



VI LEGISLATURA NÚM. 149

22 de mayo de 2006

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección:

<http://www.parcn.es>

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

SUMARIO

PROYECTOS DE LEY

EN TRÁMITE

6L/PL-0020 De Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

Página 2

PROYECTO DE LEY

EN TRÁMITE

6L/PL-0020 *De Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.*

(Registro de entrada núm. 3.715, de 4/5/06.)

PRESIDENCIA

La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el día 9 de mayo de 2006, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

1.- PROYECTOS DE LEY

1.1.- De Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

Acuerdo:

1.- En conformidad con lo establecido en el artículo 121 del Reglamento de la Cámara, se acuerda admitir a trámite

el proyecto de ley de referencia, ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento y abrir el plazo de presentación de enmiendas a la totalidad.

Dicho proyecto de ley se acompaña de una exposición de motivos y de los siguientes antecedentes: acuerdo del Consejo de Gobierno, memoria justificativa, dictamen del Consejo Económico y Social de Canarias y dictamen del Consejo Consultivo de Canarias que quedan a disposición de los señores diputados, para su consulta, en la Secretaría General del Parlamento.

De este acuerdo se dará traslado al Gobierno.

En ejecución de dicho acuerdo y en conformidad con lo previsto en el artículo 106 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la Sede del Parlamento, a 10 de mayo de 2006.-
EL PRESIDENTE, Gabriel Mato Adrover.

PROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CANARIAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El transporte marítimo de pasajeros y mercancías constituye una pieza fundamental para asegurar la cohesión económica y territorial de un territorio fragmentado y alejado del continente como el Archipiélago Canario. Para actuar sobre el mismo, la Comunidad Autónoma ostenta la competencia exclusiva para ordenar el transporte marítimo que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos del litoral de Canarias (artículo 30.19 del Estatuto de Autonomía).

Ahora bien, la ordenación del transporte marítimo es materia incluida en el ámbito competencial de la Unión Europea; en particular, la prestación de servicios de transporte marítimo, tanto de pasajeros como de mercancías, resulta afectada por la libertad comunitaria de prestación de servicios, una de las cuatro libertades económicas básicas. En concreto, esta actividad se encuentra afectada por el Reglamento 4.056/86, del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado de la CEE a los transportes marítimos (actuales, artículos 81 y 82 TUE), y, sobre todo en lo que se refiere a Canarias, por el Reglamento 3.577/92, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Lo relevante es que estas normas afirman la libertad de las empresas para prestar servicios de transporte marítimo; libertad que sólo puede resultar limitada por razones de orden público, seguridad, salud pública o por causas imperiosas de interés general. La resolución de algunos conflictos en relación con estos reglamentos ha generado una consolidada doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre esta libertad que completa este cuadro normativo; la más destacada, la Sentencia de 20 de febrero de 2001, en el asunto C-205/99, el denominado "caso Analir". En suma, este es el ordenamiento de referencia obligada para ejercer la competencia exclusiva sobre el transporte marítimo en las islas.

II

Con la referencia expuesta, la ley aborda la regulación de todos los servicios de transporte marítimo exclusivamente entre puertos y puntos del litoral canario que se realicen a cambio de una remuneración económica bajo una regla esencial: la libertad para prestar esos servicios. Esto explica que el ejercicio de esa actividad económica se someta a la carga de comunicar previamente a la Administración Pública competente el inicio de la actividad, con el fin de permitir a ésta conocer a quienes realizan esos transportes y, en su caso, a través de la documentación aportada, verificar el cumplimiento de

los requisitos exigidos para su ejercicio; requisitos que tienen que ver con la seguridad, la capacidad y la regularidad de los servicios ofertados, de acuerdo con lo previsto en el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3.577/1992. Se trata de un régimen de comunicación previa en el que el inicio de la actividad no precisa de resolución administrativa expresa. Este es el régimen general para todos los transportes marítimos en las islas.

III

Con todo, como se explica en la exposición de motivos del Reglamento 3.577/92, la liberalización del cabotaje marítimo puede resultar perniciosa para las comunicaciones de las islas con el continente y de las islas entre sí, cabotaje interinsular, pudiendo producirse situaciones de insuficiencia de los servicios que perjudiquen estos territorios. Es por ello que esa norma permite que, en aquellas líneas que se consideren esenciales para garantizar el transporte regular de pasajeros y mercancías, cuando la oferta del mercado sea insuficiente, las autoridades competentes puedan exigir como condición para su prestación el cumplimiento de determinadas obligaciones de servicio público o, incluso, la suscripción de un contrato de obligación de servicio público. La necesidad de asegurar esas comunicaciones regulares esenciales es la razón de interés general que legitima la restricción de la libertad de prestación. Este es el fundamento jurídico del régimen diseñado para los servicios que atiendan necesidades básicas de transporte regular interinsular.

La ley faculta al Gobierno para determinar las líneas que se consideran indispensables para garantizar las necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular de pasajeros y mercancías, fijando las condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad de prestación y, en su caso, de precio, que se consideran el mínimo necesario para ofrecer unos servicios suficientes. Por sí sola, esta declaración no cambia el régimen de libre prestación, ni impone obligaciones de clase alguna. Ahora bien, en el caso de que en condiciones de libre mercado, estas condiciones no se cumplan, previa constatación de la insuficiencia y con audiencia de los afectados, se podrá acordar el sometimiento de estos servicios a un régimen de autorización administrativa previa y reglada con imposición de obligaciones de servicio público, que consistirán en la exigencia de cumplimiento de aquellas condiciones mínimas de suficiencia. Y es que, como tiene dicho el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el régimen de autorización previa es un medio para imponer obligaciones de servicio público. Queda abierta, en todo caso, la posibilidad de que el cumplimiento de las obligaciones de regularidad y frecuencia sea repartido entre todos los operadores autorizados. La exigencia de este título administrativo no confiere exclusividad en la prestación, y su mantenimiento será objeto de revisión

periódica con el fin de comprobar la subsistencia o desaparición de las circunstancias que determinaron su aplicación.

Excepcionalmente, cuando en las condiciones señaladas tampoco se alcance la suficiencia de los servicios, de acuerdo con la normativa comunitaria, la ley prevé la convocatoria pública de un contrato de obligación de servicio público que, en síntesis, permite conceder una compensación económica que asegure la viabilidad de la prestación durante un período corto de tiempo, en el que, además, queda en suspenso el régimen de autorizaciones previas, prestándose el servicio en condiciones de exclusividad. Los condicionantes legales de este contrato: la concreción de las rutas afectadas, la obligación de su licitación pública de ámbito comunitario, la limitación temporal de su duración, como la posibilidad de conceder una compensación económica, se basan en la Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas de interpretación del Reglamento 3.577/92, sobre la aplicación de la libre prestación de servicios en el cabotaje marítimo y, en particular, la contraprestación económica, en las reglas fijadas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (la sentencia de 24 de julio de 2003, C-280/2000, caso "Altmark").

A fin de dar cumplimiento a esta regulación, la ley delimita las potestades de control, inspección y sanción que precisa la Administración competente para garantizar el cumplimiento de las normas que ordenan los transportes marítimos en Canarias.

IV

Por otra parte, la comunicación entre las islas no es la única razón de interés público que debe ser considerada en la ordenación del transporte marítimo interinsular. Tan importante como la garantía de conexión regular entre las islas es la protección del ecosistema marino interinsular, de la fauna, la flora y la propia calidad de las aguas que rodean el archipiélago, mucho más cuando, como es bien sabido, las islas son lugar con un alto riesgo de contaminación por hidrocarburos y sustancias peligrosas. Pues bien, una norma que pretende ordenar el transporte marítimo interinsular no puede dejar de lado esta realidad. Por este motivo, esta ley declara que la libertad de prestación de servicios de transporte marítimo también puede ser limitada mediante la imposición de cargas, limitaciones e, incluso, prohibiciones, cuando sea necesario para proteger aquellos valores y, en particular, a partir del reconocimiento de las aguas canarias como zona marítima especialmente sensible. Se trata sólo de una previsión general, pero parece suficiente para, llegado el caso, dar respuesta a las necesidades de protección medioambiental del espacio marítimo por el que se desenvuelve el transporte marítimo interinsular.

Por último, cabe señalar que en el proceso de elaboración de la presente norma han tenido participación activa distintos organismos públicos y entidades tanto públicas como privadas.

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO ÚNICO ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- Objeto.

Es objeto de la presente ley regular el transporte que se desarrolle por mar exclusivamente entre puertos o puntos del litoral de Canarias.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.

1. La presente ley se aplica a la actividad de transporte marítimo de pasajeros y mercancías en embarcaciones debidamente registradas a cambio de una remuneración, con independencia de la finalidad que tenga y del carácter directo o indirecto de la contraprestación económica, así como al arrendamiento de embarcaciones de recreo, con o sin tripulación, motos acuáticas y cualquier otro artefacto acuático.

2. Queda fuera de su ámbito el transporte con fines de recreo sin recibir contraprestación económica.

Artículo 3.- Definiciones.

A los efectos de la presente ley se entiende por:

1. Armador comunitario: aquél que cumpla los requisitos establecidos por el *Reglamento 3.577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros*, o norma que lo sustituya.

2. Cabotaje interinsular: el transporte de pasajeros o mercancías realizado entre puertos o puntos del litoral de Canarias.

3. Empresa naviera: aquella que lo sea de conformidad con la *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, y, en su caso, las disposiciones que la modifiquen o reemplacen.

4. Línea de transporte marítimo: los trayectos que conforman los servicios regulares. Su denominación incluirá el puerto de origen y el de destino, así como los puertos de escala intermedios.

5. Modificación de la línea de transporte marítimo: la que consista en modificar los horarios, fechas y frecuencias de los viajes establecidos; el cambio de buque y añadir o suprimir puertos intermedios de escala de la línea en las condiciones que se establezcan reglamentariamente. Las alteraciones que afecten a los puertos de origen o de destino se consideran líneas de nueva creación.

6. Obligaciones de servicio público: las obligaciones o cargas relativas al transporte que el naviero no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones si considerara su propio interés comercial.

7. Puerto base de un buque: el puerto del litoral canario desde el que desarrolla normalmente sus actividades de transporte, incluyendo el ofrecimiento de sus servicios, o bien, aquél que constituye su lugar de atraque más de seis meses al año.

Artículo 4.- Competencia.

1. La regulación, ordenación y planificación del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con el mismo es competencia del Gobierno de Canarias, que la ejercerá de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. La gestión, inspección, control y régimen sancionador del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con el mismo corresponde a la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente por razón de la materia, en los términos que se establecen en la presente ley.

TÍTULO II**RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE
TRANSPORTE MARÍTIMO****CAPÍTULO I****RÉGIMEN GENERAL DE PRESTACIÓN DE
LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS****Sección 1ª****Principios****Artículo 5.- Libertad de prestación.**

1. El cabotaje interinsular se rige por la libre prestación de servicios, sin perjuicio de aquellas líneas que, en orden a garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular entre las islas, puedan quedar sujetas a obligaciones de servicio público en los términos establecidos por esta ley.

2. Igualmente, la libre prestación de servicios marítimos podrá ser restringida y gravada con las medidas que sean necesarias para contribuir a asegurar la protección del ecosistema insular como una zona marítima especialmente sensible. Reglamentariamente, se regularán las medidas y las obligaciones que resulten necesarias dentro del ámbito de competencias de la Comunidad Autónoma.

Artículo 6.- Clases de servicios.

1. Los servicios de transporte objeto de la presente ley, según su finalidad, se clasificarán en transportes de pasajeros y transportes de mercancías.

a) Transportes de pasajeros son los destinados principalmente al transporte de personas y, en su caso, sus equipajes, incluyendo los supuestos en que se incorpora el transporte de vehículos de uso particular, mediante buques registrados para tal fin. Se entiende que están comprendidos dentro de esta modalidad, entre otras actividades, los cruceros turísticos, el desplazamiento a parajes para realizar prácticas deportivas, así como, en general, cualquier actividad comercial que suponga el traslado de personas en embarcaciones.

b) Transportes de mercancías son los destinados principalmente al transporte de bienes de cualquier tipo mediante embarcaciones registradas para esta actividad, sin perjuicio de que también puedan trasladar personas cuando estén autorizadas para ello.

c) Transportes mixtos son los destinados al desplazamiento conjunto de personas y mercancías realizados en embarcaciones registradas para esta actividad que realicen el transporte con la debida separación.

2. Los transportes objeto de la presente ley, de acuerdo a las condiciones de prestación, se clasificarán en líneas regulares y líneas no regulares u ocasionales.

a) Las líneas regulares son las que están sujetas a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y demás condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con periodicidad predeterminada.

A estos efectos, tendrán la consideración de líneas regulares aquellas que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares.

b) Las líneas no regulares u ocasionales son todas las que no puedan considerarse como regulares.

Artículo 7.- Buques.

1. Las actividades de transporte a las que se refiere la presente ley, con finalidad mercantil, quedan reservados a buques abanderados en cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea o perteneciente al Espacio Económico Europeo.

2. Excepcionalmente, cuando no existan buques que reúnan el requisito de nacionalidad del anterior apartado, las empresas navieras podrán ser autorizadas por la consejería competente de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias para contratar y emplear buques mercantes extranjeros.

Sección 2ª**Régimen de comunicación previa****Artículo 8.- Comunicación previa.**

1. Los interesados en realizar cualquiera de las actividades de transporte a que se refiere el artículo 2.1 de esta ley deberán, con una antelación mínima de quince días al inicio de la actividad, notificarlo fehacientemente a la consejería competente de la Administración Pública autonómica, acreditando el cumplimiento de los requisitos legales preceptivos para ejercer la actividad.

2. En la comunicación previa deberá determinarse la clase de servicio que se pretende prestar, indicando la zona o zonas donde se prevea realizar el transporte, los puntos de partida y llegada y la previsión de escalas. Además, cuando se pretenda prestar servicios de línea regular de cabotaje marítimo, también se deberá indicar el itinerario o itinerarios que se van a realizar, los puntos de partida y llegada, los lugares donde se realizarán las escalas y el puerto base y, en su caso, el tipo de pasaje en relación con la clase de transporte que se realice, si es de pasajeros, de mercancías o mixto.

3. Los navieros deberán notificar cada tres años, contados desde la notificación inicial, su intención de continuar la actividad, acompañada de declaración responsable del mantenimiento de las condiciones exigidas para su ejercicio.

4. La cesación en la prestación del servicio regular deberá ser comunicada con quince días de antelación al órgano autonómico competente.

5. La comunicación de inicio de actividades lo es sin perjuicio de la obtención de las autorizaciones, licencias,

permisos o concesiones que sean precisas de acuerdo con la legislación vigente, en particular las que afectan a la seguridad de las embarcaciones y a la tripulación.

Artículo 9.- Requisitos para ejercer la actividad.

1. Quienes pretendan realizar servicios de transporte marítimo en las islas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Tener la condición de empresa naviera española o de armador comunitario.

b) Acreditar que la embarcación o embarcaciones que se destinan al transporte cumplen los requisitos exigidos por la normativa vigente para poder navegar y los requerimientos técnicos y de seguridad en función de las características del transporte a realizar.

c) Disponer de los seguros de responsabilidad civil por daños a terceros con ocasión del transporte exigidos por la legislación mercantil vigente.

d) Cualquier otro requisito referente al buque, a su tripulación o a la actividad de transporte que se pretende desarrollar que sea legalmente exigible.

2. La prestación de servicios de línea regular de cabotaje marítimo requiere acreditar, además de los señalados en el anterior apartado, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Contar con documento fehaciente que acredite el título de propiedad, arrendamiento o fletamento por tiempo que asegure la disponibilidad sobre el conjunto unitario de los buques que sean destinados a la línea.

b) Cumplir los requisitos de nacionalidad, edad, seguridad y navegabilidad previstos por las normas vigentes para los buques empleados en la línea.

c) Prestar servicios cuyo período operativo no sea inferior al año natural, cuando su itinerario afecte a una línea regular ya existente.

A estos efectos, se entenderá que una línea afecta a otra cuando los itinerarios de ambas contengan dos puertos coincidentes o bien dos puertos situados en la misma isla.

Artículo 10.- Incumplimiento de los requisitos.

En el caso de que la Administración competente en materia de transporte marítimo constate que la comunicación previa no incorpora todos o alguno de los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en el anterior artículo y hubiera transcurrido el plazo legal de subsanación otorgado al efecto, dictará resolución motivada ordenando la inmediata paralización del servicio o la prohibición de su inicio hasta tanto sea corregida la omisión, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar.

Artículo 11.- Registro Canario de Navieros.

1. El Registro Canario de Navieros es un registro de carácter administrativo, de ámbito autonómico, de acceso público, cuya gestión corresponde a la consejería competente en materia de transportes marítimos.

2. El Registro Canario de Navieros tiene por objeto inscripción de las personas que hayan realizado la comunicación previa de prestación de servicios de

transporte marítimo, los servicios que presten, sus modificaciones y cuantos otros se determinen reglamentariamente.

3. La inscripción a que se refiere el anterior apartado lo es a efectos meramente informativos.

4. Las autorizaciones y los contratos de obligación de servicio público se inscribirán en este Registro de acuerdo con lo previsto en los artículos 18.8 y 19.6 de esta ley.

Artículo 12.- Obligaciones de información.

1. Todas las empresas inscritas en el Registro Canario de Navieros quedan obligadas a suministrar la información sobre la actividad de transporte que realizan que le requiera la Administración competente en orden al adecuado ejercicio de sus competencias, en particular en cuanto a la garantía de las líneas regulares básicas para las comunicaciones entre las islas. Los requerimientos de información deben ser motivados y proporcionados al fin público perseguido.

2. En particular, los transportistas deberán remitir, semestralmente, a la Administración competente información sobre el buque o buques empleados, los viajes realizados, el número de pasajeros, la cantidad y clase de carga transportada, el porcentaje de ocupación de cada buque, los precios medios aplicados, las incidencias relacionadas con el medio marino, especialmente con la fauna marina, y aquellos otros datos que se precisen mediante reglamento.

3. La Administración competente garantizará la confidencialidad de la información suministrada por las empresas que pueda afectar al secreto comercial e industrial.

Artículo 13.- Modificación de los servicios prestados.

1. La modificación de cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios de transporte, con carácter general, debe ser comunicada a la Administración competente en la materia.

2. Los interesados no podrán hacer efectivas las modificaciones en ningún caso hasta que haya transcurrido al menos 10 días desde la comunicación, salvo que, por razones de interés general, sea autorizada de forma expresa antes de que ese plazo haya concluido.

Artículo 14.- Cese de la actividad.

1. Las siguientes causas determinarán la imposibilidad legal de continuar realizando la actividad de transporte marítimo:

a) El cese de la actividad del transportista tras su notificación a la Administración competente.

b) La extinción de la personalidad del transportista.

c) Por sanción administrativa firme.

d) Por falta de notificación preceptiva de la intención de seguir realizando la actividad y mantenimiento de las condiciones.

2. Cuando el cese de la actividad se produzca a instancia de la Administración Pública competente, se acordará mediante resolución, tras la tramitación del procedimiento en el que se dé audiencia al transportista afectado.

Sección 3ª

Conferencias de navieros y consejos de usuarios

Artículo 15.- Obligaciones de las empresas navieras que se agrupen o conferencien.

1. Se entiende por conferencia marítima un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúen transporte de cabotaje interinsular, de acuerdo con la presente ley, sin perjuicio de que puedan realizar otras navegaciones, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.

2. Las conferencias marítimas deben garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios, sin que, en ningún caso, su existencia pueda suponer la eliminación de la competencia en el mercado, ni tampoco crear posiciones dominantes de las empresas integradas en las mismas.

3. Las conferencias marítimas deben comunicar a la Administración autonómica los términos de los convenios y acuerdos que suscriban, con particular mención de las tarifas y condiciones de transporte.

4. Los usuarios de los servicios de líneas regulares conferenciadas podrán agruparse en consejos de usuarios con objeto de defender sus intereses, especialmente, en cuanto a precios, calidad y regularidad de los servicios, y ofrecer a sus miembros asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

5. En el supuesto de estar constituidas conferencias marítimas y consejos de usuarios, ambas organizaciones deberán efectuar consultas mutuas cada vez que fueran solicitadas por alguna de ellas con vista a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos. En particular, los acuerdos y convenios suscritos por las conferencias deben ser comunicados a los consejos de usuarios con anterioridad a su aplicación.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN ESPECIAL DE PRESTACIÓN DE TRANSPORTES

MARÍTIMOS REGULARES

Sección 1ª

Necesidades básicas de cabotaje interinsular

Artículo 16.- Determinación de necesidades básicas.

1. El Gobierno de Canarias determinará las líneas de transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías que satisfagan las necesidades básicas de comunicación entre islas, fijando las condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad y, en su caso, precio del servicio, que se consideren mínimo indispensable para garantizar una atención suficiente.

2. Queda excluido de la anterior determinación:

a) El transporte de viajeros con islas sin núcleo de población residente estable significativo, o islotes.

b) Todos aquellos transportes que, aun desarrollándose en condiciones de regularidad, tengan una finalidad turística, recreativa o de ocio, educativa o de instrucción.

3. La determinación de las líneas que atienden necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular no supone por sí misma cambio alguno del régimen de libertad de prestación, como tampoco la imposición de obligaciones de servicio público en esos trayectos ni sobre los prestadores.

4. Con carácter excepcional y con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, el Gobierno de Canarias podrá establecer obligaciones específicas singulares a las empresas navieras que realicen servicios de cabotaje interinsular a los que se refiere esta ley, estrictamente por motivos de protección medioambiental, salvamento marítimo, u otras causas graves de utilidad pública o interés social que sean competencia de la Comunidad Autónoma. Esta exigencia podrá dar lugar a compensaciones económicas por los costes adicionales especiales en que hubieran incurrido.

Sección 2ª

Obligaciones de servicio público y autorización previa

Artículo 17.- Obligaciones de servicio público.

1. Mediante reglamento se concretarán las obligaciones de servicio público a que pueden someterse las líneas de transporte regular interinsular, que atiendan necesidades básicas de comunicación, en caso de insuficiencia del mercado. Dichas obligaciones se limitarán a requisitos de regularidad, continuidad, frecuencia, puertos a los que se deba prestar el servicio, capacidad de prestación, política tarifaria y tripulación. Los requisitos de regularidad y tarifas podrán venir motivados por la coordinación con otros modos de transporte.

2. La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia, y teniendo presente, en todo caso, la realidad socio-económica afectada por la misma, todo ello en orden a lograr unos servicios de transporte eficientes y que obtengan el óptimo social conjugando las calidades de las naves y de explotación con la limitación de mantener unas tarifas razonables.

3. El cumplimiento de los requisitos de regularidad y frecuencia impuestos sobre una ruta determinada podrá ser cumplido de modo colectivo y no individualmente, a instancia de los transportistas marítimos autorizados y previa aprobación por la Administración competente, de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable.

4. El régimen de autorización previa con imposición de obligaciones de servicio público será revisado periódicamente, y, como mínimo, cada tres años, con el fin de verificar si subsisten las condiciones de insuficiencia que justificaron su establecimiento o si, por el contrario, procede volver al régimen de libre prestación con comunicación previa.

Artículo 18.- Régimen de autorización previa.

1. La insuficiencia del mercado para dar cobertura a las líneas que atienden las necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular en las condiciones mínimas establecidas legitima el sometimiento de su prestación a un

régimen de autorización previa, imponiendo aquellas condiciones mínimas como obligaciones de servicio público, con el fin de garantizar la suficiencia del transporte regular en relación con aquellas necesidades básicas.

La valoración de la insuficiencia se realizará mediante análisis conjunto y adicional de las prestaciones que realicen los distintos prestadores. El sometimiento a autorización se decidirá previa audiencia de los interesados y, una vez adoptada, se publicará en el *Boletín Oficial de Canarias*, sin perjuicio de las notificaciones individuales que procedan. La eficacia del régimen de autorización previa podrá demorarse el tiempo necesario para permitir a los interesados formular la solicitud de autorización previa sin afectar a la continuidad de los servicios que vinieran prestándose.

2. La valoración de la insuficiencia, el establecimiento del régimen de autorización previa y, en su caso, la tramitación y otorgamiento de este título administrativo corresponde a la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte marítimo, de acuerdo con esta ley.

3. Para obtener la autorización, el transportista deberá acreditar los requisitos generales de prestación del artículo 9 de la presente ley, el cumplimiento de las condiciones que, como obligaciones de servicio público, sean fijadas reglamentariamente y, además, los siguientes requisitos particulares:

a) Aportar un programa detallado de los servicios a prestar.

b) Cumplir los requisitos de solvencia económica que se fijen reglamentariamente, en particular, constituir la garantía económica que se establezca para el cumplimiento de las obligaciones asumidas, y, en su caso, para hacer frente al cobro de las sanciones que pudieran imponerse.

c) No tener deuda alguna con la Comunidad Autónoma de Canarias y de estar al corriente del pago de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social. Igualmente, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo, acreditar que la empresa propietaria o fletante está al corriente del pago de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social.

d) Cualquier otro requisito que sea necesario para asegurar la suficiencia de los servicios de transporte marítimo a realizar.

4. La autorización previa recogerá las obligaciones de servicio público de las delimitadas reglamentariamente que deben ser cumplidas en la realización del servicio de transporte a que se refiera. El incumplimiento de estas obligaciones es causa de revocación de la autorización.

5. Reglamentariamente se regulará el procedimiento de otorgamiento de este título administrativo y, en su caso, los informes que sean preceptivos.

6. El plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será de seis meses, entendiéndose estimada en caso de que transcurra ese plazo sin resolver. Formulada la solicitud, el órgano competente podrá conceder una autorización provisional para la prestación del servicio cuando sea necesario para asegurar la continuidad y regularidad de la línea marítima.

7. La autorización previa no otorga exclusividad en la línea de transporte a que afecte.

8. Las autorizaciones previas serán inscritas en el Registro Canario de Navieros.

9. Los titulares de autorizaciones administrativas deben cumplir con las obligaciones de información contempladas en el artículo 12 de la presente ley. Igualmente, tienen la obligación de reajustar la cuantía de la garantía económica cuando se reduzca por aplicación a alguno de sus fines legales, en los plazos y condiciones que se fijen por reglamento. Asimismo, tienen el deber de colaborar con las autoridades en el ejercicio de sus funciones de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

10. Las autorizaciones previas son transmisibles a terceros operadores que cumplan los mismos requisitos exigidos para obtenerlas, previa autorización de la Administración competente, sin que este traspaso determine la extinción de las obligaciones y responsabilidades personales en que hubiera incurrido el transmitente.

11. La renuncia a la autorización deberá ser comunicada a la Administración competente con tres meses de antelación a la interrupción del servicio, sin que, en ningún caso, sea admisible mientras no haya transcurrido un año desde su concesión.

Sección 3ª

Contratos de obligación de servicio público

Artículo 19.- Contratos de obligación de servicio público.

1. Como excepción al régimen de autorización administrativa, la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte marítimo podrá someter a contratación de obligación de servicio público aquellas líneas que atiendan necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular que no sean servidas por ninguna empresa en aplicación del régimen previsto en dichos artículos.

2. Dichos contratos se celebrarán de acuerdo con los principios de concurrencia y publicidad y serán adjudicados por concurso público en la forma prevista en la legislación vigente en materia de contratación de las Administraciones Públicas, pudiendo acudir al procedimiento negociado en los supuestos contemplados en dicha normativa para los contratos de gestión de servicios públicos. Con carácter general, la licitación será objeto de publicidad comunitaria.

3. Los contratos de obligación de servicio público podrán comprender, entre otros, los siguientes servicios:

a) Servicios de transporte que cumplan normas sobre continuidad, regularidad, capacidad y calidad;

b) servicios de transporte complementarios;

c) servicios de transporte a precios y condiciones específicas, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas conexiones;

d) adaptaciones de los servicios prestados a las necesidades reales.

4. Los contratos de obligación de servicio público podrán incorporar una compensación económica, no tendrán una duración superior a seis años, incluidas las prórrogas, y

sólo podrá adjudicarse uno por cada línea declarada de interés público. La adjudicación de estos contratos determinará la suspensión del régimen de autorización previa hasta su extinción. No obstante, la vigencia del contrato no impedirá la prestación de servicios de transporte por otras empresas en tramos parcialmente coincidentes con el recorrido del servicio de transporte objeto del contrato.

5. En particular, en cuanto a la compensación económica que pudiera acompañar el contrato de obligación de servicio público, los parámetros para su concesión deben ser fijados con anterioridad a la convocatoria pública, no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos, los gastos y un beneficio razonable por la ejecución de esas obligaciones, de acuerdo con el ordenamiento comunitario.

6. Los transportistas que resulten adjudicatarios de estos contratos tendrán las mismas obligaciones que las impuestas sobre los titulares de autorizaciones administrativas, en particular las de información y colaboración con la Administración competente. Igualmente, los contratos de obligación de servicio público serán inscritos en el Registro Canario de Navieros.

7. Estos contratos tendrán naturaleza administrativa especial, rigiéndose por la normativa comunitaria, la presente ley, las normas que la desarrollen y por la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN PARTICULAR DE LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS CON FINALIDAD TURÍSTICA, RECREATIVA, EDUCATIVA O SIMILAR

Artículo 20.- Exigencia de comunicación previa.

1. El transporte marítimo de pasajeros de carácter turístico, recreativo o de ocio, educativo o de instrucción es aquél que se presta conjuntamente, de acuerdo con la normativa vigente en materia turística, con servicios complementarios de la naturaleza señalada, a los que sirve de soporte, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no de itinerario, calendario y horario, y de la modalidad de contratación.

2. El transporte marítimo de pasajeros a que se refiere este precepto queda sometido al régimen de comunicación previa a que se refiere este capítulo.

3. Los transportes regulados en este capítulo deben realizarse en condiciones diferenciadas en relación con los transportes regulares que resulten, total o parcialmente, coincidentes con el itinerario.

4. Mediante reglamento se establecerán las distintas modalidades de prestación de estos transportes, las particularidades del régimen de comunicación previa, en particular la simplificación de sus requisitos en atención a la clase de transporte a realizar, y la necesaria coordinación entre las Administraciones y departamentos que por razón de materia turística, educativa, medioambiental o de pesca puedan resultar afectados.

5. La comunicación a efectos de la realización del transporte marítimo a que se refiere este capítulo lo será sin

perjuicio de la previa obtención de cuantas autorizaciones, licencias o permisos sean necesarias para realizar la actividad turística, recreativa, de ocio, de enseñanza o de instrucción, que se pretenda desarrollar.

6. La modificación de cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios deberá ser comunicada a la Administración competente correspondiente con una antelación de quince días a su efectividad, para su conocimiento y, en su caso, control, de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente.

7. La actividad de observación de cetáceos será objeto de una regulación específica.

Artículo 21.- Alquiler de embarcaciones.

1. El ejercicio de las actividades de arrendamiento de embarcaciones de recreo, con o sin tripulación; motos o artefactos acuáticos con capacidad motora está sometido a comunicación previa.

2. Reglamentariamente se establecerán los requisitos y exigencias técnicos y administrativos de aplicación.

Artículo 22.- Requisitos particulares.

1. La comunicación previa regulada en el presente capítulo se condiciona al cumplimiento de los requisitos establecidos en Capítulo I del Título II de esta ley, si bien, reglamentariamente, el Gobierno podrá adaptar aquellas exigencias a las características de cada uno de estos transportes, en particular aquellos que sean no regulares.

2. Además de los anteriores requisitos, las empresas dedicadas al alquiler de embarcaciones sin patrón deberán garantizar, de acuerdo con las previsiones que se establezcan reglamentariamente, la formación adecuada de los usuarios de sus servicios. A tales efectos, las empresas deben solicitar a la administración competente la oportuna autorización para poder entregar a los usuarios la correspondiente tarjeta de recreo.

TÍTULO III

LAS POTESTADES ADMINISTRATIVAS DE CONTROL Y SANCIÓN

CAPÍTULO I

SEGUIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

Artículo 23.- Medidas de control.

Las empresas que realicen los servicios de transporte marítimo regulados en esta ley deben someterse a los mecanismos de control que establezca la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, con competencias en materia de transporte, dirigidos a comprobar los servicios prestados, los precios aplicados, el número de usuarios y, en general, todos los datos que sean precisos para el ejercicio eficaz de las competencias de planificación y ordenación del transporte marítimo o por motivos estadísticos.

Artículo 24.- Deberes referidos a los documentos de control.

1. El libro de reclamaciones, la certificación de inscripción en el Registro Canario de Navieros, las autorizaciones y contratos de obligación de servicio público, según proceda, y los documentos y elementos de control exigidos por la

normativa de aplicación deberán llevarse a bordo de las embarcaciones en todo momento debidamente cumplimentados y deberán exhibirse a requerimiento de los funcionarios que realicen funciones de control o de inspección.

2. Los transportistas tienen la obligación de disponer en cada establecimiento de un libro oficial de reclamaciones a disposición de los usuarios. En particular, las empresas tienen la obligación de remitir a la Administración competente en materia de transportes copia de todas las reclamaciones en el plazo de los diez días siguientes a su formulación. Al reclamante se le notificará la resolución que se adopte como consecuencia de la reclamación.

3. Las características de las hojas de reclamación, el procedimiento de tramitación de las reclamaciones, y cuantos otros aspectos sean precisos, se regularán por lo dispuesto en la normativa vigente de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de consumidores y usuarios.

CAPÍTULO II

INSPECCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Artículo 25.- Órganos de inspección.

1. La potestad de inspección y vigilancia de los servicios de transporte se atribuye a los servicios de inspección de la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas en materia de inspección.

2. Los hechos constatados por los inspectores, en su condición de autoridad, que se formalicen en documento público observando los requisitos legales pertinentes, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos e intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.

3. Los inspectores pueden solicitar, para un eficaz cumplimiento de su función, el apoyo necesario de las distintas fuerzas de seguridad.

Artículo 26.- Ejercicio de la función inspectora.

1. La función inspectora se ejerce de oficio bien por propia iniciativa, o como consecuencia de orden superior, de petición razonada de otros órganos, o de denuncia.

2. Las empresas inspeccionadas y los capitanes o patrones de los barcos deben facilitar al personal de los servicios de inspección toda la documentación que requieran en el marco de esta ley, así como permitirles el acceso a las embarcaciones destinadas a los servicios de transporte, siempre que resulte necesario para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley.

3. Las actas levantadas por los servicios de inspección deben reflejar con claridad las circunstancias de los hechos o actividades que pueden ser constitutivos de infracción; los datos personales de la empresa naviera, del presunto infractor o infractora, y de la persona inspeccionada; así como las disposiciones que se consideran infringidas.

CAPÍTULO III INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 27.- Infracciones.

Las infracciones reguladas en la presente ley se clasificarán en muy graves, graves y leves.

Artículo 28.- Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves:

1) Realizar los servicios de transporte marítimo regular sin autorización administrativa previa cuando sea exigible.

2) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan estas atribuidas.

3) El incumplimiento de las normas que reservan a buques mercantes de bandera de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea la realización de transporte marítimo de acuerdo con lo previsto en esta ley.

4) El incumplimiento de las normas que reservan a empresas de nacionalidad de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea la realización de transporte marítimo.

5) Prestar servicios de transporte o de alquiler de embarcaciones en condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas.

6) Prestar cualquier transporte de pasajeros o de mercancías en número o peso superiores al permitido.

7) Modificar las características técnicas y de seguridad de la embarcación acreditadas por la Administración competente en materia de seguridad en el transporte y de la vida humana en el mar, y en materia de inspección técnica y operativa de embarcaciones, tripulaciones y mercancías, que fueron acreditadas con la comunicación previa o de acuerdo con las cuales se otorgó la correspondiente autorización.

8) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como graves cuando el imputado hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves en los tres años anteriores.

Artículo 29.- Infracciones graves.

Son infracciones graves:

1) La realización de transporte marítimo sin haber realizado la comunicación previa.

2) Incumplir las condiciones propias de las líneas de transporte regular por:

a) Modificar las condiciones de regularidad.

b) No iniciar la prestación en el plazo fijado.

c) No comunicar en plazo el cese de la actividad.

3) El incumplimiento de las condiciones de prestación de los transportes, salvo que deba calificarse de muy grave por afectar a la seguridad de las personas al conllevar peligro grave o directo, o cuando ocasione daños al medio ambiente.

4) El incumplimiento del deber de información, hacerlo de modo incorrecto o insuficiente, o falsear los datos.

5) No contratar los seguros obligatorios a los que se refiere esta ley, salvo que la referida ausencia de contratación se encuentre tipificada como falta o delito en el ordenamiento jurídico penal, así como no estar al corriente del pago de los mismos.

6) Suscribir los seguros obligatorios con cobertura o importe insuficiente.

7) No completar la garantía económica a que se refiere el artículo 18.3.b) cuando haya resultado minorada o agotada por aplicación a cualquiera de sus finalidades, incluido el pago de multas.

8) La no remisión de las reclamaciones formuladas por los usuarios, lo que incluye su envío tras requerimiento administrativo.

9) La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como leves cuando el imputado hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones leves o graves en los tres años anteriores.

Artículo 30.- Infracciones leves.

Son infracciones leves:

1) Las irregularidades cometidas en la prestación de los servicios que afecten a las frecuencias y horarios y no sean calificados como graves.

2) El trato descortés dispensado a los usuarios.

3) No mantener las embarcaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte.

4) No actualizar los datos contenidos en la autorización administrativa o los que acompañaron la comunicación previa.

5) La demora en la remisión de las reclamaciones formuladas por los usuarios.

Artículo 31.- Responsabilidad por infracciones.

1. Sólo podrán ser sancionados por las acciones u omisiones tipificadas en esta ley, las personas físicas o jurídicas que resulten ser responsables de las mismas, aun a título de simple inobservancia.

2. Cuando el cumplimiento de las obligaciones previstas en esta ley corresponda a varias personas conjuntamente, responderán de forma solidaria de las infracciones que, en su caso, se cometan y de las sanciones que se impongan.

3. Cuando una infracción se impute a una persona jurídica, las personas físicas integrantes de sus órganos rectores o de dirección que hubiesen autorizado o consentido la realización de la conducta infractora serán responsables solidarios con aquélla.

Artículo 32.- Prescripción de las infracciones.

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de un año para las leves, dos años para las graves y tres años para las muy graves.

2. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a computarse desde que las mismas sean cometidas. En las infracciones continuadas dicho plazo se computará desde que la Administración tuvo conocimiento de su comisión.

3. El plazo de prescripción se interrumpirá con la iniciación, con conocimiento del interesado, del

procedimiento sancionador, reanudándose su cómputo cuando el procedimiento sancionador sufra una paralización superior a un mes por causa no imputable al presunto infractor.

Artículo 33.- Sanciones.

1. Por la comisión de las infracciones tipificadas en la presente ley podrán imponerse las sanciones siguientes:

a) Apercibimiento.

b) Multa.

c) El cese de la actividad.

d) Caducidad de la autorización.

e) Inhabilitación para el transporte marítimo.

f) La resolución del contrato de obligación de servicio público.

2. Procede imponer la sanción de apercibimiento en los supuestos de infracciones leves cuando, no existiendo antecedentes infractores, no se estime conveniente la imposición de multa.

3. Las multas se impondrán en la siguiente escala:

a) Infracciones leves, hasta 10.000 euros.

b) Infracciones graves, desde 10.001 hasta 150.000 euros.

c) Infracciones muy graves, desde 150.001 hasta 300.000 euros.

4. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá atemperarse mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine. Dicha cuantía y la aplicación de las sanciones accesorias se graduarán de acuerdo a los siguientes criterios:

a) Beneficio obtenido por la comisión de la infracción.

b) Repercusión social de la infracción.

c) Negligencia o intencionalidad.

d) Daño causado, en su caso, o gravedad del estado de riesgo creado.

e) Reincidencia, considerando los últimos tres años contados a partir del día siguiente al de la comisión de la infracción.

f) Cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de responsabilidad, en un sentido atenuante o agravante.

Cuando la infracción afecte a una línea que atiende necesidades básicas de transporte regular o, en todo caso, al medio ambiente marino, la cuantía de la multa podrá incrementarse hasta el doble, en función de la gravedad de la infracción cometida.

5. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1, 5, 6 y 7 del artículo 29 de esta ley, además de la sanción de multa que corresponda, podrá implicar la suspensión de la actividad por un plazo no superior a un año.

6. A la vista de los criterios de graduación expresados en el número 4 del presente artículo, las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción muy grave a que se refieren los números 1, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 28, con independencia de la multa que corresponda, podrán dar lugar al cese de la actividad, a la caducidad de la autorización

correspondiente por un plazo máximo de tres años, incluso, excepcionalmente, cuando concurriesen tres o más circunstancias agravantes, a la inhabilitación para el ejercicio de la actividad por un plazo no superior a cinco años.

Artículo 34.- Prescripción de las sanciones.

1. Las sanciones prescribirán:

- a) Las leves, al año.
- b) Las graves, a los dos años.
- c) Las muy graves, a los tres años.

2. El plazo de prescripción de las sanciones se computará desde el día siguiente a aquel en que hubiese alcanzado firmeza la resolución que la impone.

3. Dicho plazo se interrumpirá por la iniciación, con conocimiento del sancionado, del procedimiento de ejecución de la resolución sancionadora, reanudándose este plazo cuando el procedimiento se paralizase durante más de un mes por causa no imputable a aquél.

Artículo 35.- Medidas complementarias.

En el caso de los contratos de obligación de servicio público, si el cumplimiento de la sanción de extinción del título produjese un trastorno grave a la continuidad del servicio, el órgano competente podrá ordenar que se mantengan los efectos del contrato, conforme a las mismas cláusulas, hasta que se adopten medidas urgentes que eviten el perjuicio.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 36.- Régimen jurídico.

El procedimiento para imponer las sanciones fijadas en la presente ley debe ajustarse a lo establecido en las normas de procedimiento administrativo aplicables en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Artículo 37.- Órgano competente.

La competencia para ejercer la potestad sancionadora corresponde a la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte marítimo, y se ejercerá por los órganos que la tengan atribuida reglamentariamente.

Artículo 38.- Medidas provisionales.

1. Incoado el procedimiento sancionador, el órgano competente en la materia podrá adoptar, a propuesta del instructor y mediante resolución motivada, las medidas provisionales que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda dictarse, para preservar los intereses generales, o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.

2. El incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio de transporte por causas imputables al titular, determina, previa audiencia del mismo, la suspensión temporal de la actividad hasta el cumplimiento de los requisitos exigidos. En cualquier caso, la existencia de indicios fundados de comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 28 de esta ley autorizan la inmovilización de la embarcación y la suspensión del servicio; en su caso, la

Administración puede adoptar las medidas necesarias a fin y efecto de que los usuarios sufran las mínimas perturbaciones posibles.

3. La resolución a la que se hace referencia en el apartado 1 de este artículo debe fijar un plazo para que la persona interesada legitime su actuación o ajuste las condiciones de prestación del servicio de forma que no afecte a la seguridad de las personas.

Artículo 39.- Plazo máximo de resolución.

El plazo máximo en que debe notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año desde la fecha de su incoación. Transcurrido ese plazo sin que haya recaído resolución expresa, se acordará la caducidad del expediente.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.- Medidas de salvaguardia.

En los supuestos en los que la liberalización del transporte marítimo produzca perturbaciones graves en los tráficos a que se refiere esta ley, el Gobierno de Canarias, a través de los cauces precisos, podrá dirigirse a la Comisión Europea en solicitud de medidas de salvaguardia de acuerdo con lo previsto en la normativa comunitaria.

Segunda.- Bonificaciones a usuarios residentes.

A los efectos de la percepción de las bonificaciones en los transportes de viajeros establecidas por razón de la residencia en Canarias, bastará con exhibir el Documento Nacional de Identidad o el documento equivalente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Subsistencia de los contratos de obligación de servicio público.

Los contratos de obligación de servicio público vigentes a la entrada en vigor de esta ley mantendrán su vigencia hasta su expiración.

Segunda.- Conversión de autorizaciones preexistentes.

1. A partir de la entrada en vigor de esta ley, las autorizaciones otorgadas con anterioridad quedan convertidas en comunicaciones previas, inscribiéndose de oficio con tal carácter en el Registro Canario de Navieros.

2. La anterior conversión no exime a los transportistas de la obligación de acreditar el cumplimiento de los requisitos legales no exigidos por la normativa anterior. Transcurrido un año desde la entrada en vigor de esta ley sin que se cumpla con este deber de adaptación, se producirá la suspensión automática de la actividad de transporte que vinieran realizando con las consecuencias previstas en esta ley para la actividad sin título.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única.- Derogación normativa.

Quedan derogadas todas aquellas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en esta ley.

DISPOSICIONES FINALES**Primera.- Desarrollo reglamentario.**

1. El Gobierno de Canarias dictará las normas reglamentarias y disposiciones administrativas que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley.

2. No obstante, en tanto se produce el desarrollo reglamentario a que se refiere el anterior apartado, continuará en vigor el *Decreto 113/1998, de 23 de julio, por el que se establecen las obligaciones de servicio público a que se someten determinadas líneas regulares de cabotaje marítimo interinsular de la Comunidad*

Autónoma de Canarias, en cuanto sea compatible con lo dispuesto por esta ley.

Segunda.- Actualización de sanciones.

Se autoriza al Gobierno para actualizar anualmente las sanciones previstas en la presente ley en la cuantía que resulte de la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC) o índice que lo sustituya.

Tercera.- Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial de Canarias*.

