrumentales de las administraciones públicas", Sevilla, setembro de 1991.

ses públicos económicos e a prestación dos correspondentes servicios acode a variadas fórmulas organizativas; pero a elección dunha ou outra forma organizativa de principio lévanos a ponderala transcendencia que a regulación xurídica estatal nesta materia ten, e os seus distintos enfoques na lexislación vixente.

No ámbito das leis formais do Estado, débense destacar tres textos normativos. En primeiro lugar, a Lei 27/1963, do 2 de marzo, de creación e funcións da Xunta Central de Portos que no seu artigo primeiro configura un organismo autónomo do Estado con personalidade xurídica e patrimonio propio, adscrito ó Ministerio de Obras Públicas, ó que lle atribúe importantes funcións de xestión, informe e coordinación na materia de instalacións portuarias: doutra banda a Lei 22/1988 do 28 de xullo, de costas, contén inevitables referencias á materia do dominio público portuario, e establece así mesmo unha primeira aproximación á repartición de competencias Estado-comunidades autónomas no tocante a este demanio.

A terceira e máis importante das leis dictadas nesta materia é sen dúbida a 27/1992, do 24 de novembro de portos do Estado e da Mariña Mercante que lle dedica boa parte do seu contido á regulación xurídica dos portos e instalacións marítimas competencia do Estado, ó tempo que pretende unha regulación acabada das materias que atinxen á planificación, construción, organización, xestión económico-financeira e policía dos mesmos. É salientable, pola íntima relación co proxecto de lei autonómico, o tratamento que realiza da prestación de servicios nos portos así como da súa utilización.

Ademais das tres leis citadas existen unha multiplicidade de normas regulamentarias entre as que podemos subliñar-lo Decreto 1996/1960 do 20 de outubro, sobre o estado das tarefas de carga e descarga, despacho de buques e mercancías, o Decreto 1730/1961 do 6 de setembro sobre clasificación xeral de portos, o Decreto 1348/1962 do 14 de xuño polo que se aproba a clasificación, presuposto e persoal das entidades estatais autónomas; o Real decreto 1958/1978 do 26 de xuño de reorganización da Comisión Administrativa de Grupos de Portos, a Orde do 8 de novembro de 1978, sobre composición e funcionamento do comité executivo e das co-

misións periféricas da comisión citada; o Real decreto 2486/1980 do 26 de setembro polo que se aproba o regulamento da lei de portos deportivos; a Orde do 30 de decembro de 1980 pola que se aproba a estrutura orgánica da comisión administrativa de grupos de portos; o importante Decreto 2546/1985 do 27 de decembro sobre a política económica financeira do sistema portuario dependente da Administración do Estado (no que se fixa no 6% o rendemento do investimento neto en activos fixos para o conxunto do sistema portuario); o Real decreto 337/1987, do 6 de marzo, polo que se aproba o cambio de denominación de varias xuntas de portos; o Real decreto 1471/1989, do 1 de decembro, polo que se aproba o regulamento xeral para o desenvolvemento e execución da Lei do 28 de xullo de 1978; de custo; e o recente Real decreto 685/1993, de asistencia xurídica ó ente público do Estado e autoridades portuarias.

### **3. A competencia na Comunidade Autónoma de Galicia.**

#### **A) A transferencia de competencias.**

A Comunidade Autónoma galega ten atribuídas as competencias nesta materia polas disposicións contidas no artigo 27, apartado 9, do Estatuto de autonomía de Galicia que lle atribúe a competencia exclusiva das seguintes materias: “Os portos, aeroportos e heliportos non cualificados de interese xeral polo Estado, e os portos de refuxio e portos e aeroportos deportivos”; igualmente o artigo 28 do Estatuto de autonomía lle atribúe a competencia á Comunidade Autónoma no tocante ó “Desenvolvemento e a execución da lexislación do Estado nos termos que a mesma establece das materias seguintes: portos pesqueiros”. En execución deste mandato estatutario aprobaríanse os correspondentes reais decretos de traspaso á Comunidade Autónoma. En concreto, o Real decreto 3241/1982, do 24 de xullo, sobre traspaso de funcións e servizos da Administración do Estado á Comunidade Autónoma de Galicia en materia de portos, en virtude do cal quedarán transferidos á Comunidade Autónoma de Galicia os servizos, bens, dereito e obrigas así como o persoal, créditos presupostarios, documentos e

expedientes que se recollen no anexo II dese real decreto.

Polo Real decreto 1662/1984, do 1 de agosto, apróbase a valoración definitiva e ampliación dos medios adscritos ós servicios traspasados á Comunidade Autónoma en materia de portos, posto que o Real decreto 3214/1982 só contiña unha valoración provisional e facíase necesaria a súa substitución por unha definitiva.

Por último, en virtude do Real decreto 145/1993 do 29 de xaneiro prodúcese o traspaso de funcións e medios do servicio público de estiba e desestiba en portos non clasificados como de interese xeral para a Comunidade Autónoma de Galicia.

### **B) A normativa de Galicia.**

A Comunidade Autónoma de Galicia legislou unha abondosa normativa na materia que nos ocupa. Aínda que como se poderá apreciar cun carácter fundamentalmente orgánico e regulamentario.

O estudio do réxime administrativo dos organismos autónomos na Comunidade Autónoma de Galicia non ten neste momento incorporado o dos portos<sup>7</sup>, na medida en que non se creou ata o momento actual ningunha estrutura administrativa, independente da Dirección Xeral de Obras Públicas, para esta atención sectorial.

Foi a Lei 6/1987, do 12 de xuño, do Plan especial de portos da Comunidade Autónoma de Galicia a que abordou por primeira e única vez ata a actualidade, con rango normativo de lei, a problemática dos portos da nosa Comunidade Autónoma. Tenta a citada lei de fixar un réxime financeiro e de regulación das tarifas e concesións administrativas así como de clasificar os distintos portos existentes na Comunidade Autónoma.

Existe sen embargo unha multiplicidade de normas regulamentarias dictadas en boa parte pola consellería competente en materia de obras públicas, que determinan o réxime xurídico dos portos en Galicia; deste xeito cabe citar dende o inicial Decreto 167/1982, do 1 de decembro, sobre asunción de transferencias en materia de portos e a súa asignación á Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas, ó Decreto 19/1983 do 7 de

<sup>7</sup> Verbo do réxime dos organismos autónomos na Comunidade Autónoma de Galicia, o seu tratamento económico financeiro, contractual e de persoal *vid.* Jaime Rodríguez-Arana e Manuel Aguilar López (libro homenaxe ó profesor Manuel Clavero Arévalo.)

xaneiro polo que se crea e regula a estrutura e funcionamento da Comisión de Portos de Galicia, a Orde do 31 de xullo de 1984, sobre tramitación administrativa de concesións de portos; o Decreto 177/1986 do 4 de xuño sobre explotación de naves para depósito e clasificación de produtos pesqueiros (lonxas) en zonas de servizo de portos da Comunidade Autónoma de Galicia.

O Decreto 290/1986 do 18 de setembro, sobre tarifas aplicables nos portos da Comunidade Autónoma de Galicia, o Decreto 351/1986, do 2 de outubro polo que se modifica e se regula a estrutura e funcionamento da Comisión de Portos da Comunidade Autónoma de Galicia e o Decreto 105/1991, do 27 de marzo que afecta tamén á estrutura e funcionamento da Comisión de Portos de Galicia. Especial importancia ten o recente Decreto 69/1993, do 10 de marzo, de asunción e asignación das funcións e servizos transferidos en materia de formación profesional ocupacional e estiba e desestiba en portos non clasificados como de interese xeral.

#### **4. O desenvolvemento normativo no dereito estatutario comparado.**

No momento de escribir estas liñas soamente tres comunidades autónomas teñen aprobados textos normativos con rango de lei sobre a materia que nos ocupa: Andalucía, Cataluña e a Comunidade Valenciana. Iso non impide que exista unha abondosa normativa regulamentaria nas restantes comunidades autónomas que pola súa configuración física dispoñen de dominio público portuario.

A Lei do 5 de maio de 1986, nº 6/86 regula a materia que nos ocupa na Comunidade Autónoma de Andalucía no tocante á determinación e revisión de tarifas e cánones en portos e instalacións portuarias. Como se pode deducir do enunciado da lei, trátase dun obxecto moi concreto intimamente relacionado coa regulación que nesta materia contén a Lei xeral de Facenda pública da Comunidade Autónoma de Andalucía. Xustifícase este texto normativo polas profundas modificacións operadas na estrutura do tráfico portuario e o grande desfase na cuantificación das tarifas habidas desde a lexislación do ano



1966. O outro texto con rango de lei existente nesta comunidade autónoma é o que se ocupa da ordenación dos portos deportivos, Lei 8/1988, do 2 de novembro, á cal non faremos máis referencias por excede-lo obxecto do presente comentario.

Maior importancia para a materia que nos ocupa ten o Decreto do 14 de xullo de 1992, nº 126/1992 da Consellería de Obras Públicas e Transporte que regula a constitución e estatutos da Empresa Pública de Portos de Andalucía. Trátase dunha entidade de carácter público creada en virtude da disposición adicional 10 da Lei 3/1991, do 28 de decembro de presupostos da Comunidade Autónoma de Andalucía para 1992 co obxecto de levar a cabo a xestión dos servizos portuarios, cando a competencia lle corresponda á comunidade andaluza, os presupostos obxectivos desta empresa pública son os de organización e xestión do conxunto de portos e instalacións de titularidade da Xunta de Andalucía, así como o desenvolvemento e execución da política e da planificación xeral portuaria da Comunidade Autónoma. Como se poderá apreciar, esta regulación terá enormes similitudes coa prevista no proxecto de lei galego.

A Comunidade Autónoma catalana regulou pola Lei do 5 de abril de 1982, nº 4/1982 a creación da Comisión de Portos como un organismo autónomo de carácter comercial, industrial e financeiro adscrito ó departamento de Política Territorial e Obras Públicas co obxecto de levar a cabo a xestión do servizo público portuario e dos fondos adscritos ó mesmo. As funcións atribuídas á Comisión de Portos de Cataluña, que serán exercidas en réxime de descentralización son, entre outras, a organización, xestión e administración dos portos titularidade da Generalitat e, como sinala o seu artigo 3º "todo o que sexa necesario para facilita-lo tráfico marítimo portuario e consigo a rendibilidade ou produtividade da explotación dos portos".

Débase citar igualmente unha serie de decretos que desenvolven algunhas prescricións desta lei como o do 11 de febreiro de 1983, que fixa a estrutura orgánica do cadro de persoal da Comisión de Portos, o do 31 de outubro de 1985, que regula o réxime financeiro da Comisión de Portos, ou o do 22 de abril de 1991, que reestrutura a Comisión de Portos de Cataluña; importancia máis pun-

tual ten o Decreto do 28 de decembro de 1992 polo que se aproba o regulamento de xestión dos postos dependentes da Comisión de Portos de Cataluña.

A Comunidade Valenciana ten regulada esta materia pola Lei autonómica do 23 de abril de 1987, nº 3/87 de creación da Xerencia de Portos da Generalitat. Concíbese este ente como un organismo autónomo de carácter administrativo adscrito á Consellería de Obras Públicas, Urbanismo e Transporte. O obxecto desta entidade de dereito público é a explotación e xestión do servizo público portuario, dos fondos e o patrimonio adscrito ó mesmo nos portos que son titularidade da Generalitat valenciana. Con anterioridade á aprobación desta lei, a Comunidade Valenciana dictara o Decreto do 21 de marzo de 1983, regulador do exercicio das competencias transferidas en materia de portos, posteriormente derogado polo Decreto do 25 de xuño de 1985 da Consellería de Obras Públicas e Urbanismo. Tamén con anterioridade á aprobación do texto legal se procedeu á regulación do Plan de portos e das instalacións náutico-deportivas polo Decreto do 22 de decembro de 1986.

Por último e como disposicións regulamentarias complementarias da lei autonómica cabe cita-lo Regulamento orgánico funcional da Xerencia de Portos da Generalitat aprobado polo Decreto do 9 de maio de 1988 e o Decreto do 30 de maio de 1989 que lle dá aprobación definitiva ó Plan de portos e instalacións náutico-deportivas da Comunidade.

Faremos seguidamente unha sucinta referencia a aquelas comunidades autónomas que, como a nosa, non dispoñen de textos legais nesta materia.

A Comunidade Autónoma de Asturias ten elaborados senllos decretos cun contido principalmente organizativo posto que se ocupan da creación dun Comité de Coordinación en materia político-administrativa en relación cos postos de interese xeral (Decreto do 29 de setembro e do 15 de decembro de 1983).

A Comunidade Autónoma de Baleares creou a través dun Decreto do 19 de marzo de 1987, unha norma de ordenación do litoral que contiña a previsión de funcionamento da Comisión Balear do Litoral con funcións máis amplas cás estritamente portuarias. A Comunidade Autónoma de Canarias dictou unha resolución de delega-

ción de facultades no servicio de portos para os efectos dunha maior axilidade no seu funcionamento.

A Comunidade Autónoma de Cantabria dictou o Decreto 48/1992, do 21 de maio polo que se fixou o prezo público pola ocupación de terras e dominio público nas zonas de servicio dos portos que como se pode apreciar ten un obxecto moi concreto. Por último a regulación da Comunidade Autónoma de Murcia limítase a unha Orde do 29 de decembro de 1982 que lle atribúe á Dirección Rexional de Infraestructura a Comisión da Administración periférica de portos e así mesmo a normativa do País Vasco limítase a unha serie de decretos organizativos de aplicación das taxas por servicios xerais e específicos en portos da Comunidade citada.

### **5. O proxecto de lei de creación do ente público de portos de Galicia (BOPG do 28 de xaneiro de 1994)**

#### **A) Antecedentes parlamentarios.**

Son abondosos os antecedentes que ó longo das distintas lexislaturas se sucederon nesta materia por procedementos parlamentarios. No ámbito do impulso político do Goberno citaremos dentro da II lexislatura unha pregunta con resposta oral en Pleno formulada polo deputado do Grupo Parlamentario Popular D. José Luís Torres Colomer, sobre a política do Goberno galego en materia de portos, que foi contestada polo daquela conselleiro de Pesca, Marisqueo e Cultivos Mariños Sr. Rodríguez Peña no sentido de que sería levada a cabo pola consellería unha política integrada en materia de portos tendo en conta tanto os aspectos pesqueiros coma os do tráfico mercantil<sup>8</sup>. Resulta salientable a aprobación no seo da Comisión 2ª, "Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servicios", o día 7 de abril de 1989, da proposición non de lei presentada polo Grupo Parlamentario Popular de Galicia, por iniciativa de D. Juan Manuel Páramo Neira, sobre a modificación da lexislación de portos e representación da Comunidade Autónoma nas xuntas de portos de interese nacional. Nesa resolución, aprobada por unanimidade, o Parlamento instou á Xunta de Galicia a requirir do Goberno central a adop-

<sup>8</sup> (Vid. *Diario de Sesións*, nº 71, pp.4.526-4.527)

ción das medidas necesarias para modifica-la lexislación de portos, así como para a realización dos demais trámites necesarios co fin de que nas xuntas dos portos de interese nacional sitas en Galicia, exista unha suficiente representación da Comunidade Autónoma galega.

Distinta entidade teñen as iniciativas de tipo lexislativo que antecederon á que hoxe é obxecto da nosa análise. O BOPG nº 95, do 19 de decembro de 1986 contén unha proposición de lei formulada polo Grupo Parlamentario Mixto, por iniciativa de D. Camilo Nogueira Román sobre a transferencia a Galicia da competencia estatal en materia de portos de interese xeral. A dita proposición resultou caduca no seu momento. O propio autor da iniciativa presentou novamente a citada proposición de lei, foi publicada o 6 de abril de 1990 e culminou a súa tramitación na sede do Parlamento galego coa designación de deputados para a súa defensa no Congreso dos Deputados no Pleno do día 22 de decembro de 1993. O obxecto fundamental desta proposición de lei é o de solicita-la transferencia á Comunidade Autónoma galega das competencias de desenvolvemento lexislativo e execución en materia de portos de interese xeral así como a de privar ós portos de Vilagarcía de Arousa e Marín da cualificación de portos de interese xeral do Estado. Por outra banda tamén se exclúen da citada cualificación de interese xeral os portos pesqueiros das cidades da Coruña, Ferrol e Vigo. Esta iniciativa atópase na actualidade pendente da súa inclusión na oportuna orde do día do Pleno do Congreso dos Deputados para a súa eventual toma en consideración.

Sen dúbida o antecedente lexislativo máis inmediato do proxecto de lei que nos ocupa é o aprobado polo Goberno galego na última lexislatura (BOPG nº 112, do 16 de febreiro de 1991), que pretendía a creación do ente público de portos de Galicia como entidade pública que asumise en réxime de empresa mercantil sometida ó dereito privado, a organización, xestión, explotación e administración dos portos ós que se estenden as competencias da Comunidade Autónoma galega. Este proxecto de lei non chegou a ser debatido na súa totalidade ó longo da III lexislatura aínda que os distintos grupos parlamentarios chegaron a formula-las correspondentes emendas que apareceron publicadas no BOPG nº 148, do 27 de maio de 1991.

**B)** *O proxecto de lei de creación do ente público de Portos de Galicia (BOPG nº 17, do 28 de xaneiro de 1994).*

Os 21 artigos que compoñen este proxecto de lei teñen como xa se comentou o precedente claro do proxecto da anterior lexislatura, aínda que o artigo 8 que regula as xuntas territoriais non figuraba no proxecto caducado. Nas seguintes liñas, faremos un breve repaso sobre o contido esencial do proxecto e a orientación das principais emendas que os grupos lle presentaron ó mesmo<sup>9</sup>.

O proxecto cita como base constitucional os artigos 148.1.6 e 148.1.20 da Constitución, así como o 27.9 do Estatuto de autonomía de Galicia. Despois de facer un repaso histórico á situación da administración portuaria na Comunidade Autónoma tenta xustificala necesidade da creación duns órganos encargados da administración portuaria que garantan a máxima eficacia no cumprimento das súas funcións de planificación, construción e explotación dos portos.

O artigo primeiro da lei prevé a creación no ámbito da Comunidade Autónoma da entidade de dereito público Portos de Galicia, ó tempo que o adscribe á consellería competente en materia de portos. Esta opción lexislativa conta cunha oposición frontal do Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego que pretende a súa supresión, presentando en todo caso a alternativa de configurar a administración portuaria por crear, como un organismo autónomo de carácter comercial, industrial e financeiro. Delimita tamén o proxecto o que considera deben ser funcións do ente público creado. A xestión e explotación das instalacións portuarias e dos demais bens adscritos ó seu patrimonio configúranse como as funcións esenciais do citado ente.

O proxecto é moi detallado no tocante á regulación dos órganos que compoñen o ente público, deste xeito no seu artigo 5 prevé a existencia dun consello de administración co seu presidente e mais un director. Atopámonos aquí tamén cunha profunda diverxencia de enfoque por parte dos distintos grupos parlamentarios e cómpre salientala emenda nº 28 do grupo parlamentario socialista que prevé a distinción entre órganos de goberno (consello de administración, presidente do con-

<sup>9</sup> (BOPG 37, do 7 de marzo de 1994), no que se conteñen as emendas citadas.

sello e consellos zonais), órganos de asistencia (consello de usuarios).

O capítulo III do proxecto dedícase a regula-las relacións coa Administración autonómica facendo un listado detallado das distintas competencias atribuídas nesta materia ó Consello da Xunta, á consellería competente en materia de portos e á Consellería de Economía e Facenda. Neste punto, as achegas do grupo parlamentario socialista son de matiz, namentres as emendas presentadas polo Bloque Nacionalista Galego pretenden a supresión do enfoque dado ás citadas relacións coa Administración autonómica. As disposicións contidas no capítulo IV que atinxen ás normas de xestión e explotación empresarial non introducen grandes novidades na regulación deste tipo de entidades públicas. Verbo da regulación da facenda, patrimonio, réxime financeiro e persoal, o proxecto segue os principios xerais que disciplinan os entes públicos citados como antecedentes no dereito comparado. Son tamén moi abondosas as emendas que os grupos parlamentarios da oposición presentan a estes artigos, principalmente dirixidos a delimitar estrictamente o ámbito económico e patrimonial de actuación do ente público.

Especial relevancia ten o contido da disposición adicional posto que prevé a posibilidade de que o Consello da Xunta autorice a creación de sociedades mercantís dependentes do ente público para a xestión empresarial singular de actividades portuarias determinadas, facendo a estricta prescrición de que o ente público terá participación maioritaria no capital das citadas sociedades.

As disposicións transitorias fan referencia ás distintas situacións en que pode queda-lo persoal que se incorpore a este organismo, e por último a disposición derradeira prevé a expresa perda de vixencia dos decretos 19/1983 e 351/1986 que regulan a estrutura e o funcionamento da Comisión de Portos, así como dos títulos III e IV da Lei 6/1987 do Plan especial de portos da Comunidade Autónoma de Galicia. **■**