



(Disposición  
Vigente)

Ley 33/2010, de 5 agosto  
RCL 2010\2248

**PUERTOS.** Modificación de la Ley 48/2003, de 26-11-2003 (RCL 2003\2754 y RCL 2004\279), de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

JEFATURA DEL ESTADO

**BOE 7 agosto 2010, núm. 191, [pág. 68986]**

## SUMARIO

### - Sumario

#### - PREÁMBULO

- I

- II

- III

- IV

- Artículo 1. Modificación del Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre (RCL 2003, 2754), de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General

- Artículo 2. Modificación del Título III de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General.

- Artículo 3. Modificación de otros preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General y adición de nuevos

- Artículo 4. Adición del Título V a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General

- Disposición Adicional primera. Menciones

- Disposición Adicional segunda. Financiación y asistencia

- Disposición Adicional tercera. Compensación al transporte marítimo y aéreo de

mercancías y productos agrícolas, plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las Islas Canarias o transformados en éstas y de productos para alimentación del ganado procedentes del resto de España concedidas hasta el 31 de diciembre de 2006

- Disposición Adicional cuarta. Régimen jurídico y funciones del Consorcio Valencia 2007
  - Disposición Adicional quinta. Medidas de apoyo al acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011»
  - Disposición Adicional sexta. Aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios
  - Disposición Transitoria primera. Aplicación de las tasas de utilización a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley
  - Disposición Transitoria segunda. Licencias de prestación de servicios portuarios básicos
  - Disposición Transitoria tercera. Manipulación de medios mecánicos de las Autoridades Portuarias
  - Disposición Transitoria cuarta. Régimen transitorio aplicable a los Planes de utilización de los espacios portuarios y a los Planes Directores
  - Disposición Transitoria quinta. Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos
  - Disposición Derogatoria única. Derogación normativa
  - Disposición Final primera. Fundamento constitucional
  - Disposición Final segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre (RCL 1992, 2496, 2660), de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
  - Disposición Final tercera. Revisión de oficio
  - Disposición Final cuarta. Reintegro a la Administración General del Estado
  - Disposición Final quinta. Desarrollo reglamentario
  - Disposición Final sexta. Entrada en vigor
  - Disposición Final séptima. Autorización al Gobierno para dictar un Texto Refundido
- 

## **PREÁMBULO.**

### **I.**

La importancia económica para España de disponer de unos puertos eficientes queda patente con el hecho de que entre el 80% y el 85% de nuestras importaciones y aproximadamente el 50% de las exportaciones, medidas ambas en toneladas, pasan por los puertos. Por tanto, la competitividad de nuestro sistema productivo viene condicionada por la eficacia y eficiencia de los puertos. La posición geográfica de la península Ibérica y el carácter ultra-periférico de Canarias, reconocida por la Unión Europea para el archipiélago en el [artículo 299.2](#) del Tratado de Ámsterdam, refuerza la exigencia de adoptar en España medidas que mejoren la gestión de nuestros puertos y su eficiencia, impulsando su competitividad en una coyuntura de fuerte competencia internacional.

Pero, además, el buen emplazamiento de algunos de ellos en relación con las grandes rutas transoceánicas, permite plantear el reto de que dichos puertos se constituyan en importantes centros de tránsito marítimo y de distribución de mercancías del sur de Europa, así como para el África occidental, fundamentalmente a través de los puertos canarios, atenuando el actual desequilibrio de tráficos existentes entre el Norte y el Sur de Europa, en un escenario internacional de globalización comercial.

La atomización del sistema portuario español ha estimulado la formación de distintos nodos de concentración comercial e industrial por todo el territorio, de forma que el conjunto ha contribuido de forma relevante a la cohesión económica y social, a la localización industrial y a la ordenación territorial, reforzando así la consolidación de grandes cadenas logísticas integradas de distribución.

Asimismo, resulta destacable recordar el papel que le corresponde desempeñar a los puertos y al transporte marítimo para la sostenibilidad económica, social y ambiental del sistema europeo de transporte de mercancías, fundamentada en la potenciación de la intermodalidad como la mejor forma de compatibilizar el crecimiento de la demanda con el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles y con la reducción de los costes externos asociados con el transporte. En primer lugar, el modo marítimo es el de mayor capacidad de transporte de mercancías (en toneladas x kilómetro), y el de menores costes de transporte por unidad transportada. Pero además, el transporte marítimo contribuye eficazmente a la movilidad sostenible, dados los bajos costes externos que genera en relación con los restantes modos de transporte. Estas ventajas justifican la política de potenciación del modo marítimo/portuario a escala europea y, en concreto, de las autopistas del mar, preconizada desde la Unión Europea, y de la que España es uno de los primeros impulsores. Solamente con puertos eficaces y eficientes, y además dotados de una accesibilidad ferroviaria adecuada, se podrá producir este cambio modal imprescindible.

Para avanzar en estos objetivos, los puertos de interés general tienen que conformarse como puertos «Landlord avanzados», como se califican en alguna terminología portuaria, facilitadores de la actividad económica, de la competitividad de nuestro tejido social y empresarial y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías.

Para ello se considera conveniente reforzar la normativa que, desde comienzos de la década pasada, partiendo de la [Ley 27/1992](#), instauró los principios de autonomía de gestión y autosuficiencia económico-financiera de los puertos de interés general, siguiendo con la [Ley 62/1997](#), que incorporó la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas a la gestión de las Autoridades Portuarias, y continuando con la [Ley 48/2003](#), que adapta el sistema tarifario portuario a la obligada naturaleza de tasas, avanza en la liberalización de los servicios portuarios e incorpora una completa regulación del dominio público portuario para potenciar la participación e inversión de la iniciativa privada en la actividad portuaria, ha facilitado el espectacular desarrollo de los puertos españoles de interés general, con el objeto de adaptarla a las necesidades derivadas de coyunturas económicas rápidamente cambiantes.

La aportación de esta Ley al marco normativo citado es la flexibilización del modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento y el refuerzo y profundización en la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial que se desarrolla en los puertos, consiguiendo así que el conjunto de la legislación portuaria sea el cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general en conjunto y de cada uno de los puertos que lo integran, asegurando el cumplimiento de su misión, que no es otra que coadyuvar al desarrollo económico y social del país.

## II.

Desde la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, está vigente el principio de autosuficiencia económica de los puertos, en virtud del cual éstos recaudan las tarifas por utilización de infraestructuras y demás espacios portuarios, que constituyen los ingresos de cada una de las Autoridades Portuarias. Dichos ingresos, además de otros eventuales que la legislación vigente les atribuye, tienen que cubrir todos los gastos de explotación, incluida la amortización de sus activos, más un rendimiento razonable de los mismos que se reinvierte en el sistema.

Este principio dio lugar a un salto cualitativo muy importante en la gestión de los puertos, ya que, al independizar sus inversiones de las asignaciones en los Presupuestos Generales del Estado, además de reducir la presión sobre éstos, ha permitido atender de forma más eficaz, las necesidades de infraestructuras portuarias para atender la demanda previsible. Basta comparar en el ámbito mundial la situación de los puertos en donde rige el citado principio de internalización de los ingresos, de los gastos y de inversión con la de aquellos en los que las inversiones se cubren a cargo de los Presupuestos Generales del Estado de los Estados respectivos, generalmente presionados por otros compromisos de inversión y de reparto que impiden garantizar las inversiones portuarias en el momento exigido por la demanda.

Este principio se ha mantenido en la Ley 62/1997, 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y también en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, si bien en esta última se ha producido un cambio en la naturaleza jurídica de los ingresos procedentes de la utilización privativa y el aprovechamiento especial del dominio público portuario, pasando, de ser considerados precios privados, a atribuirles la condición de tasas.

Esta Ley profundiza en la condición de tasas de las tarifas portuarias, ya introducido en la Ley 48/2003 y reformula alguna de las bonificaciones a fin de dar seguridad jurídica al modelo sin incrementar los costes. Simultáneamente incrementa la cuantía de alguna de las bonificaciones ya existentes e incorpora otras para fomentar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a la evolución y las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, incentivando en mayor medida el rendimiento, la productividad y la calidad, así como el menor coste, de todos los servicios portuarios y la sostenibilidad ambiental de la actividad portuaria.

Las tasas de utilización mantienen una estructura y cuantías básicas comunes para el conjunto de las Autoridades Portuarias, pero con la posibilidad de establecer coeficientes correctores diferentes para las correspondientes al buque, al pasaje y a la mercancía en cada una de ellas, con el objeto de que se pueda tomar en consideración su estructura de costes en un marco de competencia leal entre puertos, quedando garantizado el principio de autosuficiencia económica. Estos coeficientes correctores, una vez acordados en el Plan de Empresa, deberán ser aprobados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Para ello, cada Autoridad Portuaria realizará la propuesta de dichos coeficientes correctores de acuerdo con los límites y criterios establecidos en la Ley, y también de acuerdo con los que se determinen de forma más concreta por Orden Ministerial, tomando en consideración las previsiones plurianuales de evolución de sus tráficos, de nivel de endeudamiento y de necesidades de inversión, así como sus objetivos de gestión, la rentabilidad anual objetiva y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto para los ejercicios siguientes.

Esto supone una importante novedad en la medida en que cada Autoridad Portuaria deberá proponer sus coeficientes correctores y su política de bonificaciones, de acuerdo con su propia realidad física, económica y de situación competitiva a nivel nacional e internacional, sin que por ello puedan producirse prácticas abusivas o discriminatorias entre usuarios.

### III.

En lo que a los servicios portuarios se refiere, esta Ley mantiene la destitularización de los mismos introducida en la Ley 48/2003 y el libre acceso reglado a la prestación de servicios en un marco de libre y leal competencia entre operadores, suprimiendo de la consideración de servicios portuarios a los servicios de depósito y transporte horizontal. La Ley introduce algunas modificaciones en cumplimiento de las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia para potenciar la competencia efectiva en la prestación de los servicios y mecanismos de control más precisos para evitar situaciones de posición dominante, así como otras mejoras de carácter técnico. Por lo que se refiere al servicio portuario de recepción de desechos procedentes de buques, las modificaciones incluidas en esta Ley mejoran la regulación de la tarifa fija que deben abonar todos los buques que atraquen en un puerto, hagan o no uso de este servicio, teniendo en cuenta el espíritu de la [Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre](#), sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y desechos de carga y del [Real Decreto 1381/2002](#), modificado por el [Real Decreto 1084/2009](#), que la traspone a la legislación española, con el objeto de estimular la entrega de los desechos y residuos generados por los buques a las plantas de recepción y tratamiento y evitando su vertido al mar durante la navegación; sin que la tarifa fija, en tanto que imposición de carácter público, sea un factor que incida en la competencia entre puertos y respetando simultáneamente el régimen general de prestación de los servicios portuarios.

Asimismo, la Ley añade un nuevo título, numerado como V, a la Ley 48/2003, con el objeto de tener agrupada de forma ordenada y completa toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, que se encontraba dispersa entre diferentes Títulos y Disposiciones

de la Ley 48/2003 y otras normativas, con el objeto de facilitar su seguimiento y aplicación.

Respecto al régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación se introducen diversas medidas de impulso a la competitividad en la prestación de este servicio, siendo destacable en este sentido, el fomento de la contratación de trabajadores portuarios en relación laboral común por encima del 25% legalmente exigible con carácter general, tanto a través de la bonificación correspondiente a la tasa de actividad, como en la determinación de los plazos concesionales a las empresas de estiba; el incremento de la relación laboral común a medida que el mercado lo permita como consecuencia de la reducción de las irregularidades del tráfico y de la automatización de las operaciones; la ampliación de la exención como servicio portuario de manipulación de mercancías del embarque y desembarque a cualquier clase de vehículos de motor sin matricular en régimen de mercancía, si bien deberá utilizarse personal de la SAGEP cuando su oferta sea igual o mas ventajosa con los mismos requisitos de cualificación que los exigidos para realizar actividades de servicio portuario de manipulación de mercancías; el fomento de las autopistas del mar y de los tráficos marítimos de corta distancia que se cargan y descargan por rodadura en buques ro-ro, ro-pax, con-ro y ferries, permitiendo la prestación de estos servicios a las compañías navieras en régimen de autoprestación; la exención de la obligatoriedad de integrarse en el capital de la Sociedad de Gestión de los Estibadores Portuarios a las empresas con licencia de autoprestación y la simplificación de los requisitos exigidos a los trabajadores para poder realizar las actividades incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancías.

Por lo que se refiere a las entidades de puesta a disposición de personal estibador, esta Ley dispone que las dos figuras que coexisten actualmente, Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEEDs), en las que las Autoridades Portuarias disponían de un 51% del capital social, y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), con responsabilidad mancomunada entre sus socios y en las que se integran exclusivamente las empresas estibadoras, se adapten o trasformen, respectivamente, en sociedades anónimas con la denominación de «Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios, Sociedad Anónima», estableciéndose un único modelo de sociedad de gestión de la puesta a disposición de los trabajadores de estiba.

Esta nueva figura, exclusivamente de participación privada, estará constituida por las empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación, con una distribución accionarial alícuota por el número de titulares y proporcional por el volumen de facturación de cada una de ellas. Se consigue así un doble efecto: profundizar en la liberalización recomendada por la Comisión Nacional de la Competencia y corregir posibles posiciones de dominio.

La Ley introduce también nuevos mecanismos que incrementan la capacidad de supervisión de las Autoridades Portuarias en dichas sociedades para evitar distorsiones en su funcionamiento que afecten a la leal competencia entre prestadores del servicio.

#### IV.

Esta Ley se estructura en cuatro artículos, seis disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales. El Artículo primero modifica el Título I, Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General.

El artículo segundo modifica el Título III, de prestación de servicios de la misma Ley.

El artículo tercero modifica algunos artículos aislados de la repetida Ley e introduce otros nuevos, destacando entre ellos la incorporación, como documento integrante del Plan de Empresa, de los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto y de una Memoria de Sostenibilidad, reforzando así el principio de sostenibilidad ambiental que debe regir, entre otros, el desarrollo portuario, el cambio de denominación Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que se ajusta más al contenido y naturaleza del documento, evitando posibles confusiones; la modificación de la regulación de la revisión, división y unificación, así como del rescate de las concesiones demaniales, con el objeto de que queden regulados con mayor seguridad jurídica todos los supuestos que pueden presentarse a los concesionarios y a la Autoridad Portuaria; una definición más actualizada del perfil exigible a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias y mecanismos para reforzar una mayor coordinación y eficacia en el funcionamiento de las Autoridades Portuarias, así como la incorporación de una serie de medidas para garantizar el cumplimiento de la legalidad, a fin de evitar distorsiones de competencia entre los puertos, basadas en un desigual cumplimiento del marco de competencia común.

El artículo cuatro supone la adición de un nuevo Título V a la Ley 48/2003, reuniendo en un único texto de forma ordenada y completa toda la normativa que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Por último, en la disposición derogatoria se suprimen algunos artículos de la Ley 27/1992 y de la Ley 48/2003, en coherencia con las modificaciones realizadas, así como el [Real Decreto 2/1986, de 23 de mayo](#), sobre el servicio público de estiba y desestiba al haberse incorporado su regulación en el Título V de la Ley, y la [disposición adicional trigésima cuarta](#) de la [Ley 55/1999, de 29 de diciembre](#), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por haber sido declarada inconstitucional. En las disposiciones finales se modifican e introducen algunos preceptos aislados de la Ley 27/1992, de 26 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, concretándose asimismo las competencias relativas a la revisión de oficio de los actos de las Autoridades Portuarias establecidas en la [disposición adicional decimosexta](#) de la [Ley 6/1997, de 14 de abril](#), de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, con el objetivo de evitar ciertas disfunciones que han surgido de su aplicación.

## **Artículo 1.**

### **Modificación del Título I de la [Ley 48/2003, de 26 de noviembre](#), de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General**

El Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, queda modificado en los términos siguientes:

#### **«TÍTULO I**

#### **Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal**

#### **CAPÍTULO I**

#### **Principios y objetivos del régimen económico**

Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

1. El régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

2. Los ingresos por las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autoridades Portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos:

a) Los gastos de explotación, los gastos financieros y otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

b) Las cargas fiscales.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio de la inversión neta en activos fijos, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

3. Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en los respectivos planes de empresa, en la forma prevista en el artículo 36 de esta Ley, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y demás objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada Autoridad Portuaria derivadas de la misma, a sus características físicas y condiciones específicas, en particular las derivadas de la insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, y a su posición competitiva, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario.

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se fijará por Ley y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que se apruebe a estos efectos, en función de criterios de política económica y de

transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de sostenibilidad de la actividad portuaria.

4. A estos efectos, la rentabilidad anual de cada Autoridad Portuaria y del conjunto del sistema portuario se calculará como el cociente de dividir:

a) El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido, y

b) El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes.

#### Artículo 2. Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.

1. Los recursos económicos de las Autoridades Portuarias estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3.1.b) de esta Ley.

c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.

d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.

f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

h) El producto de la aplicación del régimen sancionador.

i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

#### Artículo 3. Recursos económicos de Puertos del Estado.

1. Los recursos económicos de Puertos del Estado estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) El cuatro por ciento de los ingresos devengados por las Autoridades Portuarias en concepto de tasas, que, a efectos contables, se considerará gasto de explotación para éstas y se liquidará con periodicidad trimestral.

En el caso de las Autoridades Portuarias situadas en los archipiélagos de Baleares y

Canarias, y en Ceuta y Melilla, este porcentaje de aportación se establece en el dos por ciento.

c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.

d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.

f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

g) Los procedentes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

i) Cualquier otro que sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

## CAPÍTULO II

### **Del Fondo de Compensación Interportuario**

#### Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

1. El Fondo de Compensación Interportuario constituye el instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. Será administrado por Puertos del Estado de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo, y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación individual de dicho organismo público.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado realizarán aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario conforme a los criterios y límites establecidos en esta Ley. Dichas aportaciones tendrán la consideración de gasto no reintegrable.

3. La cuantía anual de la aportación de cada Autoridad Portuaria al Fondo de Compensación Interportuario se determinará por agregación de los siguientes importes correspondientes al ejercicio anterior:

a) El 80 por 100 de los ingresos devengados por la tasa de ayudas a la navegación correspondiente a las embarcaciones que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.

b) Hasta el 12 por 100 y no menos del 4 por 100 del resultado de explotación del ejercicio, excluyendo las amortizaciones del inmovilizado, el resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa por el servicio de señalización marítima, siempre que el valor resultante sea positivo.

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado motivadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran las Autoridades Portuarias, sobre la base de no discriminación de tratamiento entre las mismas. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por 100 para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta y Melilla.



4. La cuantía de la aportación anual de Puertos del Estado se determinará por su Consejo Rector en función de las disponibilidades y previsiones presupuestarias de dicho organismo público y de las necesidades del Fondo de Compensación Interportuario.

5. La distribución del Fondo de Compensación Interportuario entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se aprobará por el Comité de Distribución del Fondo atendiendo a los criterios siguientes:

a) Las aportaciones establecidas en el apartado 3.a) de este artículo, se distribuirán entre todas las Autoridades Portuarias en función del número de faros y otras ayudas a la navegación marítima operativas que cada una de ellas tenga asignada.

b) Las aportaciones previstas en los apartados 3.b) y 4 tendrán carácter finalista y su aplicación estará condicionada a su ejecución efectiva o, en su caso, al cumplimiento del correspondiente plan de saneamiento, destinándose, entre otras, a financiar:

1º Inversiones en infraestructuras portuarias y en señalización marítima, así como sus gastos de reparación y mantenimiento.

2º Los gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.

3º Actuaciones medioambientales y de seguridad que favorezcan un marco de desarrollo sostenible y seguro de la actividad portuaria.

4º Actuaciones o programas de investigación, desarrollo e innovación de interés portuario.

5º Daños físicos o situaciones económicas excepcionales o no previstos.

Asimismo, dichas aportaciones se destinarán a compensar los menores ingresos estructurales de las Autoridades Portuarias de Ceuta, Melilla, Baleares y de las Islas Canarias, las cuales soportan reducciones y bonificaciones de las tasas derivadas de sus condiciones de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad.

Las cantidades a recibir por estas compensaciones se sujetarán a los siguientes criterios:

1º El volumen total de estas compensaciones será la aportación mínima al Fondo de Compensación Interportuario establecida en el apartado 3.b) de este artículo.

2º Se distribuirán de forma proporcional a las cantidades que se han dejado de percibir como consecuencia de la aplicación a las tasas del buque, pasaje y mercancía de los coeficientes reductores por concepto de interinsularidad y de las bonificaciones por insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, correspondientes al año inmediatamente anterior a la fecha de celebración del plan de empresa.

El importe a recibir por cada Autoridad Portuaria no podrá ser superior al importe de las reducciones y bonificaciones efectivamente practicadas en dicho año correspondientes a las tasas señaladas en el párrafo anterior y nunca superior al importe que le permitiera alcanzar la rentabilidad anual objetivo del sistema portuario correspondiente a ese año, calculados los ingresos por tasas de utilización con coeficientes correctores de valor uno. Las cantidades que no pudieran ser distribuidas por este concepto podrán ser distribuidas de acuerdo con el resto de criterios del Fondo de Compensación Interportuario.

A efectos contables, las aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario tendrán la consideración de gasto de explotación en el ejercicio y las percepciones de dicho fondo la de ingreso en ese mismo ejercicio.

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario decidirá el destino de las cantidades asignadas anualmente que no fueran consumidas, pudiendo acordar el mantenimiento en el Fondo para su asignación en el siguiente ejercicio.

6. El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario tendrá la siguiente composición:

- a) El Presidente, que será el Presidente de Puertos del Estado.
- b) Los vocales, que serán los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias.
- c) Un Secretario, que será el del Consejo Rector de Puertos del Estado.

Los acuerdos del Comité, sobre la base de las propuestas presentadas por Puertos del Estado, serán adoptados por mayoría simple de los asistentes, correspondiendo al Presidente el voto de calidad en caso de empate.

7. El balance entre aportaciones y percepciones del Fondo de Compensación Interportuario se harán efectivas proporcionalmente a cuenta con carácter trimestral, sin perjuicio de la correspondiente liquidación a la finalización del ejercicio en función de la justificación o no del cumplimiento de las actuaciones asociadas al mismo.

### CAPÍTULO III

#### De las tasas portuarias

##### Sección 1ª Ámbito de aplicación y reglas generales

#### Artículo 5. Tasas portuarias.

1. Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

2. Las tasas portuarias a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes:

- a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario.
- b) Tasas de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.
- c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias.
- d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

#### Artículo 6. Régimen jurídico.

Las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en esta Ley y, en lo no previsto en la misma, por la [Ley de Tasas y Precios Públicos](#) , la [Ley General Tributaria](#) y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

#### Artículo 7. Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

a) Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y con los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria, los cuales deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

Dichos rendimientos podrán ser establecidos anualmente o bien como objetivo de rendimiento en períodos plurianuales.

El Ministerio de Fomento establecerá por Orden Ministerial los criterios por los cuales se considerará que los rendimientos son razonables.

Estos criterios velarán por el cumplimiento del principio de autofinanciación, evitando simultáneamente la competencia desleal entre puertos y prácticas abusivas o discriminatorias.

b) El importe de la tasa de ocupación privativa se fijará tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado.

c) El importe de la tasa de actividad se fijará tomando como referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.

d) El importe de las tasas de utilización se fijará tomando en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

e) El importe de la tasa de ayudas a la navegación se fijará para todo el sistema portuario de titularidad estatal, tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

f) Se admite la posibilidad de bonificaciones en las tasas portuarias en los supuestos y con los límites establecidos en esta Ley, con el objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica y ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte. La aplicación a una tasa de más de una bonificación de las previstas en esta Ley se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota íntegra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

g) Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico financiera, en un marco de competencia leal entre puertos, cada Autoridad Portuaria podrá proponer en el marco del Plan de Empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán respectivamente a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:

1º Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1,30.

2º En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad anual del ejercicio inmediatamente anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.

3º En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad anual en el ejercicio inmediatamente anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser superior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

4º En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0,70, la rentabilidad anual en el ejercicio anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

5º La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

El Ministro de Fomento desarrollará, mediante Orden, criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno, teniendo en cuenta los siguientes principios:

Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto.

Autosuficiencia económica de cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo, a través del establecimiento de límites inferiores sobre las cuantías.

Garantizar la leal competencia interportuaria, sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las tasas incorporen la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, evitando situaciones de competencia desleal.

Cada Autoridad Portuaria realizará, en su caso, la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración las previsiones de evolución de sus tráficos, el nivel de endeudamiento, sus necesidades de inversión y sus objetivos de gestión, así como la rentabilidad anual objetiva y el rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio exigible para los ejercicios correspondientes. En el caso de que no se proponga ninguno se entenderá que se mantienen los del ejercicio anterior siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores, o tendrán un valor igual a la unidad en caso de que no se hayan aprobado anteriormente. Los coeficientes correctores definitivos para cada Autoridad Portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

h) En los casos en que esta Ley establezca que la cuantía de la tasa se determine en régimen de estimación simplificada, su repercusión, cuando proceda, deberá llevarse a cabo por los sujetos pasivos por el importe que corresponda a la misma en dicho régimen.

i) Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases imponible y gravámenes de la tasa de ocupación y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.

#### Artículo 8. Exenciones.

1. Estarán exentos del pago de la tasa de ocupación regulada en esta Ley:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de control oficial de mercancías, vigilancia, investigación y desarrollo tecnológico, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros y de mercancías, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, cuya actividad esté exclusivamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros, que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

2. Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones Públicas, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo a) del apartado anterior.

b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo b) del apartado anterior, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

c) Los consignatarios de buques y de mercancías, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques y de mercancías, siempre y cuando éstas no impliquen la ocupación de dominio público.

d) Los provisionistas, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de aprovisionamiento, siempre y cuando ésta no implique la ocupación de dominio público.

e) Los titulares de servicios comerciales y actividades que, no estando vinculados a la ocupación privativa del dominio público, estén directamente relacionados con la entrada o salida de la zona de servicio del puerto de mercancías o pasajeros.

f) Las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquellas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

3. Estarán exentos del pago de las correspondientes tasas de utilización y de ayudas a la navegación:

a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, a condición de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

b) Las embarcaciones, aeronaves y material propiedad de las Autoridades Portuarias y los de las Administraciones públicas, o contratados por las mismas, dedicados al servicio del puerto y a las actividades de seguridad pública, vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. Asimismo, a condición de reciprocidad, las embarcaciones y material de las Administraciones de otros Estados dedicados a las mismas actividades.

c) Las embarcaciones y material de la Cruz Roja Española del Mar dedicados a las labores que tiene encomendadas esta institución, así como las mercancías de carácter humanitario enviadas a zonas o regiones en crisis o de emergencia, realizadas por entidades sin fines lucrativos y legalmente constituidas, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

d) Embarcaciones y buques a flote en construcción, reparación, transformación, o desguace, cuando se realicen en instalaciones dedicadas fundamentalmente a dichas actividades y se hallen otorgadas en concesión o autorización que incluyan la lámina de agua en la que se realicen las referidas operaciones.

e) Las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.

4. A los efectos de esta Ley se considerarán entidades sin fines lucrativos las enumeradas en el artículo 2 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo.

Artículo 9. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas.

1. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio. La gestión recaudatoria en período ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o por los que correspondan de otras Administraciones territoriales.

Los sujetos pasivos estarán obligados a practicar las operaciones de calificación y cuantificación necesarias para determinar e ingresar el importe de la deuda tributaria. Los criterios, forma y plazos para ello se aprobarán por Orden del Ministerio de Fomento.

Las tasas serán objeto de autoliquidación por sus respectivos sujetos pasivos, en la forma y plazos que se determinen por Resolución del Ministerio de Fomento.

2. En los procedimientos de aplicación de los tributos se aplicarán los principios y procedimientos de la Ley General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a lo previsto en esta Ley.

3. El impago de cualquiera de las tasas portuarias podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación, la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

A estos efectos, se entenderá que se ha producido impago de las tasas cuando no se efectúe el ingreso de la deuda tributaria en período voluntario.

## Sección 2ª Tasa de ocupación

### Artículo 10. Tasa de ocupación.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

2. Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.

3. La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones, en particular los calificados como uso logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el Plan Especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio, y su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más

próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien de dominio público ocupado estará integrado por los siguientes conceptos:

1º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el apartado 6.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se realizará por las Autoridades Portuarias conforme a los siguientes criterios:

2º.1. Si se trata de un bien construido a cargo de la Autoridad Portuaria y desde la fecha de recepción no han transcurrido más de cinco años, deberá considerarse como valor inicial del bien el coste total de la inversión.

2º.2. En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los tres millones de euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. En ambos casos, el valor del bien se determinará en el momento del otorgamiento, permanecerá constante, y se tomará en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine, su estado de conservación y su posible obsolescencia. A los efectos de otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido a juicio de la Autoridad Portuaria, desde la última valoración, una alteración significativa en su valor de mercado.

2º.3. La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil. En el caso del 2º.1 la vida útil se determinará aplicando las tablas de vidas útiles vigentes para los activos integrantes del inmovilizado material de los organismos públicos portuarios. En el caso del 2º.2 la vida útil será la que se establezca en la tasación.

2º.4. En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones cuando éstas reviertan a la Autoridad Portuaria.

d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

4. El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será el siguiente:

a) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 6 por 100.

2º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 7 por 100.

3º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: 8 por 100.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 3 por 100 del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en el apartado 4.a) anterior.

c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 6 por 100 del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 4 por 100 del valor de las obras e instalaciones y el 100 por 100 del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por 100.

2º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 7 por 100 del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por 100 del valor de la depreciación anual asignada.

3º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, el 8 por 100 del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por 100 del valor de la depreciación anual asignada.

d) En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por 100 del valor de los materiales consumidos.

Los gravámenes a aplicar a los terrenos e instalaciones cuyo objeto concesional sea la construcción, reparación o desguace de buque o embarcaciones serán los correspondientes a actividades portuarias, dado que estas actividades no se pueden desarrollar alejadas del litoral.

5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.

Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a 20 días.

La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el "Boletín Oficial del Estado". Los valores contenidos en la orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.

Tales valoraciones se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 75 por 100 de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior. Además podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el instrumento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. Cuando se incorpore un nuevo terreno se le asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.

La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las



concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa, que será actualizada anualmente, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 75 por 100 de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior.

La cuota íntegra de la tasa en las concesiones y autorizaciones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el apartado anterior. Si como consecuencia de estas revisiones la cuantía de la cuota íntegra sufriera un incremento superior al 10 por 100, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por 100 hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración. Todo ello, sin perjuicio de la actualización prevista en el párrafo precedente. En ningún caso, como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el período de vigencia de la concesión, el importe de la cuota íntegra de la tasa podrá incrementarse en más de un 20 por 100, cada 15 años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del IPC. La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y otros usos no portuarios.

7. El devengo de la tasa se producirá en el momento de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo inicio se vincule a la fecha de extinción de otra concesión, o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la Autoridad Portuaria, en los que el devengo se producirá en el momento de la puesta a disposición de los terrenos.

La tasa será exigible por adelantado y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año. No obstante, la Autoridad Portuaria podrá acordar pagos anticipados a cuenta de la tasa que afectan a plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la Autoridad Portuaria.

Además, con carácter excepcional, y debidamente justificado, la Autoridad Portuaria podrá admitir pagos diferidos de esta tasa, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Los pagos anuales de esta tasa serán siempre superiores al 75 por 100 de la cuantía correspondiente a cada año.

b) En un período máximo de 10 años, la suma de los pagos anuales percibidos deberá ser igual a la cuantía total acumulada correspondiente a dicho período.

c) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá aprobar el plan de pagos diferidos, previo informe favorable de Puertos del Estado.

d) En caso de extinción de la concesión o autorización por cualquier causa durante el período de pagos diferido, deberán liquidarse las cantidades pendientes de pago hasta alcanzar la cuantía total de la tasa que le corresponda.

8. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6.

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada, de conformidad con los siguientes criterios:

1º Cuando el proyecto de una concesión incluya la realización de inversiones en obras de relleno a cargo del concesionario, la bonificación se cuantificará en función de la altura media de relleno hasta una cota de un metro por encima de la pleamar viva equinoccial, el coste unitario medio del relleno (por m3), el valor por m2 de la superficie objeto de relleno y el tipo de gravamen anual, ambos conceptos a efectos del cálculo de la tasa de ocupación, y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = (k \cdot Cr \times 10.000 \times h) / (Vt \times t \times n), (b \neq 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Cr = Coste medio del relleno establecido por la Autoridad Portuaria (€/m3), calculado en el momento de otorgamiento de la concesión.

h = Altura media del relleno hasta un metro por encima de la pleamar viva equinoccial (m).

Vt = Valor de la superficie que vaya a ser objeto de relleno, a efectos de la concesión de dominio público (€/m2) en el momento de otorgamiento de la concesión.

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años y k = 1,15 para n mayor que 10 años.

2º Esta bonificación también se aplicará a las concesiones cuyos proyectos contemplen la realización por el concesionario de inversiones en obras de consolidación o mejora de terrenos insuficientemente consolidados o deficientes. No serán objeto de bonificación las inversiones en cimentaciones.

La bonificación se establecerá en función de la inversión unitaria por m2, realizada para consolidar el relleno y obtener una explanada aceptable E1 o buena E2 en un relleno consolidado, de acuerdo con las Recomendaciones ROM 4.1-94, "Proyecto y construcción de pavimentos portuarios"; el valor por m2 de la superficie objeto de consolidación o mejora y el tipo de gravamen anual, ambos conceptos a efectos del cálculo de la tasa de ocupación; y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = (k \cdot 10.000 \times Ic) / (Vt \times t \times n), (b = 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Ic = Inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos establecida por la Autoridad Portuaria (€/m2), calculada en el momento de otorgamiento de la concesión.

Vt = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de consolidación o mejora, a efectos de la concesión de dominio público (€/m2), en el momento de otorgamiento de la concesión.

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

$n$  = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

$k = 1,20$  para  $n$  menor o igual a 10 años y  $k = 1,15$  para  $n$  mayor que 10 años.

3º En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno y de consolidación o mejora a cargo del concesionario sobre la misma superficie, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con las formulaciones de los apartados 1º y 2º, sin que la suma de ambas pueda superar el 75 por 100.

4º Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación en las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones en estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con lo siguiente:

1º La bonificación será aplicable a cada fase no urbanizada establecida en el título concesional mientras no estén finalizadas las obras, según el programa establecido en dicho título.

La bonificación se establecerá en función de la relación entre la inversión y el valor del terreno, a efectos del cálculo de la tasa de ocupación, según la siguiente escala:

$i = 100 \cdot lu/Vt$	Bonificación (%)
$10 > i > 0$	0
$20 > i > 10$	15
$30 > i > 20$	25
$40 > i > 30$	35
$50 > i > 40$	45
$i > 50$	50

donde:

$lu$  = Inversión unitaria en obras de urbanización establecida por la Autoridad Portuaria (€/m<sup>2</sup>).

$Vt$  = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de urbanización y comercialización, a efectos de la concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>), en el momento de otorgamiento de la concesión.

$i$  = Relación entre la inversión en obras de urbanización y el valor de los terrenos (en tanto por ciento).

2º La bonificación no podrá exceder del 50 por 100 de la cuota de la tasa aplicable por ocupación de los terrenos a urbanizar. Esta bonificación se aplicará durante la realización de las obras y hasta que finalicen éstas, de conformidad con el programa establecido en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un órgano o entidad de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social o cultural: el importe de esta bonificación será del 50 por 100 de la cuota correspondiente a la tasa.

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria: el importe de esta bonificación será del 50 por 100 de la cuota correspondiente a la

tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la finalidad corporativa, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que al menos un 80% de los atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros: el importe de esta bonificación será del 30 por 100 de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

f) Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte y a la prestación de servicios portuarios (excluida la relacionada con equipos de manipulación de mercancías), por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y superficie mínima de 1.000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por 100 de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el período de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la Autoridad Portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:

El concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras.

En la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.

Las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.

El concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.

El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tenga incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.

En el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.

En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la Autoridad Portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.

g) Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de vehículos en régimen de mercancía y en la concesión se disponga de superficie adicional de almacenamiento con base en inversiones ejecutadas por el concesionario mediante la construcción de almacenes o silos verticales, superior, en su conjunto, a la propia superficie objeto de concesión, esta bonificación será del 30 por 100 de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación será aplicable a partir de la entrada en servicio de las superficies adicionales. En el caso de que las superficies adicionales estén en servicio antes de la fecha de entrada en vigor de esta Ley se aplicará a partir de dicha fecha.

10. Con el objeto de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, cuando el objeto concesional sea una terminal marítima de mercancías podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual de hasta el 30% de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en el correspondiente plan de empresa se deberá fijar de forma motivada las bonificaciones aplicables a cada uno de los tipos de terminales de mercancías de acuerdo con la situación coyuntural en que se encuentra el puerto en relación con las condiciones existentes de competencia internacional y de los mercados asociados con la mercancía que se manipula en la misma. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que en su caso se apruebe, se incluirán las bonificaciones asignadas a cada tipo de estas terminales.

Esta bonificación o la posibilidad de la misma no deberá reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.

### Sección 3ª Tasa de actividad

#### Artículo 11. Tasa de actividad.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, sujetas a autorización por parte de la Autoridad Portuaria.

En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación del dominio público portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente concesión o autorización de ocupación del dominio público, sin perjuicio de la exigencia de las tasas que procedan por ambos conceptos.

En el supuesto de que la actividad implique la prestación de un servicio portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente licencia o título administrativo habilitante de prestación del servicio portuario, debiendo incluirse esta tasa en la mencionada licencia.

2. Será sujeto pasivo de la tasa, el titular de la autorización de actividad, el titular de la concesión o autorización de ocupación de dominio público o el titular de la licencia de prestación de servicio portuario, según proceda.

3. El devengo de la tasa se producirá en la fecha de inicio de la actividad o, en el caso de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario, desde el plazo máximo para el inicio de la actividad establecido en el título concesional, salvo causas justificadas a juicio de la Autoridad Portuaria.

4. La cuota íntegra de la tasa, se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

#### a) Criterios para la fijación de la base imponible:

1º En los servicios y actividades de manipulación de carga, la base imponible será el número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contenedores u otros elementos de transporte tipificados, vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.

2º En el servicio al pasaje será el número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.

3º En los servicios técnico-náuticos será el número de unidades de arqueado bruto (GT) de los buques servidos o el número de servicios prestados.

4º En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques será la cantidad recogida o el número de servicios prestados.

5º En el resto de servicios y actividades portuarias, así como las auxiliares y complementarias, la base imponible será el número de unidades representativas de la cuantía del servicio prestado o de la actividad desarrollada o el número de servicios

prestados. Cuando no sea posible su medición, será el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

6º En el caso de actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad será el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

b) La Autoridad Portuaria fijará el tipo de gravamen, el cual deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, tomando en consideración, entre otros:

Las características y condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.

El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos.

El nivel de inversión privada.

Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad, de acuerdo con los siguientes límites:

Superior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1º, 2º, 3º, 4º y 5º, la cuota íntegra anual de la tasa no podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

1º Del 100 por 100 de la cuota líquida anual de la tasa por ocupación del dominio público.

2º De la cantidad que resulte de aplicar los siguientes tipos de gravamen al volumen de tráfico portuario manipulado:

0,60 € por tonelada de granel líquido.

0,90 € por tonelada de granel sólido.

1,20 € por tonelada de mercancía general.

10,00 € por unidad de contenedor normalizado menor o igual de 20', incluida en su caso una plataforma de hasta 6,10 m y vehículo rígido con caja de hasta 6,10 m

20,00 € por unidad de contenedor normalizado mayor que 20', incluida en su caso una plataforma de transporte, semirremolque o remolque de hasta 12,30 m y vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 m.

25,00 € por unidad de vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera).

1,50 € por unidad de elemento de transporte o de carga vacío que no tengan la condición de mercancía.

4,00 € por vehículo en régimen de mercancía de más de 1.500 kg de peso y 2,00 € por vehículo en régimen de mercancía de no más de 1.500 kg de peso.

1,80 € por pasajero.

2,00 €, por motocicletas, vehículos de dos ruedas, automóviles de turismo y vehículos similares, incluidos elementos remolcados, en régimen de pasaje.

10,00 € por autocares y vehículos de transporte colectivo.

Estos tipos máximos se actualizarán anualmente en la misma proporción equivalente al 75% de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. Dicha actualización será efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

3º Del 6 por 100 del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6º) no será superior al 8 por 100 del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

Inferior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1º, 2º, 3º, 4º y 5º, la cuota íntegra anual no será inferior a los siguientes valores, según corresponda:

1º Cuando la actividad se realice con ocupación privativa del dominio público portuario, un 20 por 100 de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas. No obstante, en estos casos, cuando se adopte como base imponible de la tasa de actividad el volumen de tráfico, no podrá ser inferior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínimo anual comprometido, en su caso, en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

2º Cuando la actividad se realice sin ocupación privativa del dominio público, un uno por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6º) no será inferior al 2 por 100 del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se fijarán, en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en este artículo, debiendo figurar en la autorización de actividad, en la licencia, o en su caso, en el título habilitante de la concesión o autorización de ocupación privativa de dominio público portuario. La base imponible y el tipo de gravamen no serán revisables, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 5 de este artículo.

5. Cuando la base imponible de la tasa no sea el volumen de negocio, el tipo de gravamen se actualizará anualmente a partir del 1 de enero, en la misma proporción equivalente al 75 por 100 de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre anterior. Dicha actualización se hará efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

6. La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año. En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado su cuantía se calculará, para el primer ejercicio, sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen de tráfico o de negocio y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos del año anterior, procediéndose a la regularización de la misma al final de cada ejercicio con los datos reales.

7. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no deberán actualizarse conforme a lo establecido en el apartado 5.

Sección 4ª Tasas de utilización

## Artículo 12. Ámbito de aplicación.

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias el pago de las siguientes tasas:

T-1: Tasa del buque.

T-2: Tasa del pasaje.

T-3: Tasa de la mercancía.

T-4: Tasa de la pesca fresca.

T-5: Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.

T-6: Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.

2. La realización de los hechos imponibles en las tasas de utilización se producirá por la utilización de todos o alguno de los bienes o instalaciones relacionados en los mismos.

## Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

1. El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

2. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el consignatario del buque.

En los muelles, pantalanés e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el concesionario o el autorizado.

Todos los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

3. Esta tasa se devengará cuando el buque entre en las aguas de la zona de servicio del puerto.

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias, excepto en el caso de atraque en dique exento, la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia, computado en períodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los siguientes coeficientes, según corresponda:



1º Atraque no otorgado en concesión o autorización:

Buques atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,00.

Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados: 0,80.

2º Atraque otorgado en concesión o autorización:

Atracados o fondeados con espacio de agua en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión, sea por lo menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:

0,60 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.

0,50 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

Atracados o fondeados sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización:

0,70 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.

0,60 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

3º Atraque o fondeo en puertos en régimen concesional: 0,30.

4º Atraque o fondeo de buques que entran en Zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas, se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota íntegra prevista en los apartados 1º a 3º. Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el período.

5º En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona I, bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifario establecido en los anteriores apartados 1º y 4º a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:

Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías: 4,00.

Buques destinados al dragado y al avituallamiento: 4,67.

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero: 1,33.

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero: 0,50.

Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, en veda o carezcan de licencia: 0,45.

Buques en depósito judicial: 1,00.

Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67.

Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y

a otros servicios portuarios: 2,33.

Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho período: 4,67.

A los efectos de aplicación de este apartado, se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días, salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto.

En los supuestos de buques destinados a dragados y avituallamiento y de buques destinados a los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios, serán de aplicación los valores de 4,67 y 2,33 respectivamente, desde el primer día de estancia en la Zona I.

En estos supuestos, el mínimo arqueo bruto del buque (GT) a considerar en el cálculo de la cuota íntegra de la tasa será de 50 GT, y el tiempo de estancia no se medirá en períodos de una hora o fracción, como es la norma general, sino en períodos de 24 horas o fracción.

Además, la cuota íntegra de la tasa en los supuestos de este apartado 5º) será la que resulte de aplicar a la prevista los coeficientes siguientes, siempre que el puesto de atraque esté otorgado en concesión o autorización:

En atraques otorgados en concesión o autorización, sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización: 0,70.

En atraques otorgados en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea al menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad: 0,60.

En puertos otorgados en concesión: 0,30.

6º Sin utilización de puesto de atraque o fondeo:

En el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B o S en el caso del transporte marítimo de corta distancia), por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.g), por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por un coeficiente igual a 2,00.

7º A los buques de crucero turístico:

Con carácter general: 0,70.

Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el Anexo II de esta Ley: 0,56.

Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el Anexo II de esta Ley, siempre que en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional: 0,50.

Se entiende que el tráfico es manifiestamente estacional cuando todas las escalas anuales se concentran en un trimestre.

Estos coeficientes son compatibles con los de los apartados 1º, 2º y 3º.

8º A los buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura, tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry:

Con carácter general: 0,90.

Cuando esté integrado en un servicio marítimo regular, de acuerdo con la definición de servicio marítimo regular incluida en el Anexo II de la Ley: 0,60.

Estos coeficientes son compatibles con los de los apartados 1º, 2º y 3º.

9º En los buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,25.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del [Reglamento Comunitario \(CEE\) 4055/86](#), se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores del archipiélago los costes adicionales que supone la doble insularidad. Este coeficiente es compatible con los de los apartados 1º, 2º y 3º

A los supuestos 5º, 6º y 7º de este apartado 1 solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B. El supuesto 8º y 9º únicamente serán de aplicación a los casos que corresponda aplicar la cuantía básica S. Los supuestos 8º y 9º no son compatibles entre sí.

II. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque únicamente en la zona II o exterior de las aguas portuarias, salvo lo específicamente previsto en el apartado III para buques fondeados, será el 30 por 100 de la prevista en el apartado I, según corresponda. A su vez, en el caso de atraque del buque en diques exentos en zona I, la cuota íntegra de la tasa del buque será el 50 por 100 de la prevista en el apartado I, según corresponda. No obstante, en aquellos casos en los que el buque no realice operaciones comerciales, salvo avituallamiento, aprovisionamiento o reparación, en ambas situaciones esta tasa se devengará desde el segundo día de estancia o desde el inicio, en su caso, de las operaciones comerciales no exceptuadas. A estos efectos, el acceso a dique seco o flotante, grada o instalación de varada se considerará operación comercial.

III. En el supuesto de buques fondeados en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra será el producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia o fracción y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión:

Con carácter general: 0,80.

Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,48.

b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión:

Con carácter general: 0,40.

Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,24.

En estos supuestos, la tasa se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado con anterioridad operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.

5. El tiempo de estancia se contará desde la hora en que se dé el primer cabo a punto de amarre, o se fondee el ancla, hasta el momento de largar el buque la última amarra o levar el ancla del fondo.

No obstante lo anterior, a los efectos del cómputo de la estancia, el período entre las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho período no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación. Cuando el tiempo de estancia durante dicho período supere 5 horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo. El tiempo de estancia en fondeo en la zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

Sin perjuicio de lo señalado en el apartado anterior, en el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma Zona, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular, mediante Acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.

Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.

Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.

Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.

Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.

Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.

Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45.

A partir de la escala 366: 0,35.

En el caso de que el servicio marítimo sea regular se aplicarán los coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas.

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques, deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la Autoridad Portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y fechas y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos e infraestructuras de transporte. En este caso también deberá acreditarse que el servicio se presta con carácter general y con publicidad a los posibles usuarios.

La calificación de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular será efectuada por la Autoridad Portuaria, previa solicitud del interesado, que especificará los siguientes extremos:

a) La relación de buques que prestarán inicialmente el servicio, identificados por su nombre y número IMO.

b) Los puertos incluidos en el servicio.

c) El tipo de pasaje, mercancías, elementos de transporte y unidades de carga a los que prestarán el servicio.

d) El número de escalas y las fechas previstas en las que se prestará el servicio durante el año natural.

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante Acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

Cualquier modificación que vaya a producirse en un servicio marítimo, o servicio marítimo regular, a un determinado tipo de tráfico, deberá comunicarse previamente a la Autoridad Portuaria.

7. El valor de la cuantía básica de la tasa del buque (B y S) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 1,50 € y 1,30 €, respectivamente. Estos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, los valores de las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S) podrán ser afectados por el coeficiente corrector de la tasa del buque previsto en el artículo 7 g).

8. En el caso de que no se disponga del arqueo bruto según el Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

Valor estimado de arqueo bruto =  $0,4 \times E \times M \times P$ , donde:

E = eslora total en metros.

M = manga en metros.

P = puntal de trazado en metros.

9. Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras, salvo por detención, sin perjuicio de que en este caso la Autoridad Portuaria asignara otro atraque o puesto de fondeo. En caso de incumplimiento de dicha Orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

a) Por cada una de las dos primeras horas o fracción, a partir de la finalización del plazo fijado para abandonar el atraque o fondeo, el importe de la tasa correspondiente a quince horas.

b) Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tasa correspondiente a quince horas.

Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros, por su equipaje y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de

circulación y otras instalaciones portuarias. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

No está sujeta a esta tasa, la utilización de maquinaria y elementos mecánicos móviles para las operaciones de embarque y desembarque, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyente y solidariamente, el naviero y el capitán del buque.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el consignatario del buque en que viajen los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje.

En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, el concesionario o autorizado tendrá la condición de sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o al autorizado.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

3. Esta tasa se devengará cuando se inicie la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y, en su caso, de los vehículos.

4. La cuota íntegra de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje será la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica (P), el coeficiente corrector de la tasa del pasaje que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los coeficientes siguientes, según corresponda:

a) En atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas:

1º Caso general:

Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque en tráficos entre países Shengen: 0,75.

Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque en tráficos con países no Shengen: 1,00.

Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía en embarque y desembarque, a aplicar el día de embarque o desembarque, respectivamente: 1,20.

Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía con más de un día de permanencia en puerto, salvo el día de embarque y desembarque: 0,75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto posterior al día de embarque o anterior al día de desembarque.

Pasajero en régimen de crucero turístico en tránsito: 0,75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.

Motocicletas y vehículos de 2 ruedas en régimen de pasaje en embarque o desembarque: 1,30.

Automóviles de turismo y vehículos similares en régimen de pasaje, en embarque o desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 5 metros de largo: 2,90

Automóviles de turismo en régimen de pasaje, en embarque y desembarque incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 5 metros de largo: 5,80.

Autocares y otros vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje, en embarque o desembarque: 15,60.

Los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía quedarán exentos del pago de la tasa del pasaje.

2º Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio del puerto, o en aguas interiores marítimas tales como rías y bahías:

Pasajero en embarque o desembarque: 0,02.

Motocicletas y vehículos de 2 ruedas en embarque o desembarque: 0,40.

Automóviles de turismo y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 5 metros de largo: 0,90.

Automóviles de turismos y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más 5 metros de largo: 1,80.

Autocares y otros vehículos de transporte colectivo, en embarque o desembarque: 3,00.

3º Pasajeros en viajes turísticos locales o en excursiones marítimas conjuntamente por embarque y desembarque:

Si el viaje no se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías: 0,20.

Si el viaje se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías: 0,04.

b) En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, los coeficientes serán el 50 por 100 de los indicados en el apartado a).

c) En estaciones marítimas otorgadas en concesión o autorización, sin que los atraques hayan sido otorgados en concesión o autorización los coeficientes serán el 75 por 100 de los indicados en el apartado a).

d) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados por buques integrados en servicios marítimos regulares, los coeficientes serán el 80 por 100 de los indicados en el apartado a) 1º) o de los que resulten de aplicar los apartados b) y c).

e) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y de vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago, los coeficientes serán el 20 por 100 de los indicados en el apartado a) 1º o de los que resulten de aplicar los apartados b) y c).

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tiene para el desarrollo

económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

Las reducciones contempladas en los supuestos d) y e) son incompatibles entre sí.

5. En los supuestos de navegación que se produzcan exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías y en los de viaje turístico local, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo. La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos estadísticos de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda al tráfico estimado. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 30 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

6. El valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 3,40 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, el valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) podrá ser afectado por el coeficiente corrector de la tasa del pasaje que se establece en el artículo 7 g).

#### Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias, incluyendo su estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la Autoridad Portuaria hasta un máximo de:

En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

A los efectos de esta tasa se considerarán también mercancías que efectúan tránsito terrestre aquellas que accedan a la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, para someterse a procesos de transformación o de valor añadido, y salgan también de dicha zona por vía terrestre una vez sometidas a dichos procesos, salvo que tengan como destino u origen Zonas de Actividades Logísticas, o de almacenaje, o plantas de construcción y reparación naval, situadas en la zona de servicio del puerto. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

#### 2. Son sujetos pasivos de la tasa:

a) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte de entrada o salida marítima, o que se transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo, serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.

Cuando el buque o la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque o el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía.



En terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado será el sujeto pasivo sustituto.

b) En el caso de mercancías y sus elementos de transporte que efectúen tránsito terrestre o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima, será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía o, cuando lo hubiere, el transitario u operador logístico que represente la mercancía.

Cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto el titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

3. Esta tasa se devengará cuando la mercancía inicie su paso por la zona de servicio del puerto.

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

I. En terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o de autorización:

a) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de entrada o salida marítima la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:

1º Régimen de estimación simplificada: para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota íntegra será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g).

<b>Elemento de transporte tipo cargado o descargado</b>	<b>Coficiente</b>
<b>Contenedor # 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)</b>	<b>10,00</b>
<b>Vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros</b>	<b>10,00</b>
<b>Contenedor &gt; 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 12,30 metros)</b>	<b>15,00</b>
<b>Semirremolque y remolque hasta 12,30 metros</b>	<b>15,00</b>
<b>Vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 metros</b>	<b>15,00</b>
<b>Vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera)</b>	<b>25,00</b>
<b>Vehículos que se transporten como</b>	

<b>mercancías:</b>	
<b>Vehículo de hasta 1.500 kg de peso</b>	<b>0,50</b>
<b>Vehículo de más de 1.500 kg de peso</b>	<b>2,00</b>

A los elementos de transporte que vayan vacíos, a excepción de los vehículos que se transporten como mercancías, se les aplicará la cuota prevista en el apartado a.2º.

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque, en un mismo buque.

2º Régimen por grupos de mercancías: la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

Aplicar a cada tonelada de carga embarcada o desembarcada la resultante del producto de la cuota básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 7 g), y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el Anexo I de esta Ley:

<b>Grupo de mercancía</b>	<b>Coeficiente</b>
<b>Primero</b>	<b>0,16</b>
<b>Segundo</b>	<b>0,27</b>
<b>Tercero</b>	<b>0,43</b>
<b>Cuarto</b>	<b>0,72</b>
<b>Quinto</b>	<b>1,00</b>

Aplicar, en su caso, a cada unidad o tonelada, embarcada o desembarcada, de envase, embalaje, contenedor, cisterna u otro recipiente o elemento de transporte que tenga o no el carácter de perdido o efímero y que se utilice para contener las mercancías en su transporte, así como a los vehículos, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, vacíos o no de mercancías, la resultante de multiplicar la cuantía básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 7 g) y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

<b>Elemento de transporte tipo cargado o descargado</b>	<b>Coeficiente</b>
<b>Contenedor # 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)</b>	<b>0,90</b>
<b>Vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros (por unidad)</b>	<b>0,90</b>
<b>Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)</b>	<b>0,90</b>
<b>Contenedor &gt; 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 12,30 metros) (por unidad)</b>	<b>1,80</b>
<b>Semirremolque y remolque hasta 12,30 metros (por unidad)</b>	<b>1,80</b>
<b>Vehículo rígido o articulado con</b>	<b>1,80</b>

<b>caja de hasta 12,30 metros</b>	
<b>Plataforma de hasta 12,30 metros (por unidad)</b>	<b>1,80</b>
<b>Cabezas tractoras (por unidad)</b>	<b>0,60</b>
<b>Vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera) (por unidad)</b>	<b>2,90</b>
<b>Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)</b>	<b>0,50</b>

Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía que resulte de aplicar este régimen en función de su peso y del grupo a que pertenezca conforme a lo establecido en el Anexo I de esta Ley, no siendo aplicable el régimen de estimación simplificada, excepto en el caso de los vehículos que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

b) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

Por razones de cohesión territorial de los territorios insulares, las mercancías y sus elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicha exención por razones de interés general asociadas con la necesidad de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

c) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de trasbordo la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1º Entre buques que se encuentren atracados: el 50 por 100 de la cuota prevista en letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

2º Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado, así como entre buques fondeados: el 30 por 100 de la cuota prevista en letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En los supuestos de los apartados b) y c), esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

d) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como una ría o bahía, la cuota íntegra será la prevista en el letra a) de este apartado, y se liquidará una sola vez en la operación de embarque o desembarque.

e) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre, se aplicará el 50 por 100 de la cuota prevista en letra a) de este apartado a la mercancía y elemento de transporte que entre en la zona de servicio del puerto.

En el caso de operaciones de tránsito terrestre, no es necesario que el destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio del puerto sea una terminal marítima de mercancías.

II. En terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:

1ª En operaciones de entrada o salida marítima: el 50 por 100 de la cuota establecida en la letra a) del apartado 4.I.

2ª En operaciones de tránsito marítimo: el 25 por 100 de la cuota establecida en la letra b) del apartado 4.I.

3ª En operaciones de trasbordo: el 20 por 100 de la cuota establecida en la letra c) del apartado 4.I, siempre que, por lo menos, uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado.

4ª En operaciones de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por 100 de la cuota establecida en la letra d) del apartado 4.I.

En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en la letra d) del apartado 4.I, salvo que se liquide en la instalación concesionada. En este último caso será aplicable la reducción de la cuota prevista en el apartado anterior.

b) Si el atraque no está otorgado en régimen de concesión o autorización, se aplicará el 80 por 100 de la cuota que corresponda, en función de la operación que se desarrolle, de las previstas en el apartado 4.I.

c) En operaciones de tránsito terrestre: el 40 por 100 de la prevista en la letra e) del apartado 4.I, siempre que la instalación destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio esté otorgada en concesión o autorización.

5. En los supuestos que se indican a continuación, la cuota resultará de aplicar a la cantidad obtenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4, los coeficientes que respectivamente se indican:

a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0,25.

b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular: 0,80. En el caso de que el buque realice la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro y ferry, el coeficiente se reducirá a 0,60. En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, estos coeficientes no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas. A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,20.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0,75.

Las reducciones contempladas en los supuestos b) y c) son incompatibles entre sí.

6. El valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 3,10 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, el valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) podrá ser afectado por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que se establece en el artículo 7 g).

#### Artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos. Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias. También forma parte del hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público. En este hecho imponible no se incluye la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, transbordo o para el movimiento horizontal de la pesca dentro de la zona de servicio del puerto, que se encontrarán sujetos, respectivamente, en su caso, a la correspondiente tarifa.

El pago de esta tasa, dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada, en la posición que señale la Autoridad Portuaria. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes contemplados en el apartado 4.1.5º del artículo 13 de esta Ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, paros biológicos, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad Portuaria prorrogará el plazo anterior hasta 6 meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o buque de pesca devengará la tasa del buque prevista para buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto y estén en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en el apartado 4.1.5º del artículo 13 de esta Ley. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e individualmente acreditada por certificaciones de la autoridad competente. En caso de que dejen de concurrir estas circunstancias o no puedan acreditarse, devengará la referida tasa del buque expresada en el párrafo anterior.

Esta tasa no será de aplicación a aquellos buques o embarcaciones pesqueras que no efectúen en el puerto descarga de pesca fresca, refrigerada o sus productos. En este caso devengarán la tasa del buque que le corresponda desde su entrada a puerto.

#### 2. Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima, será sujeto pasivo contribuyente de esta tasa el armador del buque o embarcación pesquera. Cuando el buque sea mercante será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la pesca.

Cuando la pesca sea vendida en puerto, también será sujeto pasivo sustituto quien, en representación del propietario de la pesca, realice la primera venta.

En lonjas otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario o autorizado.

b) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía terrestre, será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la pesca.

Será sujeto pasivo sustituto quien, en representación del propietario de la pesca, realice la venta.

En lonjas otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario o autorizado.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en el comprador de la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión "Tasa de la pesca fresca al tipo de...".

No procederá la repercusión de las cuotas resultantes en los supuestos de liquidación que sean consecuencia de actas de inspección.

3. La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca, refrigerada o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto.

4. La base imponible de esta tasa es el valor de mercado de la pesca o de sus productos, que se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

a) El obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto.

b) Cuando no haya sido subastada o vendida en la lonja del puerto, se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas ese mismo día o, en su defecto, en las del último día en que haya habido subasta de la misma especie y características.

Subsidiariamente, se utilizará el precio medio de mercado de la semana anterior acreditado por el órgano competente en la materia.

c) En el caso de que este precio no pueda fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado.

5. El tipo de gravamen será el siguiente:

a) Con utilización de lonja no concesionada o autorizada:

1º A la pesca descargada por vía marítima: el 2,2 por 100 del valor de la base.

2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,8 por 100 del valor de la base.

b) Sin uso de lonja:

1º A la pesca descargada por vía marítima: el 1,8 por 100 del valor de la base.

2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,5 por 100 del valor de la base.

c) Con utilización de lonja concesionada o autorizada:

1º A la pesca descargada por vía marítima: el 0,4 por 100 del valor de la base.

2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 0,3 por 100 del valor de la base.

Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste. Constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

La aplicación de esta tasa requiere que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía, según proceda.

No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma.

En dársenas e instalaciones portuarias deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado tendrá la condición de sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes, quedando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

3. Esta tasa se devengará cuando la embarcación deportiva o de recreo entre en las aguas de la zona de servicio del puerto, o cuando se produzca la puesta a disposición del atraque o puesto de fondeo.

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas situadas totalmente en la zona I o interior de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar los siguientes conceptos:

1º Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Tipo de atraque o de fondeo	Coeficiente
-----------------------------	-------------

<b>Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla</b>	<b>1,00</b>
<b>Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral</b>	<b>2,00</b>
<b>Atracada de costado a muelle o pantalán</b>	<b>3,00</b>
<b>Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada</b>	<b>0,50</b>
<b>Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo</b>	<b>0,60</b>
<b>Fondeada con amarre mediante medios propios</b>	<b>0,40</b>

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por 100 de los señalados en el cuadro anterior.

2º Por disponibilidad de servicios, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por el valor de la cuantía básica (E) y por los siguientes coeficientes:

Toma de agua: 0,07.

Toma de energía eléctrica: 0,10.

Los consumos de agua y energía eléctrica efectuados serán facturados con independencia de la liquidación de esta tasa.

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto la cuota de la tasa será el 80 por 100 de las señaladas en los apartados 1º y 2º

b) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización situadas totalmente en la zona I o interior de las aguas portuarias, con espacio de agua también otorgado en concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

Por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, en el puesto de atraque o fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica (E) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

<b>Embarcación</b>	<b>General</b>	<b>Coeficiente</b>
		- <b>Embarcación a vela con eslora no superior a 12 metros o a motor no superior a 9 metros</b>
<b>Embarcaciones transeúntes o de paso</b>	<b>0,39</b>	<b>0,15</b>
<b>Embarcaciones que tienen su base en el puerto</b>	<b>0,32</b>	<b>0,10</b>



En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por 100 de las señaladas en el párrafo anterior.

Si, excepcionalmente, el espacio de agua no estuviera otorgado en concesión o autorización, la cuota de la tasa será un 80 por 100 superior a la prevista en este apartado.

c) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas situadas total o parcialmente en Zona II, cuando el buque o la embarcación ocupe la Zona I la cuota de la tasa será la prevista en las letras a) y b) según corresponda. Si, por el contrario, ocupa la Zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por 100 de la prevista en las letras a) 1º y b) anteriores para la Zona I y el 100 por 100 de la cuota de la tasa prevista en la letra a) 2º anterior para la Zona I, según corresponda.

5. La superficie ocupada por el buque o la embarcación será el resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga.

6. En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas el pago de la tasa será exigible por adelantado, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Para las embarcaciones transeúntes o de paso en el puerto la cuantía que corresponda por el período de estancia que se autorice. Si dicho período hubiera de ser ampliado, el sujeto pasivo deberá formular nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

b) Para las embarcaciones con base en el puerto la cuantía que corresponda por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.

7. En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización el pago de la tasa será exigible por adelantado, y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año, y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Para ello, los titulares de dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que le sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 25 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

8. A los efectos de lo establecido en este artículo, son buques o embarcaciones que tienen su base en el puerto aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

Son buques o embarcaciones transeúntes o de paso aquellas que tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

9. El valor de la cuantía básica de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 0,13 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios y sectoriales, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del sector turístico y en particular del sector náutico y de recreo.

Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las zonas de tránsito, especialmente habilitadas como tales por la Autoridad Portuaria, y excepcionalmente

de las zonas de maniobra, por las mercancías y elementos de transporte por un período superior a:

En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

También estarán sujetos a esta tasa los materiales, maquinarias o equipamientos debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria que, no teniendo la consideración de mercancías o elementos de transporte, permanezcan en la zona de servicio del puerto en períodos continuados superiores a 24 horas.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

A los efectos de esta tasa, se entiende por zona o zonas de tránsito aquellas especialmente habilitadas al efecto por la Autoridad Portuaria con el objeto de servir de espacio de almacenamiento o depósito temporal de mercancías y elementos de transporte de manera que se compatibilicen con eficiencia las distintas operaciones portuarias. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

2. Será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento.

Cuando la mercancía y los elementos de transporte se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos, el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía.

El sustituto designado en este precepto quedará obligado al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

3. Esta tasa se devengará cuando las mercancías y los elementos de transporte superen los tiempos máximos de utilización de la zona de tránsito, asociados con el pago de la tasa de la mercancía.

En el caso de materiales, maquinarias o equipamientos que no tengan la consideración de mercancías o elementos de transporte, la tasa se devengará una vez transcurrido el período de 24 horas de permanencia en la zona de servicio del puerto.

4. La cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por la cuantía básica (T) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente, en función de la duración de la ocupación:

<b>Hasta el día 7º</b>	<b>1</b>
<b>Desde el día 8º al 15º</b>	<b>3</b>
<b>Desde el día 16º al 30º</b>	<b>6</b>
<b>Desde el día 31º al 60º</b>	<b>10</b>

Como superficie ocupada se adoptará la menor superficie rectangular, que contenga a la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento depositado.

5. La zona de maniobra no podrá ser utilizada para depósito de mercancías u otros elementos salvo autorización expresa del Director del puerto, en cuyo caso serán de aplicación las cuantías previstas en el apartado 4 de este artículo.

A los efectos de esta tasa, se entiende como zona de maniobra el área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga del buque de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de maniobra del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

6. El valor de la cuantía básica de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 0,11 euros. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

7. Por razones justificadas de interés general, la Autoridad Portuaria podrá exigir la retirada de las mercancías u otros elementos depositados en las zonas de tránsito y maniobra, señalando plazo suficiente para realizarla. En caso de incumplimiento, la Autoridad Portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, de un 20 por 100 de la cuota de la tasa por utilización de la zona de tránsito por cada día o fracción de retraso a partir de la fecha límite señalada por la Autoridad Portuaria para la total retirada. Si después de cinco días desde el primer aviso la mercancía continúa sin ser retirada, la Autoridad Portuaria podrá retirarla o removerla a cargo del sujeto pasivo de dicha tasa, sin perjuicio de la multa que le corresponda por los días de retraso y de las tasas o tarifas que conlleva la nueva ubicación. En el caso de mercancías u otros elementos declarados como abandonados, una vez concluido el proceso de subasta, la Autoridad Portuaria tendrá la prioridad en el cobro de las tasas y, en su caso, de las multas y tarifas que le corresponden generadas por dicha mercancía.

8. Estarán exentos de esta tasa los titulares de concesiones o autorizaciones de ocupación de dominio público portuario por la estancia de mercancías, elementos de transporte, materiales, maquinaria o equipamientos en los espacios que formen parte de dichas concesiones o autorizaciones, por los que se devenga la correspondiente tasa de ocupación.

#### Sección 5ª Bonificaciones de las tasas de actividad y de utilización

#### Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

1. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, la Autoridad Portuaria aplicará las siguientes bonificaciones:

a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, y además, la compañía naviera o, en su caso, el armador, al que pertenece el buque tenga suscrito un Convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la permanencia de buques en puerto, a la cuota de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 5 por 100.

Dicho Convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por

Puertos del Estado, cuyo cumplimiento operativo pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental. El cumplimiento por el buque de las normas y convenios internacionales en esta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum. El cumplimiento del Convenio suscrito se acreditará por parte de la Autoridad Portuaria.

b) Cuando el titular de una autorización para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, o el titular de la concesión o autorización de una terminal de manipulación de mercancías cumpla los requisitos que se citan posteriormente se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa de actividad:

Con carácter general: 15 por 100.

A la parte de la cuota de la tasa correspondiente a tráfico manipulado de graneles sólidos o líquidos: 20 por 100.

c) Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques, se aplicará una bonificación del 15 por 100 a la cuota íntegra de la tasa de actividad.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente en los apartados b) y c), los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización o concesión, en su caso, serán los siguientes:

1º Tener suscrito un Convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales. Dicho Convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas cuyo cumplimiento pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo alcance comprenda la totalidad de los tráficos manipulados.

2º Estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificado por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la actividad objeto de autorización o concesión.

2. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

a) Cuando la compañía naviera o, en el caso de embarcaciones pesqueras, el armador tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria a la cuota de la tasa del buque se le aplicará una bonificación de un 5 por 100.

La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma.

b) Cuando el prestador de un servicio portuario o el titular de la concesión o autorización de una terminal marítima de mercancías o de una estación marítima, tenga en vigor una certificación de servicio, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, de los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN 45011, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 15 por 100.

c) Cuando el titular de una licencia del servicio de manipulación de mercancías, o el concesionario o autorizado cuyo objeto concesional sea una terminal de mercancías, supere por encima del 30 % los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del servicio, a la cuota de la tasa de actividad se

aplicará una bonificación de igual valor que el porcentaje de aumento de la productividad con respecto al valor citado, con un valor máximo del 50%. La liquidación de esta bonificación se realizará al final del ejercicio, cuando se liquide la tasa de actividad conforme a lo previsto en el apartado 6 del artículo 11, considerando para su cálculo los valores medios de productividad del ejercicio.

3. Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al 40 por 100, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía.

Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria.

Dichas bonificaciones podrán diferenciarse para cada uno de los tráficos y servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos así como para cada una de las tasas y podrán escalarse respectivamente en función del número de GT o del volumen de pasaje o de mercancías aportado por el sujeto pasivo en el ejercicio anterior en relación con los tráficos totales en dicho ejercicio correspondiente al tráfico o servicio marítimo considerado, y/o del crecimiento anual de dichos tráficos o servicios respecto a ese ejercicio, debiendo ser idénticas para todos los sujetos pasivos en las mismas condiciones.

En el caso de que las bonificaciones se escalen de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria liquidará las mismas al final del ejercicio en función del crecimiento real de los tráficos o servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos aportados por el sujeto pasivo en el ejercicio.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada los tráficos y servicios marítimos sujetos a bonificación y las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, así como la situación de los mercados y la posición competitiva del puerto respecto a los mismos.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá la definición de los tráficos y servicios marítimos sujetos a esta bonificación, así como el valor de la misma para cada una de las tasas y, en su caso, condiciones y escalas de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta Ley.

El importe total de las bonificaciones reguladas en este apartado que aplique anualmente cada Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por 100 de su recaudación media anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa.

4. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque y de la mercancía:

A la tasa del buque cuando el buque atraque en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

A la tasa de la mercancía, para mercancías de entrada o salida marítima o en tránsito marítimo en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total de tráfico de contenedores en la terminal, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican:

<b>Proporción de tránsito (t)</b>	<b>Bonificación</b>
<b>0 &lt; t &lt; 25%</b>	<b>40%</b>
<b>25% &lt; t &lt; 50%</b>	<b>50%</b>
<b>t &gt; 50%</b>	<b>60%</b>

En el caso de inicio de actividad de la terminal, para los dos primeros ejercicios se considerarán las estimaciones razonables de tráficos, aceptadas por la Autoridad Portuaria.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo. La bonificación aprobada será de aplicación a todas las terminales de contenedores del puerto en régimen de concesión o autorización.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta Ley.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo.

5. Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, en los puertos de interés general del archipiélago Canario y Balear, así como en los puertos de Ceuta y Melilla, para todos aquellos servicios marítimos que unan estos puertos con otros puertos, salvo los situados en el mismo archipiélago:

A la tasa del buque: hasta el 40 por 100. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del apartado 4.1.8ª) del artículo 13. No obstante, para buques tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del buque sea mayor que la correspondiente a la aplicación del citado apartado.

A la tasa del pasaje: hasta el 45 por 100 en el supuesto de pasajeros en régimen de transporte y 60 por 100 a los vehículos en régimen de pasaje. Esta bonificación no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del pasaje del apartado 4.d) del artículo 14. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del pasaje sea mayor que la correspondiente a la aplicación del citado apartado.

A la tasa de la mercancía: hasta el 40 por 100. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía del apartado 5.b) del artículo 15. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa a la mercancía sea mayor que la correspondiente a la aplicación del citado apartado.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto por su importe total en el ejercicio.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

6. A la empresa titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías que incremente el porcentaje de trabajadores contratados en régimen laboral común de forma continuada, por encima del mínimo establecido, se le aplicará una bonificación en la cuota íntegra en la tasa de actividad que será la resultante de la siguiente fórmula:

$$b = (2/3) (RLC - RLC \text{ mínima})$$

donde:

b es la bonificación a aplicar en tanto por ciento.

RLC es la relación laboral común real, en tanto por ciento.

RLC mínima es la relación laboral común mínima establecida, en tanto por ciento.

Para mantener la bonificación o aumentarla debe acreditarse de forma fehaciente el cumplimiento de los porcentajes citados, medidos en términos de actividad desarrollada y con cómputo interanual.

7. Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 1 y 2 de este artículo no serán aplicables a los supuestos previstos en el artículo 13, apartado 4.1.5º.

#### Sección 6ª Tasa de ayudas a la navegación

##### Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 85 de esta Ley.

2. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, y el capitán o patrón del buque o embarcación.

Si el buque se encuentra consignado, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el consignatario del buque o embarcación, y en puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado. Todos los sustitutos designados en este apartado quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirigirá en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

3. El devengo de la tasa se produce cuando el buque o la embarcación comienza a recibir los servicios en aguas jurisdiccionales españolas.

4. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por la cuantía básica (A) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

b1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) en cada año natural.

b2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por 100 de la cuota que le corresponda de acuerdo con b1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por 100 de la misma en cada año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.

c1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por el coeficiente 50 en cada año natural.

c2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por 100 de la cuota que le corresponda de acuerdo con c1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por 100 de la misma en cada año natural.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

d1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

d2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por 100 de la cuota que le corresponda de acuerdo con d1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por 100 de la misma en cada año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor y 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de licencia de navegación, o rol de despacho o dotación de buques:

e1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

e2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por 100 de la cuota que le corresponda de acuerdo con e1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por 100 de la misma en cada año natural.

5. El valor de la cuantía básica de la tasa de ayudas a la navegación (A) se establece en 0,25 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio de ayudas a la navegación en todo el litoral español.

6. El pago de la tasa será exigible:

a) A los buques y embarcaciones incluidos en el párrafo a) del apartado 4: en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto español en el que entren, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentra situado el puerto.

b) A los buques y embarcaciones incluidos en los párrafos b), c) y d) del apartado 4:



b1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.

b2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan base en un puerto español: por períodos de 30 días, debiendo abonarse el importe de la tasa en las Autoridades Portuarias que tengan asignadas, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentren ubicados los puertos españoles en los que escalen en el año natural, hasta que se alcance el 100 por 100 de la tasa.

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado 4:

c1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

c2) En el caso de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por períodos de 30 días, debiendo abonarse el importe de la tasa en las Autoridades Portuarias que tengan asignadas, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentren ubicados los puertos españoles en los que escalen, hasta que se alcance el 100 por 100 de la tasa.

7. El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la Tasa de ayudas a la navegación.

Las Autoridades Portuarias exigirán la presentación de los justificantes de haber abonado la tasa, debiendo proceder, en caso contrario, a su liquidación.

Las Comunidades Autónomas, organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas y los concesionarios o titulares de autorizaciones de puertos, dársenas e instalaciones portuarias deberán facilitar a la Autoridad Portuaria correspondiente la debida información y suministrar los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

8. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado podrán suscribir convenios con las Comunidades Autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

9. La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas, muelles, pantalanos y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

#### CAPÍTULO IV

#### **De los precios privados por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias**

Artículo 21. Tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los

tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan de Empresa. Excepcionalmente se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de concurrencia con entidades privadas.

2. El Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria aprobará sus tarifas.

Artículo 22. Exigibilidad de las tarifas.

1. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio.

2. El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de las tarifas será de 20 días naturales desde la fecha de comunicación de las facturas correspondientes. En el supuesto de que el último día del plazo de pago fuera festivo, dicho plazo vencerá en el inmediato hábil posterior.

3. Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el presente artículo sin que la deuda haya sido satisfecha, el Director de la Autoridad Portuaria certificará dicha circunstancia y lo notificará al obligado al pago. La cantidad adeudada devengará el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya incurrido en mora.

El certificado así emitido tendrá la consideración de título ejecutivo a los efectos de la acción ejecutiva, conforme a lo dispuesto en el [artículo 517](#) de la [Ley 1/2000, de 2 de enero](#), de Enjuiciamiento Civil.

La falta de pago de los intereses devengados durante el período en que se haya incurrido en mora, habilitará igualmente a la Autoridad Portuaria para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma y en el plazo previsto en la presente disposición.

Artículo 23. Prescripción.

La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por las Autoridades Portuarias prescribe a los cuatro años de la prestación del servicio de que se trate.

Artículo 24. Suspensión del servicio.

1. El impago reiterado del servicio prestado facultará a la Autoridad Portuaria para suspender temporalmente la prestación de servicios comerciales al deudor, previo requerimiento a éste.

En el requerimiento, la Autoridad Portuaria deberá advertir expresamente que, de no efectuarse el pago de la factura en el plazo fijado en el mismo, procederá a suspender temporalmente la prestación del servicio de que se trate.

2. La suspensión temporal de la prestación del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o garantice suficientemente la deuda que generó la propia suspensión.

3. La Autoridad Portuaria podrá exigir un depósito previo o la constitución de avales, así como emitir facturas a cuenta, con el objeto de garantizar el cobro del importe de las tarifas por los servicios comerciales que le sean solicitados, sin perjuicio del importe final resultante.

Artículo 25. Reclamación previa a la vía judicial civil.

1. Contra las liquidaciones de tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias procederá la reclamación previa al ejercicio de acciones civiles que deberá interponerse ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de que se trate.

2. El plazo para resolver la reclamación será de tres meses desde su interposición.

Transcurrido dicho plazo sin haber notificado resolución expresa, podrá entenderse desestimada.

3. La interposición de reclamación previa no suspenderá la obligación de efectuar el pago de la factura en el plazo previsto en los artículos anteriores».

## **Artículo 2.**

### **Modificación del Título III de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General.**

El Título III de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, queda modificado en los términos siguientes:

#### «TÍTULO III

#### **La prestación de servicios**

##### CAPÍTULO I

#### **De los servicios**

Artículo 56. Servicios prestados en los puertos de interés general.

1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta Ley.

3. Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios generales.
- b) Servicios portuarios.
- c) Servicios comerciales.
- d) Servicio de señalización marítima.

##### CAPÍTULO II

#### **De los servicios generales**

Artículo 57. Concepto de servicios generales.

Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias.

Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales:

- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades.

c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.

d) El servicio de policía en las zonas comunes, ambos sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

f) El servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes.

g) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios generales.

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria la prestación de los servicios generales, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

2. Los servicios generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las Ordenanzas del puerto.

### CAPÍTULO III

#### **De los servicios portuarios**

Sección 1ª Concepto y prestación de servicios portuarios

Artículo 59. Concepto y clases de servicios portuarios.

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios Técnico-náuticos:

1º Servicio de practicaje.

2º Servicio de remolque portuario.

3º Servicio de amarre y desamarre.

b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

c) Servicios de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y residuos del anexo I y/o del anexo IV y/o del anexo V y/o del [anexo VI](#) del [Convenio MARPOL 73/78](#) , según lo establecido en el artículo 80 de esta Ley.

d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

1. La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en esta Ley.

2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta Ley, y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso.

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan capacidad de obrar, y no estén incurso en causas de incompatibilidad.

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 59.2. No obstante, para los servicios incluidos en el apartado c) de dicho artículo, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la prestación de varios o de todos los servicios de recepción de desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar licencias de autoprestación y de integración de servicios portuarios en los términos y en las condiciones previstas en esta Ley.

3. Los servicios portuarios serán prestados de acuerdo con lo dispuesto en las prescripciones particulares del servicio, y estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta Ley, las cuales se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, las siguientes:

a) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en esta Ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.

b) Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

c) Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración Marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.

d) Colaborar en la formación práctica en la prestación del servicio con los medios adecuados, en el ámbito del puerto en el que desarrolle su actividad.

e) Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

4. Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto. A tal

fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio.

A tal efecto, se entenderá como existencia de insuficiencia de la iniciativa privada cuando las licencias otorgadas no puedan atender toda la demanda existente en el puerto con los indicadores de calidad exigidos en el pliego de prescripciones particulares del servicio.

La prestación por parte de la Autoridad Portuaria de un servicio portuario, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, no implica la extinción, en su caso, de las licencias en vigor ni impide la solicitud de nuevas licencias. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del pliego de prescripciones particulares, corresponderá a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

5. La Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar a los prestadores la suspensión temporal del servicio hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores de un servicio portuario, atendiendo únicamente a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia y, en todos los supuestos, debidamente motivadas. La motivación deberá incluir la identificación clara de la restricción de la competencia en cuestión, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o de mercancía. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.

En su caso, el acuerdo de limitación que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adaptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. El acuerdo de limitación se publicará en el "Boletín Oficial del Estado".

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que será vinculante en el ámbito de las funciones de esta última y que se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

Cuando la causa de la limitación sea medioambiental, Puertos del Estado solicitará informe a la Autoridad ambiental competente, entendiéndose tal informe favorable si transcurre el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

La limitación establecida según lo previsto en los párrafos precedentes deberá ser revisada, total o parcialmente de oficio por la Autoridad Portuaria, si se alteran las causas que la motivaron, o previamente a la convocatoria de un nuevo concurso. También podrá ser revisada a instancias de cualquier interesado o de Puertos del Estado, con sujeción a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.

Cuando el número de prestadores de un servicio esté limitado, las licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 64 de esta Ley. En este caso, el plazo máximo de vigencia para las mismas será menor que el establecido con carácter general para servicios portuarios sin limitación del número de prestadores en los términos establecidos en el artículo 63. No obstante lo anterior, el titular de una concesión o autorización de una terminal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de

manipulación de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para su prestación, para sí, o en su caso, para un tercero con un contrato en vigor a estos efectos con el titular de la concesión, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para ello, que estarán restringidas al ámbito geográfico del dominio público de la concesión.

Cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora directa o indirectamente de un servicio objeto de limitación o participe en el capital de una empresa que sea prestadora de dicho servicio en el puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado. En estos casos de limitación del número de prestadores, la participación de la Autoridad Portuaria en el capital de la empresa prestadora, sólo estará justificada por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

Con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacios, en las Ordenanzas del puerto deberá asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

#### Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

1. Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios.

No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración Marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por los buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos previstos en la normativa aplicable.

Además, el Reglamento de Explotación y Policía o las Ordenanzas del puerto podrán establecer el uso obligatorio de otros servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas.

2. Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, las Autoridades Portuarias podrán imponer el uso de aquellos servicios portuarios que consideren necesarios cuando por circunstancias extraordinarias consideren que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dichos servicios.

3. Las ordenanzas portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios portuarios, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

#### Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, oído el Comité de Servicios Portuarios, y previa audiencia de las organizaciones sindicales más representativas y representativas del servicio correspondiente y de las asociaciones de operadores y usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Para ello, las Autoridades Portuarias remitirán el proyecto de Pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que emita informe vinculante con anterioridad a su aprobación definitiva.

Previamente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Marina Mercante sobre los proyectos de Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios de practicaje, remolque portuario y amarre y desamarre de buques, en lo que se refiere a la seguridad marítima, teniendo en este ámbito carácter vinculante. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si no fuera remitido en dicho plazo.

Las Autoridades Portuarias podrán modificar los Pliegos de Prescripciones Particulares por razones objetivas motivadas, entre otras causas, por la evolución de las características de la demanda en el puerto, la evolución tecnológica, los desajustes observados en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en la prestación del servicio, los cambios normativos y nuevas exigencias asociadas a las obligaciones de servicio público. La modificación de los Pliegos de Prescripciones Particulares estará sujeta a idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

Los citados Pliegos podrán ser de aplicación en diferentes zonas de un puerto, en toda su zona de servicio o, en su caso, en más de un puerto gestionado por la misma Autoridad Portuaria.

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

a) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.

b) Requisitos de acceso a la prestación del servicio, los cuales deberán ser no discriminatorios, objetivos, adecuados y proporcionados para garantizar la adecuada prestación del servicio, la explotación portuaria en condiciones de eficiencia y seguridad, el comportamiento competitivo de los prestadores y la protección de los usuarios y del interés general.

c) Condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio.

d) Condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad.

e) Obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, en especial, las relativas a la continuidad y regularidad del servicio, y las de cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios.

f) Criterios para la consideración de una inversión como significativa, en su caso.

g) Medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características. Los medios humanos y materiales serán los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más simples como las más complejas, objeto del servicio en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, de forma tal que no alteren las condiciones de competencia, sin perjuicio de las exigencias para hacer frente a las obligaciones de servicio público en las condiciones establecidas en esta Ley. Los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio no podrán exigir un mayor número de medios humanos y materiales que los necesarios para las operaciones unitarias señaladas con el objeto de no impedir que un número suficiente de operadores puedan concurrir al mercado, sin perjuicio de los que pudieran ser exigidos para hacer frente a las obligaciones de servicio público.

h) Estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación. La estructura tarifaria deberá incluir los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda. No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día u hora en que tiene lugar la prestación. En el caso del servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar, la determinación de las tarifas máximas deberá tomar como referencia los costes de la alternativa terrestre a ese tráfico.

i) Tarifas que los prestadores podrán percibir, en su caso, cuando intervengan en servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.



j) Para los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desechos y residuo y, en su caso, los criterios para el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio. Estos criterios deberán ser equitativos y no discriminatorios. La estructura tarifaria y las tarifas máximas establecidas para este servicio deberán depender, entre otros conceptos, de las cantidades recaudadas a través de la tarifa fija y de los criterios de distribución adoptados para las mismas.

k) Obligaciones de suministro de información a la Autoridad Portuaria.

l) Garantías.

m) Penalizaciones.

n) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 68 de esta Ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio, de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan, y en el caso del servicio de manipulación de mercancías, el incumplimiento reiterado de los compromisos con la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios.

o) Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.

p) Plazo de duración de la licencia.

q) Criterios de distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio, que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios, entre los que se deberá tomar en consideración la cuota de mercado en cada uno de ellos.

r) Criterios para la valoración de compensaciones económicas a aplicar a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, así como para su posterior distribución entre los prestadores del servicio abiertos al uso general.

Los Pliegos de Prescripciones Particulares, así como los acuerdos de aprobación y modificación deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico.

3. En el supuesto de que la Autoridad Portuaria participe en la sociedad titular de la licencia para la prestación del servicio, la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del mismo corresponderá a Puertos del Estado.

4. Los Pliegos de Prescripciones Particulares no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia ni ningún otro tipo de cláusula que suponga, en la práctica, la imposibilidad de que un número suficiente de operadores concurren al mercado.

5. Los Pliegos de Prescripciones Particulares regularán la responsabilidad del prestador frente a sus trabajadores y frente a terceros, y prescribirán la inclusión de las siguientes cláusulas en las licencias de prestación:

a) La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o Seguridad Social.

b) Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de

los límites señalados en las Leyes.

Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el citado a continuación:

a) Servicio de practica: 10 años.

b) Amarre y desamarre: 6 años.

c) Remolque portuario: 10 años.

d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:

1º Sin inversión significativa: 6 años.

2º Con inversión significativa en equipos y material móvil:

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, con atraque en concesión o autorización: 20 años.

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.

En otro caso: 10 años.

3º Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio:

Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos y obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 35 años.

En otro caso: 30 años.

e) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

1º Sin inversión significativa: 6 años.

2º Con inversión significativa: 12 años.

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquél, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión y, en el caso de que el prestador no sea el titular de la concesión, exista un contrato en vigor a estos efectos con éste.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias podrán ser renovadas, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en esta Ley y en las Prescripciones Particulares del servicio que se encuentren en vigor. La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de licencia. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa se entenderá otorgada la renovación.

Cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un 25 por 100 inferior al que corresponda de los apartados anteriores.

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio

portuario.

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, todos los interesados en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada servicio podrán optar a la prestación del mismo, previa su solicitud en cualquier momento y el otorgamiento por la Autoridad Portuaria, en su caso, de la correspondiente licencia.

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución se entenderá estimada la solicitud.

2. Cuando se limite el número de prestadores, las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el Pliego de Bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios. No se podrán exigir en el Pliego de Bases condiciones ni medios adicionales para la prestación del servicio a los establecidos en las Prescripciones Particulares.

El plazo para la presentación de las ofertas no podrá ser inferior a 52 días naturales desde la publicación de la convocatoria del concurso.

Si el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, éstas podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria siempre que cumplan el Pliego de Bases del Concurso, hasta que se alcance el número máximo de prestadores. La vigencia de dichas licencias será la misma que las otorgadas por concurso.

3. Tanto en el caso de que esté limitado como que no esté limitado el número de prestadores, cuando los prestadores del servicio con licencia otorgada no pudieran atender conjuntamente con los medios que tengan adscritos al servicio, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda con los indicadores de calidad establecidos en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria se lo comunicará a los titulares del servicio con el objeto de que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos por su licencia para cumplir dichos indicadores de calidad. Si persistiera esta situación, la Autoridad Portuaria considerará que existe insuficiencia de la iniciativa privada y se aplicará lo dispuesto para estos casos en el artículo 60.4 de esta Ley.

4. Los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios, así como, en su caso, la convocatoria del concurso, deberán ser publicados en el "Boletín Oficial del Estado".

5. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único; en dicho caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud. En el caso de que dicha concesión o autorización se transmita, el adquirente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en las Prescripciones Particulares.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e indisoluble a una superficie otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante y el titular de la concesión. El plazo máximo para notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular.

1. Las licencias para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular se ajustarán a los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares, con la excepción de las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto.

Los medios humanos y materiales deberán ser únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos. Dichos medios quedarán adscritos al servicio de estos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes.

2. A los efectos previstos en esta Ley, se entenderá por estación o terminal marítima de pasajeros dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional.

Asimismo, tendrá la consideración de terminal de mercancías dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo tendrá la consideración de terminal de mercancías dedicada a uso particular aquélla otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de proceso industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

A los efectos previstos en este artículo se considerará que existe grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del [artículo 87 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre](#), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

En los títulos concesionales se deberá recoger expresamente la condición de estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular.

Las terminales de mercancías de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización, y, en el caso particular de terminales otorgadas en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial, dicha planta o instalación debe estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante infraestructuras o instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora o infraestructura ferroviaria con servicios que conecten específicamente la instalación con la terminal portuaria.

3. El titular de una licencia de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular aunque el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato entre el solicitante de la licencia y el titular de la autorización o concesión, con arreglo a lo estipulado en el artículo 64.5.

En el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular tendrá derecho a la obtención de una licencia para la prestación de dichos servicios a los buques que operan en la misma, para sí mismo o, en su caso para un tercero con contrato en vigor con el titular de la concesión para la prestación de dichos servicios, tanto si está limitado el número de prestadores como si no lo está.

Artículo 66. Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. La licencia deberá incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.
- c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- d) Obligaciones de servicio público que procedan.
- e) Medios materiales mínimos y sus características.
- f) Medios humanos mínimos y su cualificación.
- g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
- h) Obligaciones de protección del medio ambiente.
- i) Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.
- j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
- k) Plazo de vigencia.
- l) Garantías.
- m) Tasas portuarias.
- n) En las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, porcentaje mínimo de trabajadores que se deben tener contratados en régimen laboral común.
- ñ) En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desecho y residuo y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio.
- o) Compensación económica, en el caso de licencias de autoprestación e integración de servicios.

2. Con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de las licencias, previa audiencia a los interesados, cuando hayan sido modificadas las prescripciones particulares del servicio. La modificación establecerá un plazo para que los titulares se adapten a lo en ella dispuesto. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.

Artículo 67. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Las licencias podrán transmitirse a personas distintas de aquellas a las que les fueron originalmente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

- a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 60.2.
- b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos establecidos en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.

c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 117.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

Artículo 68. Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Las licencias podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.

b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 60.2, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no adaptación a las prescripciones particulares del servicio que hayan sido modificadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 66.2 de esta Ley.

c) Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores de un servicio, el número de licencias en vigor supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.

d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato al que se refiere el artículo 64.5 de esta Ley.

e) Por las demás causas previstas en las prescripciones particulares del servicio.

2. Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordar la extinción de las licencias, previa audiencia al interesado, salvo en el supuesto previsto en el párrafo a) del apartado anterior, en el que la extinción se producirá de forma automática.

Artículo 69. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.

1. Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y se dividirá en tantas secciones como servicios portuarios se relacionan en esta Ley. La inscripción se practicará de oficio por la propia Autoridad Portuaria.

2. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario. La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas para la prestación de los servicios.

3. Por Orden del Ministerio de Fomento se determinarán los datos que se deberán incluir en el Registro General y en los Registros de cada Autoridad Portuaria así como el procedimiento de inscripción.

4. En ningún caso la inscripción en dicho Registro podrá ser utilizada como ventaja para acceder a la prestación de los servicios portuarios, ni su ausencia como causa de exclusión.

Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

1. Cuando el titular de la licencia para la prestación de un servicio portuario ostente una cuota de mercado superior al 50 por 100 de la actividad relacionada con la prestación de dicho servicio portuario, en un puerto, medida en términos de toneladas de mercancías manipuladas, número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados, número de unidades de arqueo bruto (GT), número de servicios realizados a buques o cantidad de desechos o residuos recogidos, o que

alcance dicho porcentaje a través de otras licencias en cuyos titulares tenga influencia efectiva, ninguna persona física o jurídica que disponga de influencia efectiva en la gestión de la misma, podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia que preste o vaya a prestar el mismo servicio portuario en el mismo puerto.

Asimismo, en el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una sociedad cuando se produzca alguno de los supuestos previstos en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del [artículo 87](#) del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

2. Si por causas sobrevenidas, derivadas de fusiones, adquisiciones u otro tipo de acuerdos societarios, una persona física o jurídica se encontrara incurso en alguno de los supuestos previstos en el apartado anterior, deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones o acciones a ejecutar en un plazo máximo de 12 meses a partir del momento en que se produjo la situación de incompatibilidad.

3. A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios portuarios estarán obligadas a comunicar a las Autoridades Portuarias su composición accionarial o cualquier cambio significativo de su composición accionarial.

4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario de practicaje no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en los artículos 81 y 82 de esta Ley.

#### Artículo 71. Separación contable.

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten en una Autoridad Portuaria, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y sus otras actividades e informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de cada uno de los servicios portuarios que presten en cada puerto. Lo mismo será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste directamente un servicio portuario.

2. Los titulares de licencias de servicios portuarios, cuando presten varios servicios portuarios o presten un servicio portuario realizando al mismo tiempo otro tipo de actividad, deberán someter sus cuentas anuales a auditoría de cuentas, de acuerdo con la normativa sobre el particular. Dichas cuentas anuales y el correspondiente informe de auditoría deberán presentarse a la Autoridad Portuaria, en el plazo máximo de quince días desde su aprobación.

#### Artículo 72. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

1. Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones más representativas y representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios.

2. Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del observatorio permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

#### Artículo 73. Comité de servicios portuarios.

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y Actas del Comité se remitirán al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

Artículo 74. Supervisión y promoción de la competencia en la prestación de los servicios portuarios:

1. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, Puertos del Estado ejercerá en este ámbito las siguientes funciones específicas, sin perjuicio de las asignadas en este mismo ámbito a otros organismos:

a) Poner en conocimiento de la Comisión Nacional de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas y conductas de las que se pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones que presenten indicios de resultar contrarios a la [Ley 15/2007, de 3 de julio](#), de Defensa de la Competencia o pudieran alterar la libre competencia entre puertos.

b) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, con arreglo a las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

c) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios portuarios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el "Boletín Oficial del Estado".

d) Autorizar, regular y controlar los servicios portuarios cuando excepcionalmente sean prestados directa o indirectamente por las Autoridades Portuarias o por una empresa en la que participe directa o indirectamente la Autoridad Portuaria, así como aprobar las tarifas en ese supuesto.

e) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más Autoridades Portuarias a fin de garantizar el marco de competencia entre puertos.

f) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, cuando trasciendan el ámbito geográfico de una Autoridad Portuaria y, en su caso, entre dos Autoridades Portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.

g) Realizar la propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificadas en el [Título IV, Capítulo III](#) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la [Disposición Final Segunda](#) de la Ley 48/2003 y cualificadas como muy graves, en cuantía inferior a 1.200.000 €.

2. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, en su propio ámbito territorial y funcional, las Autoridades Portuarias, ejercerán las siguientes funciones específicas:

a) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o puedan alterar la libre competencia entre los prestadores de servicios.

b) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de



servicios, a solicitud de éstas, en su ámbito territorial.

c) Ejercer la potestad sancionadora para los supuestos de infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificados en el Título IV, Capítulo III de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Disposición final segunda de la Ley 48/2003 y cualificadas como graves.

d) Aprobar las tarifas máximas en los servicios portuarios, excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular, cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.

## Sección 2ª Servicios técnico-náuticos

### Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaaje.

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, que se prestará a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta Ley, en el Reglamento que regula este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

2. El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaaje los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

3. El número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

4. La Administración marítima realizará las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.

La Autoridad Portuaria facilitará la formación práctica en el puerto. A tal efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaaje la obligación de las empresas prestadoras de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos. La selección de los aspirantes la realizará la Autoridad Portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la

prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, y oído el Comité de servicios portuarios y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional y expedirá sus nombramientos.

Artículo 76. Definición y características del servicio de remolque portuario.

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquel cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

2. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Artículo 77. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques.

1. Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

2. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.

3. Las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción contra incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Sección 3ª Servicio al pasaje

Artículo 78. Definición y alcance del servicio al pasaje.

1. El servicio al pasaje incluirá:

a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.

b) Servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar o lugares que se establezcan, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque desde el lugar o lugares que se establezcan, su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.

c) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

2. No estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.

#### Sección 4ª Servicio de manipulación de mercancías

##### Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

##### a) Las actividades de carga y estiba comprenden:

1º La recogida de la mercancía en la zona de almacenamiento o depósito del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.

2º La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle, o pantalán, al costado del buque.

3º El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.

4º La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.

5º El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

6º El trincaje o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

##### b) Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

1º El destrincaje o suelta de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

2º La desestiba de mercancías en la bodega o a bordo del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.

3º La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

4º El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle o pantalán al costado del buque.

5º La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal, y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.

6º El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

c) La actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque en el segundo buque.

2. A los efectos establecidos en este artículo, no tendrán la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:

a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal o de mensajería.

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados.

d) Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.

3. Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes:

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual.

c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, con sus remolques o semirremolques, cuando se realicen por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquéllos. Asimismo, está excluido del servicio de manipulación de mercancías el embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular.

d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques o semirremolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, o de rampa de embarque, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto.

Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o de instalación de descarga, o de rampa de desembarque, en operaciones directas de buque a cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin depósito intermedio hasta fuera de la zona de servicio del puerto.

En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga. En este supuesto, se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

f) Las labores de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

g) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

A estos efectos, se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

A su vez, se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

h) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo si se realizan por tubería.

i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realicen por una Empresa estibadora.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en concesión o autorización deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación y aptitud exigidos por los artículos 144 y 145 de esta Ley, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios regulada en el Título V de la presente Ley.

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador, sin necesidad de tramitar una licencia de servicio de manipulación de mercancías, el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y de calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolen el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorando de París o, independientemente de su pabellón que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

5. Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, deberán ser realizadas por los trabajadores que cuenten con alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superior que se determinen por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas del sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios de Educación, Política Social y Deporte y de Trabajo e Inmigración.

#### Sección 5ª Servicio de recepción de desechos generados por buques

##### Artículo 80. Régimen de prestación.

1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

2. A los efectos de esta Ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos), V (sólidos) y VI (residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape) del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el [Anexo VI](#) al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del [párrafo a\) del artículo 3](#) de la [Ley 10/1998, de 21 de abril](#), de Residuos.

3. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes,

elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del [Anexo V](#) de MARPOL 73/78.

4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiéndose como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga. A los efectos de esta Ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el [artículo 130](#) de la Ley 48/2003, modificado por esta Ley.

5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

6. En las Prescripciones Particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

7. El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos líquidos del Anexo I y los desechos sólidos del [Anexo V](#) del Convenio Marpol 73/78.

Si la recogida se realizara por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto la tarifa fija será un 25 por 100 superior que la establecida para la recogida en zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los Anejos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa fija, en función, entre otros, de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala en un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

a) Buques entre 0 y 2.500 GT: 1,50.

b) Buques entre 2.501 y 25.000 GT: 6.10-4 GT.

c) Buques entre 25.001 y 100.000 GT: 1,2. 10-4 GT+12.

d) Buques de más de 100.000 GT: 24,00.

El valor de la cuantía básica (R) se establece en 80 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de desechos correspondientes a los [Anexos I y V](#) de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado en base a lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración marítima en la que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por 100.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúa descarga de desechos del Anexo I acredita ante la Autoridad Portuaria mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por 100.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los Anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos:  $100 \times [1 - 0,30/(n-1)]$  por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por semana y siempre que n sea igual o mayor que 2. No obstante, en la escala donde realicen la descarga deberán abonar el importe total de la tarifa fija. En todo caso, los buques mencionados no pagarán la tarifa que le corresponde en cada puerto que escalen más de una vez por semana.

En el supuesto c) cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del [Anexo V](#) del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto; en caso de que el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del Anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes.

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona del servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones Públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.

12. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

13. Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

Sección 6ª Servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios

Artículo 81. Concepto de autoprestación.

1. A los efectos de esta Ley se considera autoprestación cuando el concesionario o el titular de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicada al uso particular se presta a sí mismo los servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, respectivamente, con personal y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación.

También se considerará autoprestación cuando una compañía naviera se presta a sí misma uno o varios servicios portuarios con personal propio embarcado para los servicios a bordo y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. En el caso de servicios de transporte marítimo de corta distancia regulares y de las autopistas del mar realizados con buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro y ferries se podrán prestar a sí mismo los servicios al pasaje y de



manipulación de mercancías utilizando también personal propio en tierra en cuyo caso será de aplicación el régimen jurídico previsto en los artículos 141 y 142.5 de la presente Ley. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolan el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o, independientemente de su pabellón, que estén considerados como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

2. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios, salvo cuando se trate de personal del buque embarcado.

#### Artículo 82. Concepto de integración de servicios.

1. A los efectos de esta Ley se considera que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular puede prestar a los buques que operan en la misma uno o varios servicios técnico-náuticos, con personal y material propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. En este supuesto, el naviero que opere en este tipo de terminales podrá elegir entre los servicios portuarios integrados y los abiertos al uso general.

2. Cuando en terminales dedicadas al uso particular con autorización para la integración de servicios la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a estos tráficos deberán ser prestados por las empresas con licencia de servicios portuarios abiertos al uso general.

#### Artículo 83. Requisitos y procedimiento de otorgamiento de las licencias de autoprestación y de integración de servicios

1. La prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación y de integración de servicios serán autorizados por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración Marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

2. Para el servicio de practica no se podrá autorizar el régimen de autoprestación, sin perjuicio de la posibilidad de obtención de exenciones de practica, conforme a lo previsto en el artículo 75. A su vez, no se podrá autorizar el régimen de integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practica, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogos características a las anteriores.

3. Las licencias que autoricen la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios deberán ajustarse a las prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 65, con las condiciones establecidas en el mismo y con las que, en su caso, haya determinado la Administración Marítima en el informe emitido.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en este régimen no se podrá exigir un número mayor de medios humanos y materiales que los correspondientes a las operaciones unitarias previstas en la terminal, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

4. Las licencias para la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán como máximo por el plazo previsto en el artículo 63, pudiendo ser renovadas conforme lo indicado en dicho artículo. Estas licencias únicamente podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 60 para limitar el número de prestadores.

#### Artículo 84. Compensaciones económicas.

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, los titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la cobertura universal, la regularidad y la continuidad de los servicios.

2. El valor de dicha compensación se establecerá para cada licencia de conformidad con los criterios objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos al efecto en las prescripciones particulares de los servicios. Para cada servicio, dicho valor será un porcentaje de los costes fijos que le corresponderían a un único prestador abierto al uso general con los medios humanos y materiales mínimos exigidos por el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio. Dicho porcentaje no podrá ser mayor que el porcentaje que representa sobre el total de actividad anual de cada servicio portuario la realizada por el titular de una licencia de autoprestación o integración del servicio, en el ámbito geográfico y, en su caso, en el tipo de tráfico y mercancía, afectado por las prescripciones particulares del servicio que sean de aplicación.

3. La compensación anual será facturada por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares de los servicios, si hubiere prestadores del servicio abiertos al uso general, distribuyéndose entre los mismos con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

#### CAPÍTULO IV

##### **Del servicio de señalización marítima**

#### Artículo 85. Concepto y regulación.

1. El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

Quedan excluidos de este servicio:

a) La instalación y mantenimiento de los dispositivos anteriormente citados, que sirvan para la aproximación y acceso del buque a los puertos marítimos de competencia de las Comunidades Autónomas y el balizamiento de su zona de servicio.

b) La instalación y mantenimiento del balizamiento de cualesquiera otras instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.

c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación.

d) El balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, que deberán ser realizados y abonados por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.

e) El servicio de balizamiento de las zonas de baño y de lanzamiento y varada de artefactos flotantes de recreo en las playas.

f) El servicio de control, ayuda del tráfico marítimo y otras ayudas que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima o a cualquier otra Administración con competencias en la materia.

g) Los dispositivos necesarios para señalar la aproximación, el acceso y la navegación por el interior de los puertos de titularidad estatal.

2. Corresponde a Puertos del Estado determinar la procedencia o no del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación, previo dictamen de la Comisión de Faros, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. Por razones de seguridad o urgencia, Puertos del Estado podrá autorizar balizamientos provisionales, sin perjuicio de los que definitivamente sean aprobados. La composición y funciones de la Comisión de Faros serán determinadas por el Ministerio de Fomento.

3. En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado 1, el proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la Comunidad Autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, por el titular, promotor o responsable de la instalación, o por el causante del obstáculo artificial, según proceda, de conformidad con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros.

4. A las Autoridades Portuarias, como parte del servicio de señalización marítima, se les asignan las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria.

b) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos establecidos por Puertos del Estado, de forma que, en el supuesto de que los responsables de su instalación y mantenimiento no los ejecuten en el plazo establecido, será ejecutado por la Autoridad Portuaria a costa de aquéllos.

c) Informar, con carácter vinculante, los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes, cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros.

d) Inspeccionar las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y, en su caso, a costa de éstos, la adopción de las medidas conducentes al restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda.

5. Los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima tienen la obligación de comunicar tanto la puesta en servicio de nuevas señales, como las incidencias que se produzcan al Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima u órgano competente, a los efectos de su difusión a navegantes, cuando proceda. Asimismo se deberá comunicar a Puertos del Estado. Las ayudas a la navegación a las que se refiere el apartado 1 son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.

6. Previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, la Comunidad Autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación de los mismos a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la Comunidad Autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.

7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.

## CAPÍTULO V

### **De los servicios comerciales**

Artículo 86. Definición y régimen de aplicación.

1. A los efectos previstos en esta Ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta Ley para los servicios comerciales.

Artículo 87. Régimen de Prestación de servicios comerciales y otras actividades.

1. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

2. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a los condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

3. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

4. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Ésta se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

5. Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:

a) Objeto del servicio o de la actividad.

b) Plazo de otorgamiento.

c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.

d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio

o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.

e) Tasa de actividad que corresponda.

6. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Transcurso del plazo previsto en la autorización

b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el título habilitante.

c) Por las demás causas previstas, en su caso, en las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

Artículo 88. Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precios privados.

Artículo 89. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.

1. Las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el Servicio de manipulación de Mercancías, tal como se define en el artículo 79, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria».

### Artículo 3.

#### **Modificación de otros preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General y adición de nuevos**

Los preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, que a continuación se relacionan, quedan modificados en los términos siguientes:

1. Se modifican los apartados 1 y 3 del artículo 38, que tendrán la siguiente redacción:

«1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del puerto que contemple la nueva configuración.

A estos efectos, se entenderá por límite físico exterior en el lado marítimo el definido por la Zona I de las aguas portuarias.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del Plan Director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, los estudios de evaluación de impacto ambiental que procedan, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

La aprobación del Plan Director de infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta Ley».

2. Se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 39, que tendrán la siguiente redacción:

«1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en el artículo 7 de la presente Ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en de la presente Ley.

4. El proyecto de Plan de Empresa irá acompañado por una Memoria de Sostenibilidad que se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que será aprobada, junto con los indicadores de sostenibilidad ambientales, por Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias».

3. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 43, que tendrán la siguiente redacción:

«3. Las cuentas anuales, con el contenido determinado por el Plan General de Contabilidad vigente, deberán formularse, según el caso, por el Presidente de la Autoridad Portuaria o de Puertos del Estado, en el plazo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico y, una vez auditadas por la Intervención General de la Administración del Estado, serán aprobadas, según el caso, por los respectivos Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado. La aprobación deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Los resultados de cada ejercicio, positivos o negativos, se aplicarán a las correspondientes cuentas de resultados acumulados integrantes de los fondos propios del organismo, y se destinarán a las funciones previstas en la Ley para el mismo.

4. Puertos del Estado elaborará anualmente una memoria, balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de flujos de efectivo y estado de cambios en el patrimonio neto agregados del sistema portuario de titularidad estatal, que se incluirán en el informe relativo a la ejecución de la política portuaria que se eleve anualmente a las Cortes Generales. Dicho informe incorporará como anexo los mismos datos de cada Autoridad Portuaria».

4. Se incorpora un nuevo apartado 6 al artículo 44 con el siguiente contenido:

«6. Puertos del Estado acordará con las Autoridades Portuarias la adopción de las medidas correctoras de las deficiencias que se detecten en los informes de control, realizando el seguimiento periódico de su cumplimiento, e informará de su adaptación a los distintos órganos de control».

5. El párrafo primero, del apartado primero del artículo 50 tendrá la siguiente redacción:

«Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquéllas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de acuerdo con lo previsto en el artículo 60.4 de esta Ley. Tampoco

podrán participar en sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios».

6. Se modifica el artículo 53, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 53. Estructura de personal.

1. La estructura de personal de los organismos públicos portuarios responderá a los criterios de actuación, a los objetivos generales de gestión, y a las necesidades de recursos humanos del conjunto del sistema portuario fijados en el Marco Estratégico.

2. La estructura de personal agregada del sistema portuario, la de cada Autoridad Portuaria y su evolución plurianual, así como la oferta anual de empleo, serán aprobadas por Puertos del Estado, y serán objeto en su caso de revisión anual.

3. Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación tanto temporal como fija en el conjunto del sistema portuario y la distribución de la oferta anual de empleo».

7. Se modifican los dos últimos párrafos del apartado 1 del artículo 94, que tendrán la siguiente redacción:

«En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el [artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio](#), de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite inferior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente

sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 ó 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia».

8. La denominación del Capítulo IV del Título IV y artículo 96 tendrá la siguiente redacción:

#### «CAPÍTULO IV

#### **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios**

Artículo 96. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 94 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta Ley.

4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

b) Simultáneamente la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al



expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.

c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a Puertos de Estado. En el caso de que el informe de la administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y de Mar a un período de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.

d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.

f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquellas que no puedan aceptarse.

g) Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el "Boletín Oficial del Estado".

7. Con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del plan especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio de un puerto deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto.

Asimismo, recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial de acuerdo con lo establecido en el párrafo primero del [artículo 18.2.c\)](#) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes».

9. El artículo 97 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 97. Modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta Ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. Asimismo tendrán el carácter de modificación no sustancial la alteración de la delimitación interna de la zona de servicio como consecuencia de la asignación de espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

3. La aprobación o la modificación de un plan director podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios con el objeto de incorporar al mismo en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo».

10. El artículo 98 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 98. Efectos de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios sobre las concesiones y autorizaciones.

1. No se podrán otorgar concesiones o autorizaciones en áreas asignadas a usos no compatibles con su objeto concesional, de acuerdo con lo establecido en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se encuentre en vigor. Asimismo, las concesiones o autorizaciones otorgadas que resulten incompatibles con las determinaciones establecidas en una nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuere preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 114 y 124 de esta Ley.

2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las concesiones o

autorizaciones, o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones y autorizaciones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios».

11. El párrafo 1º del apartado 2 del artículo 102 tendrá la siguiente redacción:

«Las solicitudes que se opongán a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en el Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario».

12. Se modifica la letra b) y se añade una nueva letra d) al apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

«b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias y que, en todo caso, sea superior al 20 por 100 del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 35 años. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

d) Cuando el concesionario que sea titular de una licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, incremente el porcentaje de trabajadores contratados en relación laboral común por encima del mínimo establecido, el plazo inicial de la concesión podrá ser ampliado, a criterio de la Autoridad Portuaria, sin que en ningún caso se supere en total el plazo máximo de 35 años, independientemente de que la posibilidad de prórroga esté o no contemplada en el título concesional.

El citado incremento en el plazo de vigencia de la concesión podrá ser, como máximo, de un 35 por 100 para el caso de que el número de trabajadores contratados en relación laboral común cubra el 100 por 100 de las actividades integrantes del servicio portuario, reduciéndose proporcionalmente para porcentajes inferiores, y siempre que dicho aumento porcentual no se haya producido como consecuencia de la disminución del tráfico de la concesión, y se mantengan durante el plazo ampliado las condiciones que dieron lugar a la prórroga».

13. El artículo 108 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 108. Iniciación del procedimiento. Otorgamiento directo.

El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado, incluyendo un trámite de competencia de proyectos, o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

No obstante lo previsto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá acordar el otorgamiento directo de concesiones demaniales a un solicitante, cuando sean compatibles con sus objetivos, en los siguientes supuestos:

a) Cuando el solicitante sea otra Administración Pública o, en general, cualquier persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, y para el cumplimiento de sus propias competencias o funciones, siempre que las mismas no se realicen o puedan realizarse en régimen de concurrencia con la iniciativa privada. En ningún caso se podrá acordar el otorgamiento directo cuando el objeto concesional esté relacionado con la prestación de servicios portuarios, salvo que se den los casos de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada previstos en esta Ley. A estos efectos, se entenderá por persona jurídica de derecho privado perteneciente al sector público a

la sociedad mercantil en cuyo capital sea mayoritaria la participación directa o indirecta de una o varias Administraciones Públicas o personas jurídicas de derecho público.

b) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o éste hubiera resultado fallido como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones previas a la formalización del otorgamiento por parte del adjudicatario, siempre que no hubiera transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquéllas en que se hubiese producido la adjudicación. En el caso de que el concurso resultara fallido, cuando haya habido más de un licitador en el concurso que cumpla las condiciones de otorgamiento, la concesión se otorgará a la oferta que resulte más favorable de entre las restantes, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de bases del concurso. En el caso de que el concurso hubiera sido declarado desierto, no se podrá otorgar la concesión en condiciones más favorables de las previstas en el pliego de bases del concurso.

c) Cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2.500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, saneamiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o eléctricas, conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general.

En estos casos, el procedimiento de otorgamiento de la concesión será el previsto en los apartados 2 y siguientes del artículo 110, sin necesidad de convocatoria de concurso ni del trámite de competencia de proyectos».

14. La letra c) del apartado 1 del artículo 109 tendrá la siguiente redacción:

«Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria».

15. El párrafo 1º del apartado 2 del artículo 109 tendrá la siguiente redacción:

«2. No se admitirán aquellas solicitudes que se opongan a lo dispuesto en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se pueda originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario».

16. Se modifica el apartado 1 del artículo 110, que queda redactado como sigue:

«1. Presentada una solicitud que se refiera a alguno de los supuestos previstos en las letras a), c) y d) del artículo 111.1, la Autoridad Portuaria deberá convocar concurso, siguiendo la tramitación prevista en el artículo 111. En los demás casos, la Autoridad Portuaria podrá convocar concurso, o bien iniciar un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el "Boletín Oficial del Estado", en el que se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por la Autoridad Portuaria, el mismo o distinto objeto que aquélla, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior. En este trámite de competencia de proyectos se respetará la confidencialidad de los proyectos y de la documentación aportada.

Cuando en el trámite de competencia de proyectos se formulen varias solicitudes, el Consejo de Administración, seleccionará aquella que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en el supuesto previsto en el artículo 111.1.b) en el que deberá convocarse un concurso. Si en dicho trámite no se presentan otras

solicitudes, continuará el procedimiento, de acuerdo con lo previsto en los siguientes apartados».

17. Se modifican los apartados 1 c), 3 a) 2º y 4 del artículo 111 con la siguiente redacción:

«1...c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares, salvo cuando el solicitante sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan como máximo un límite del 20 por 100 para el número de atraques destinados a embarcaciones con eslora superior a 12 m.

3... a).

2º Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos. Con carácter general, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación las medidas de carácter medioambiental y de responsabilidad social corporativa propuestas. En los concursos a que se refiere las letras a), c) y d) del apartado 1 de este artículo, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación la estructura tarifaria y las tarifas máximas aplicables a los usuarios. A su vez, en los concursos a que se refiere la letra c) podrá también incluirse como criterio de adjudicación el compromiso de realización en las instalaciones náutico-deportivas de actividades de carácter formativo o educativo sin fines lucrativos.

4. La convocatoria del concurso se publicará en el "Boletín Oficial del Estado", así como en el DOUE en aquellos casos en que el valor de las obras a ejecutar por el concesionario sean igual o superiores al límite establecido en el [artículo 16](#) de la [Ley 31/2007, de 30 de octubre](#), pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 30 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público».

18. Se modifica la letra c), d) y el penúltimo párrafo del apartado 1 y se añade una nueva letra e) al apartado 1 del artículo 114 con la siguiente redacción:

«c) Cuando lo exija su adecuación a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios o al Plan Especial de ordenación de las zonas de servicio de los puertos gestionados por una Autoridad Portuaria.

d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en los Planes Directores de los puertos gestionados por una Autoridad Portuaria.

e) Cuando lo exijan razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales y terroristas o a la protección del medio ambiente.

En los tres últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a una indemnización que se calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124.6 de esta Ley, descontando los beneficios futuros, estimados de forma motivada, de la concesión durante el período restante de vigencia de la concesión revisada. En el supuesto de que la revisión suponga una modificación de la ubicación de la concesión, deberán abonarse además los gastos que origine el traslado. El pago del valor de la indemnización y de los gastos del traslado podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o con la modificación de las condiciones de la concesión revisada.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria y el titular de la concesión no pudieran llegar a un acuerdo sobre la cuantía de la indemnización, determinada de acuerdo con los criterios anteriores, en su caso sobre los gastos imputables al traslado, sobre la forma de pago o sobre las condiciones de la concesión revisada, la Autoridad Portuaria podrá iniciar el proceso de rescate de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo 124».

19. Se sustituye la denominación del artículo 115 y se añaden dos nuevos apartados con la siguiente redacción:

«Artículo 115. División y unificación de concesiones.

3. Será admisible la unificación de dos o más concesiones de un mismo titular a petición de éste, previa autorización de la Autoridad Portuaria, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común.

b) Las concesiones deben formar una unidad de explotación. A estos efectos, se entenderá que existe unidad de explotación cuando las concesiones desarrollen la misma actividad y dispongan de elementos comunes necesarios para su correcta explotación o cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones suponga una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.

4. Previamente a la resolución sobre la solicitud de unificación, la Autoridad Portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo. El plazo que reste de la concesión unificada no será superior a la resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de la Autoridad Portuaria, por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictará la correspondiente resolución. En casos de denegación, se mantendrán cada una de las concesiones que fueron otorgadas».

20. Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 123, que queda redactada como sigue:

«l. Persistencia en el incumplimiento del compromiso de superar el número mínimo de trabajadores que deben contratarse en relación laboral común adquirido por la empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías, si hubiera sido considerado como criterio en los pliegos de bases de los concursos para la adjudicación de concesiones de dominio público, tras haber mediado sanción con arreglo a lo que se dispone en el [artículo 115.1.c\)](#) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre».

21. Se modifican los apartados 1 y 2, así como el apartado 6, del artículo 124, quedando como sigue:

«1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección del medio ambiente, así como para la ejecución de obras, para la ordenación de terminales o para la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización del titular, podrá proceder al rescate de la concesión. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesiones.

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración de su necesidad por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección al medio ambiente, o por el interés portuario de las obras o de los servicios, y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllos. Corresponde al Consejo de Administración las declaraciones de interés general o de interés portuario, respectivamente, y al Presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento.

El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.

6. La valoración de las indemnizaciones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

a) El valor de las obras e instalaciones rescatadas que hayan sido realizadas por el concesionario y estén establecidas en el título concesional, calculado de acuerdo con los criterios establecidos a estos efectos en el apartado 3 c) del artículo 10 de esta Ley.

En ningún caso se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Autoridad Portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

b) La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el período de concesión restante, con un máximo de tres anualidades. Para ello se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario. No obstante, en el caso de que el concesionario aceptara el pago de la indemnización mediante el otorgamiento de una nueva concesión o solicitara una nueva concesión para la misma o similar actividad, para el cálculo de la indemnización se descontarán los beneficios futuros asociados a dicha concesión, estimados de forma motivada».

22. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 126, que tendrán la siguiente redacción:

«2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y explotación de un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente, siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general.

3. La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación

El contrato de concesión de obra pública portuaria reconocerá al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o de parte de la obra, o dicho derecho acompañado del de percibir un precio o cualquier otra modalidad de financiación de las obras reguladas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

A estos efectos, se entiende por explotación de una obra pública portuaria la puesta a disposición de la misma a favor de los prestadores de servicios o de los usuarios de aquélla para su ocupación, utilización o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica».

23. Se modifica el artículo 130, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 130. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el [Real Decreto 1381/2002](#), previo informe de Puertos del Estado.

2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 80 de esta Ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así

como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los Anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la Normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de desechos y residuos con arreglo a lo indicado en el [Anexo I](#) del Real Decreto 1381/2002, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que pasará a formar parte del Plan de Recepción del puerto. Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales».

24. Se modifica el apartado 1 del artículo 132, con el siguiente contenido:

«1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la Normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la Normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de



las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente».

25. Se modifica el contenido de la Disposición adicional primera, que tendrá la siguiente redacción:

«El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario a que se refiere el apartado 3 del artículo 1 de esta Ley se establece en el 2,5 por 100».

26. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional decimotercera que quedará con la siguiente redacción:

«2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad».

27. Se modifica los apartados 2 y 3 de la disposición adicional decimotercera que quedarán con la siguiente redacción:

«2. Se considerará abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la [Ley 30/1992, de 26 de noviembre](#), de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observará, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.

b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria».

28. Se adiciona una nueva disposición adicional vigésimo primera con el siguiente contenido:

«Disposición adicional vigésimo primera. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje.

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (M), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E),

de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) y de la tasa de ayudas a la navegación (A), establecidas en la presente Ley, podrán ser revisadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso, se apruebe.

2. El valor de la cuantía básica de la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques (R) establecido en la presente Ley, podrá ser revisada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

3. Las Autoridades Portuarias acordarán con el organismo público Puertos del Estado, en el marco de los acuerdos del Plan de Empresa, las correspondientes propuestas de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de acuerdo con los límites y criterios establecidos en el artículo 7 g) de esta Ley. El acuerdo finalmente alcanzado se elevará al Ministerio de Fomento, que lo remitirá, si procede, al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

4. El Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Intervención General de la Administración del Estado, establecerá los criterios de elaboración de las contabilidades de costes que han de desarrollar las Autoridades Portuarias, con el objeto de que las propuestas de coeficientes correctores tomen en consideración la estructura de costes con idéntica metodología en todas las Autoridades Portuarias. Asimismo, dicho Departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas.

5. Hasta la aprobación de los criterios generales que deben regir las propuestas de coeficientes correctores y de los criterios de contabilidad de costes, las Autoridades Portuarias podrán realizar libremente sus propuestas de coeficientes correctores, siempre que respeten los límites establecidos en el apartado 7 g) de esta Ley».

29. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo segunda, que tendrá el siguiente contenido:

«Disposición adicional vigésimo segunda. Instrucciones técnicas en el servicio de manipulación de mercancías.

Por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, oído Puertos del Estado previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas del sector, se aprobarán las Instrucciones Técnicas correspondientes a la maquinaria específica para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías».

30. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo tercera, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo tercera. Suspensión temporal del régimen jurídico que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio de manipulación de mercancías en cada puerto, así como su eventual repercusión negativa sobre la economía nacional o sobre distintos sectores económicos afectados por el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación de dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en la presente Ley respecto a dicho régimen, estableciendo al efecto las medidas necesarias para mantener la regularidad y continuidad precisas para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. Tal suspensión se mantendrá mientras permanezcan las circunstancias y condiciones que la justifiquen, con objeto de garantizar una adecuada ordenación y desarrollo de la actividad económica en el sector afectado».

31. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo cuarta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo cuarta. Autorización extraordinaria de atraque en los puertos españoles.

El Ministro de Fomento, podrá acordar, con carácter imperativo, que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar el atraque en un puerto español específico, de un determinado buque o grupo de buques, cuando concurren acreditadas razones de defensa, orden público o cualquier otra causa de interés público que así lo requiera, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Director General de la Marina Mercante, previstas en la Disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Autoridad Portuaria o la Administración autonómica, en el caso de puertos de su competencia, afectada por la decisión señalada en el párrafo anterior será oída, siempre que sea posible, en las 48 horas previas a la adopción del acuerdo, debiendo en todo caso prestar la colaboración necesaria para la ejecución de la decisión adoptada».

32. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo quinta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo quinta. Recursos contra acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias u omisiones de los mismos que sean contrarios a lo prevenido en el Plan de Empresa, aprobado con arreglo a lo previsto en el artículo 36 de esta Ley, o que incurran en cualquier otra infracción de lo previsto en esta Ley, podrán ser recurridos ante el Ministro de Fomento, en el plazo de un mes, computado desde que se tenga conocimiento de su contenido. Este recurso se regirá por lo establecido en el [capítulo II del Título VII](#) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Están legitimados para interponer el citado recurso, las Comunidades Autónomas y Puertos del Estado, oídas, en su caso, las organizaciones empresariales o sindicales interesadas, que sean relevantes en el ámbito portuario estatal. En los recursos presentados por Puertos del Estado, será preceptivo el informe previo de la Comunidad Autónoma en la que se ubique la Autoridad Portuaria. Asimismo, se recabará informe de Puertos del Estado cuando el recurso sea interpuesto por una Comunidad Autónoma.

Este recurso se entiende sin perjuicio de las facultades de revisión de oficio reguladas en el [capítulo I del Título VII](#) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, ejercidas con arreglo a lo previsto en la [disposición adicional decimosexta](#) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado».

33. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo sexta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo sexta. Especialidad en la aplicación del Estatuto Básico del Empleado Público.

No será de aplicación al personal de los organismos portuarios lo dispuesto en el [apartado 2 del artículo 9](#) de la [Ley 7/2007, de 12 de abril](#), del Estatuto Básico del Empleado Público».

34. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo séptima, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo séptima. Contratación mínima de personal estibador en relación laboral común por las empresas estibadoras.

El número de trabajadores contratados en relación laboral común será el que se determine en la licencia del servicio de manipulación de mercancías que, en todo caso, deberá cubrir, al menos, una cuarta parte de la actividad total de la empresa en este servicio en cómputo interanual, salvo lo previsto a estos efectos en el apartado 4 del artículo 141 del título V de esta Ley.

En las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías se establecerá, como causa de extinción, el incumplimiento de la obligación de mantener contratados en relación laboral común el número de trabajadores que se corresponda con el porcentaje al que se refiere el apartado anterior.

Igualmente, los acuerdos del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria sobre el otorgamiento de nuevas licencias del servicio de manipulación de mercancías o sus prórrogas en los que no se dé cumplimiento a dicha obligación serán nulos de pleno derecho.

Los pliegos de bases de los concursos para la adjudicación de concesiones de dominio público cuyo titular vaya a prestar el servicio de manipulación de mercancías, incluirán, como criterio de adjudicación de aquéllas, el compromiso del licitador de superar el número mínimo de trabajadores a contratar en relación laboral común establecido en el párrafo primero de este apartado. El incumplimiento posterior de este compromiso determinará la caducidad de la concesión.

Asimismo, los pliegos condicionarán el otorgamiento de prórrogas de las señaladas concesiones a haber alcanzado un determinado porcentaje de estibadores portuarios en relación laboral común, por encima del porcentaje establecido en el párrafo primero de este apartado. Reglamentariamente se establecerá el plazo máximo de las prórrogas, que en su caso se otorguen, en función del porcentaje de estibadores portuarios en relación laboral común».

35. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo octava con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo octava. Publicidad de las normas de contratación.

Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la [disposición adicional vigésimo quinta](#) de la [Ley 30/2007, de 30 de octubre](#), de Contratos del Sector Público, serán aprobadas por el Ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado».

36. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo novena con la siguiente redacción:

«A los efectos de aplicación del régimen económico del sistema portuario previsto en esta Ley y, en particular, del establecimiento y exigencia de las tasas portuarias con respecto al transporte marítimo de tránsito internacional, las terminales de los puertos canarios al estar situados en una región ultraperiférica europea, tendrán la consideración de plataforma logística atlántica para Europa, por lo que podrán aplicar el máximo de bonificación prevista para este supuesto».

37. La disposición transitoria segunda tendrá la siguiente redacción:

«La mención realizada en el apartado 2 de la disposición transitoria segunda al artículo 19 se tendrá por hecha al artículo 10».

38. La disposición transitoria duodécima queda redactada de la forma siguiente:

«Disposición transitoria duodécima. Régimen de determinadas empresas exentas del servicio de manipulación de mercancías.

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio de estiba y desestiba al amparo del [artículo 2.g\)](#) del Real Decreto-ley 2/1986 quedarán excluidas de la obligación de participar en las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios, hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 144 y 145 respecto de la capacitación de su personal».

39. Se añade una nueva disposición transitoria decimoquinta, que tendrá el siguiente contenido:

«Disposición transitoria decimoquinta. Régimen transitorio para el otorgamiento de bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales.

Hasta que se aprueben las guías de buenas prácticas ambientales de la operativa de buques en los puertos, las Autoridades Portuarias otorgarán la bonificación prevista en el artículo 19.1.a) de esta Ley, si la empresa Naviera que opera el buque dispone únicamente de la certificación del cumplimiento por el buque de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, emitida por una entidad de certificación acreditada para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum».

40. El actual Anexo «Asignación de grupos de mercancías», pasa a ser Anexo I con la misma denominación, asignándose al Grupo 3 las mercancías con los siguientes códigos:

0302B, 0303A, 0303B, 0304, 0305, 0306 y 0307.

Además, se desagregan los siguientes códigos:

a) El código 3825 en los dos siguientes:

3825 A: Productos residuales de la industria química o de las industrias conexas, no expresados ni comprendidos en otra parte; lodos de depuración; los demás desechos citados en la Nota 6 de este capítulo.

3825 B: Desechos y desperdicios municipales, asignándose al grupo 2 las mercancías con el código 3825 B.

b) El código 8702 en los dos siguientes:

8702 A: Vehículos automóviles para el transporte de diez personas o más, conductor incluido, excluidos los vehículos eléctricos o híbridos.

8702 B: Vehículos automóviles eléctricos o híbridos para el transporte de diez personas o más, asignándose al grupo 4 las mercancías con el código 8702 B.

c) El código 8703 en los dos siguientes:

8703 A: Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida núm. 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, que no sean eléctricos o híbridos.

8703 B: Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida núm. 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, que sean eléctricos o híbridos, asignándose al grupo 4 las mercancías con el código 8703 B.

41. El actual Anexo «Asignación de grupos de mercancías», pasa a ser Anexo I con la misma denominación y se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

## «ANEXO II

### Glosario de definiciones a efectos de esta Ley

1ª Arqueo bruto (GT): es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969).

2ª Eslora total: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí. La eslora total excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la identidad estructural de la embarcación.

3ª Manga: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación situados uno en la parte más a estribor y el otro en la parte más a babor. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto y paralelos a la eslora, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí.

4ª Salida marítima de mercancías: operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre, el embarque de éstas o sus productos derivados en un buque o medio flotante y su salida por vía marítima.

5ª Entrada marítima de mercancías: operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima, su desembarque desde un buque o medio flotante a tierra o a un medio de transporte terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.

6ª Transbordo de mercancías: operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

7ª Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

8ª Tránsito terrestre: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.

9ª Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.

10ª Pasajero de crucero turístico en tránsito en un puerto: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero que inician y finalizan su viaje en otro puerto.

11ª Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.

12ª Puerto base de cruceros: puerto en el que, para una escala determinada, se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que en la escala inician o finalizan el crucero al menos un 50 por 100 del total de pasajeros de esa escala.

b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inician o finalizan su viaje no sea inferior a 250.

Se entiende que inician o finalizan el crucero aquellos pasajeros que no sean declarados en régimen de crucero turístico en tránsito.

13ª Compañía de cruceros: empresa naviera o conjunto de empresas navieras, del mismo grupo empresarial, dedicadas a la explotación de buques de pasajeros tipo crucero turístico.

14ª Estación o terminal marítima de pasajeros: instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el

depósito o almacenamiento temporal de los vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

15ª Pasajero: persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía.

16ª Estación o terminal marítima de pasajeros dedicadas a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

17ª Terminal de mercancías dedicada a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo es aquella otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de proceso industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

18ª Empresa estibadora: aquella que es titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

19ª Grupo empresarial: se entenderá aplicable este concepto en los supuestos a los que se refiere el artículo 42.1 del Código de Comercio y el [artículo 87](#) del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

20ª Servicio marítimo: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.

21ª Servicio marítimo regular: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga, y además, se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia de la menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

22ª Servicio marítimo de autopistas del mar: aquel servicio marítimo regular, de alta frecuencia y regularidad, destinado a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera, que conecte los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea. Además, deberán formar parte integrante de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte, de conformidad con lo establecido en la [Decisión núm. 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004](#), por la que se modifica la Decisión núm. 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte y con el [Reglamento \(CE\) núm. 807/2004](#), o de las acciones correspondientes de Autopistas del Mar del programa Marco Polo, con arreglo al [Reglamento \(CE\) 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009](#), que modifica el [Reglamento \(CE\) 1692/2006](#), por el que se establece el segundo programa Marco Polo.

23ª Referencial del servicio: documento normativo que contiene las características técnicas certificables del servicio y el plan para verificar el cumplimiento de las mismas.

24ª Referencial específico del servicio: referencial adaptado al esquema o estructura de operaciones y servicios propios de un determinado puerto.

25ª Excursiones marítimas: aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un período de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros.

26ª Gran reparación: A los efectos de esta Ley, se entenderá por gran reparación la definida en el [apartado 33 del artículo 2 del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre](#), por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.

27ª Transporte marítimo de corta distancia (TMCD): aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías y/o pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo».

#### **Artículo 4.**

### **Adición del Título V a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General**

#### **«TÍTULO V**

#### **Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías**

#### **CAPÍTULO I**

#### **De las Sociedades de Gestión de la puesta a disposición de trabajadores**

Artículo 133. Modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios.

1. En los puertos de interés general podrá constituirse, sin perjuicio de la obligación de conversión de las Sociedades Estatales de Estiba y las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico existentes a la entrada en vigor de la presente Ley, una sociedad anónima mercantil privada que tendrá por objeto social la gestión de la puesta a disposición de sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que éstos demanden para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de su plantilla, como consecuencia de la irregularidad de la mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en dicho servicio portuario. Además podrá poner a disposición de los accionistas, trabajadores para desarrollar actividades comerciales sujetas a autorización en la zona de servicio de los puertos, siempre que dichos socios estén debidamente autorizados para realizarlas. Igualmente será objeto de estas sociedades la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las actividades que integran el servicio de manipulación de mercancías.

También incluirá en su objeto social la puesta a disposición de trabajadores a las empresas que estén autorizadas para la realización de actividades comerciales que no tienen la consideración de servicio portuario de manipulación de mercancías de acuerdo con lo previsto en el artículo 79.3.c) de esta Ley.

2. Dicha sociedad se regirá por lo dispuesto en esta Ley y supletoriamente por el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el



Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas y, en su caso, por la legislación que lo modifique o sustituya.

3. La denominación de cada Sociedad será la que se establezca en los estatutos de la misma, debiendo figurar en ella la expresión "Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios" o las siglas SAGEP, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

#### Artículo 134. Capital Social y su distribución.

1. Todas las empresas que deseen prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías y obtengan la correspondiente licencia deberán, en su caso, integrarse como partícipes en el capital de la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios. Se exceptúan de esta exigencia las empresas con licencia para autoprestación.

El titular de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías que quede exento de participar como accionista en la SAGEP de acuerdo con el supuesto anterior deberá:

Contratar en régimen laboral común un número de trabajadores de la SAGEP que se corresponda a las jornadas trabajadas en el último año para dicho titular en las actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías. Las ofertas de trabajo consideradas adecuadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 142.3 que sean rechazadas por los trabajadores se computarán como válidas a estos efectos.

En el caso de que el solicitante de una licencia de autoprestación no formara parte de la SAGEP o, en su caso, de la APIE o SEED correspondiente, previamente a dicha solicitud deberá en primer lugar ofertar la contratación en régimen común de los trabajadores necesarios para el desarrollo de las actividades y tareas de dicho servicio a través de ofertas nominativas o innominadas a los trabajadores de dicha Sociedad. Las ofertas de trabajo consideradas adecuadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 142.3 que sean rechazadas por los trabajadores se computarán como válidas a estos efectos.

2. El capital social inicial de la SAGEP se fijará en los Estatutos de la Sociedad que se aprueben en el momento de su constitución, distribuyéndose entre los titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en vigor en ese momento en el puerto, que no estén exentos de participación en la citada sociedad mercantil de acuerdo con lo dispuesto en el apartado I de este artículo, de acuerdo con los siguientes criterios:

1º El 50 por 100 del capital se distribuirá proporcionalmente entre el número de titulares de licencias de prestación del servicio de manipulación de mercancías.

2º El restante 50 por 100 se distribuirá entre dichos titulares en función del grado de utilización temporal de la plantilla, medido en volumen de facturación.

3. La distribución del capital social se revisará en los plazos y términos que establezcan los Estatutos de la Sociedad, con el objeto de reajustar periódicamente la composición accionarial a los anteriores criterios. En cualquier caso, se revisará automáticamente cuando se deba producir el ingreso o separación de un accionista de acuerdo con lo previsto en esta Ley. En el caso de incorporación de nuevos accionistas, el 2º criterio se aplicará considerando las estimaciones razonables de los nuevos accionistas sobre sus necesidades de trabajadores de la sociedad durante el primer año de pertenencia a la misma.

En esos casos, la nueva participación de los accionistas en el capital de la Sociedad será fijada por el Consejo de Administración de la SAGEP en un plazo máximo de 15 días desde que la Autoridad Portuaria comunique a la Sociedad la obtención de la correspondiente licencia, la pérdida de la misma o certifique que su titular está sujeto a alguna de las causas de exención de participación en la SAGEP o que deja de estarlo. Si el Consejo de Administración de la Sociedad no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, la persona física o jurídica con derecho y deber de ser miembro de la SAGEP, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y

obtener la puesta a disposición de trabajadores que necesite.

4. Los reajustes en la composición accionarial conllevarán para los accionistas el derecho a la liquidación y la obligación de adquisición de las participaciones sociales que correspondan como consecuencia del reajuste efectuado.

5. En ningún caso, podrán ser accionistas de la SAGEP quienes no tengan en vigor una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, ni separarse de la Sociedad ningún titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, salvo las exenciones previstas en el apartado 1 de este artículo.

6. La SAGEP no podrá poseer directa o indirectamente participación en ningún tipo de sociedad.

#### Artículo 135. Órgano de gobierno.

La Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios se regirá por un Consejo de Administración. Los Estatutos de la Sociedad determinarán la composición de dicho órgano. Dichos Estatutos recogerán que un representante designado por la Autoridad Portuaria, en la que la SAGEP desarrolle su actividad, forme parte del Consejo de Administración en calidad de consejero independiente.

#### Artículo 136. Impugnación de acuerdos.

1. Podrán ser impugnados los acuerdos de la Junta General de Accionistas o del órgano de gobierno de la SAGEP que sean contrarios a la Ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a los Estatutos o lesionen en beneficio de uno o varios accionistas, o de terceros, los intereses de la Sociedad.

2. Serán nulos los acuerdos contrarios a la Ley. Los demás acuerdos serán anulables. La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijado en la Ley de Sociedades Anónimas.

3. Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos o anulables todos los accionistas, los miembros de su órgano de gobierno, la Autoridad Portuaria en que la SAGEP ejerza su actividad y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

4. Los acuerdos que resulten gravemente dañosos para el interés general del puerto o para los usuarios del mismo, que lesionen a algún accionista o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio portuario de manipulación de mercancías, a juicio de la Autoridad Portuaria, podrán ser suspendidos preventivamente por su Presidente, por iniciativa de éste, del miembro del Consejo de Administración en representación de la Autoridad Portuaria o a instancias de un accionista, debiendo proceder, en el plazo máximo de 20 días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto. El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efectos. Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

#### Artículo 137. Régimen económico.

1. El importe total de las facturas a abonar por los accionistas a la SAGEP por la utilización de los trabajadores contratados por esta última deberá ser el suficiente para mantener el equilibrio económico de la sociedad.

2. El precio unitario de los servicios de puesta a disposición de trabajadores se fijará por el órgano de gobierno de la Sociedad de forma que se cumpla el objetivo de equilibrio presupuestario anual.

3. En el caso de que alguno de los accionistas no hiciera frente al pago de las facturas que le correspondan en el plazo señalado al respecto por el órgano de gobierno, éste podrá:

1º Reclamar por vía ordinaria el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

2º Suspender la puesta a disposición del accionista moroso de trabajadores de la SAGEP y la posibilidad de incorporar a su plantilla trabajadores en relación laboral común hasta que se encuentre al corriente de las facturas emitidas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al accionista moroso para poder realizar las actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso apta para la prestación del servicio de manipulación de mercancías en los términos indicados en el artículo 144 de esta Ley.

3º En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías por incumplimiento del titular de sus obligaciones con la SAGEP.

#### Artículo 138. Garantías.

Los accionistas de la SAGEP responderán de la totalidad de los pasivos y obligaciones de la sociedad, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social.

#### Artículo 139. Obligación de aportación de información.

La SAGEP deberá aportar a la Autoridad Portuaria del puerto en el que ejerza su actividad la información que ésta precise para el cumplimiento de sus fines y le sea requerida al efecto y, en particular, la evolución del personal contratado en relación laboral especial, la relación de trabajadores puestos a disposición, los contratos en relación laboral común realizados por los titulares de las licencias con personal de la SAGEP, las ofertas nominadas o innominadas realizadas por los titulares de licencias a trabajadores de la SAGEP y sus resultados, así como cualquier otra petición interesada por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

## CAPÍTULO II

### **Del régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías**

#### Artículo 140. Tipos de relaciones laborales.

1. La relación laboral de los trabajadores que desarrollan su actividad en el servicio portuario de manipulación de mercancías podrá establecerse tanto con las sociedades anónimas de gestión de los estibadores portuarios (SAGEP), en relación laboral especial contemplada en el [artículo 2.1.h](#) del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores ( [Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo](#) ), como directamente con las empresas titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, en relación laboral común.

2. Quedan fuera del ámbito de esta relación especial las relaciones laborales establecidas entre la SAGEP y el personal contratado por ellas para realizar actividades que no integren el contenido del servicio portuario de manipulación de mercancías.

#### Artículo 141. Régimen laboral común.

1. Los titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías pertenecientes a la SAGEP que deseen contratar trabajadores en régimen laboral común para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías, deberán realizarlo prioritariamente a través de ofertas nominativas o innominadas a los trabajadores de la SAGEP. De no existir en la SAGEP

el personal portuario adecuado o en número suficiente o de que, en caso de existir, se rechacen las ofertas recibidas, las contrataciones necesarias podrán realizarse libremente por las empresas prestatarias del servicio entre trabajadores con la cualificación exigida en el Capítulo III de este Título.

2. Cuando un trabajador procedente de la SAGEP establezca un contrato con el titular de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías en relación laboral común, incluidos los titulares de licencia exentos de participar como accionistas en la SAGEP, la relación laboral con la SAGEP quedará suspendida, teniendo el trabajador la opción de reanudar esta relación especial de origen si se extingue la relación laboral común. La opción de reanudación de la relación laboral especial no existirá en los supuestos de extinción de la relación laboral común por dimisión del trabajador, por despido disciplinario declarado procedente o por mutuo acuerdo entre el trabajador y el empresario.

En los supuestos en que la relación laboral común establecida con una empresa estibadora lo sea bajo la modalidad de contrato a tiempo parcial no se producirá la suspensión regulada en el párrafo anterior, continuando produciendo efectos la relación laboral especial, que quedará novada en la modalidad de contrato a tiempo parcial.

3. Serán nulos los pactos que prohíban o tengan como consecuencia impedir la celebración de un contrato de trabajo en relación laboral común entre un trabajador y un titular del servicio portuario de manipulación de mercancías.

4. El número mínimo de trabajadores en régimen laboral común que deben tener contratados las empresas titulares de una licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías quedará determinado en la correspondiente licencia, de acuerdo con lo previsto al respecto en los pliegos reguladores del servicio. En todo caso, deberá cubrir, al menos, el 25% de la actividad de la empresa, en cómputo interanual, en el ámbito de este servicio. No obstante lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá incluir en los pliegos reguladores del servicio, previo informe de Puertos del Estado, causas regladas objetivas de excepción total o parcial de este requisito en razón de las características, frecuencia y estacionalidad de los tráficos que opere la empresa, o, en su caso, resolver a petición de la empresa o de la SAGEP, que podrá ser formulada en cualquier momento, la excepción total o parcial por razones de interés de la competitividad del puerto.

5. El número mínimo de trabajadores en régimen laboral común podrá ser cumplimentado sin suspender la relación laboral especial mediante la adscripción a las empresas usuarias de trabajadores por tiempo superior a un turno laboral.

#### Artículo 142. Régimen laboral especial.

1. La contratación de trabajadores por la SAGEP en régimen laboral especial se acordará por su órgano de gobierno de acuerdo con sus Estatutos. El contrato de trabajo en el ámbito de la relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido.

2. La asignación de los trabajadores en régimen laboral especial que demanden las empresas accionistas se realizará mediante el sistema de rotación.

3. La relación laboral especial se extinguirá, además de por las causas previstas en el [artículo 49](#) del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por voluntad de la SAGEP cuando el trabajador rechazase reiteradas ofertas de empleo adecuadas a su categoría profesional provenientes de empresas titulares de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías que desearan establecer con él una relación laboral común. Para considerarse como adecuada una oferta de empleo, la misma deberá garantizar unos ingresos en cómputo anual y en condiciones homogéneas, al menos iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculado a la SAGEP. Se considerará que el rechazo de la oferta es reiterado cuando se produzca habiendo transcurrido menos de dos años desde el rechazo anterior.

4. Cuando por cualquier causa, incluyendo no haber trabajadores disponibles en el momento en que un buque esté listo para recibir el servicio, la SAGEP no pudiese

proporcionar los trabajadores demandados por los accionistas para su puesta a disposición temporal de los mismos y no concurrirán las condiciones previstas en sus Estatutos para incrementar el número de trabajadores contratados por la SAGEP, las empresas usuarias podrán contratar directamente, sin que exceda de un turno de trabajo, a los trabajadores que reúnan la cualificación exigida en esta Ley.

5. Los titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías que estén exentos de su participación en la SAGEP conforme a lo previsto en esta Ley deberán, en primer lugar, solicitar la puesta a disposición temporal de trabajadores de la SAGEP en los casos en que el personal fijo de la empresa no pueda atender la carga puntual de trabajo. El coste de la puesta a disposición de los trabajadores no será superior al establecido en la SAGEP para la actividad equivalente. En el caso de que la SAGEP no estuviera en condiciones de poner a disposición el personal solicitado, se podrá contratar libremente sin que exceda de un turno de trabajo.

6. Corresponde a la SAGEP el cumplimiento de las obligaciones salariales y de Seguridad Social en relación con los trabajadores por ella contratados que estén en relación laboral especial.

7. De conformidad con lo establecido en la [Ley 31/1995, de 8 de noviembre](#), de Prevención de Riesgos Laborales, la empresa usuaria será responsable de garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad y salud laboral en el trabajo, así como del recargo de prestaciones de Seguridad Social que prevea la legislación vigente en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional que tenga lugar en su centro de trabajo durante el período de puesta a disposición del trabajador y traigan su causa de falta de medidas de seguridad e higiene, ejerciendo todas las demás responsabilidades que se atribuyen a las relaciones de trabajo temporales, de duración determinada, en el [artículo 28](#) de la Ley 31/1995. Igualmente corresponderá a la empresa usuaria el cumplimiento de la normativa legal o convencional referida a tiempos de trabajo y movilidad funcional, y será responsable por los incumplimientos o infracciones de la normativa de aplicación, derivada de sus acciones u omisiones, pudiendo en tales casos formularse contra ella las acciones administrativas o jurisdiccionales correspondientes, en los mismos términos previstos en la normativa laboral común respecto de los empresarios.

8. Cuando los trabajadores en relación especial desarrollen tareas en el ámbito de la empresa usuaria, la SAGEP conservará el carácter de empresario respecto a los mismos. Sin embargo las facultades de dirección y control de la actividad laboral serán ejercidas por la empresa usuaria durante el tiempo de prestación de servicios en su ámbito. En tales supuestos, y sin perjuicio del ejercicio por la SAGEP de la facultad disciplinaria establecida atribuida por el [artículo 85](#) del Estatuto de los Trabajadores, cuando por parte de la empresa usuaria se considere que por parte del trabajador se hubiera producido un incumplimiento contractual, lo pondrá en conocimiento de la SAGEP a fin de que por ésta se adopten las medidas sancionadoras correspondientes. La empresa usuaria podrá además efectuar una concreta propuesta de sanción, que tendrá carácter vinculante.

#### Artículo 143. Formación continua.

La SAGEP estará obligada a destinar anualmente como mínimo el 1 por 100 de su masa salarial a la formación continua de sus trabajadores para garantizar su profesionalidad.

### CAPÍTULO III

#### **De los requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías**

#### Artículo 144. Cualificación exigida.

1. Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías deberán ser realizadas por trabajadores que cuenten con alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superior que se determine por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales

más representativas y representativas de este sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios competentes en educación y trabajo.

2. Puertos del Estado aprobará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y representativas en el sector y de ámbito nacional, la regulación del contenido mínimo de las pruebas de aptitud psicofísica que deberán superar quienes deseen prestar sus servicios en el desarrollo de las actividades que integran el servicio de manipulación de mercancías.

Artículo 145. Excepciones a la exigencia de titulación.

1. Estarán exentos de la exigencia de los requisitos de titulación a los que se refiere el artículo 144 de esta Ley, el personal del buque que realice a bordo actividades incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancías en las situaciones y condiciones permitidas por esta Ley, sin perjuicio de las cualificaciones exigidas por la Administración Marítima para el personal embarcado.

2. Tampoco serán exigibles los requisitos de titulación a los trabajadores que se encuentren en los siguientes supuestos a la entrada en vigor de la Orden Ministerial de exigencia de titulaciones prevista en el artículo 144:

a) Los estibadores portuarios que tengan o hayan tenido un contrato de trabajo con las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba o con las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, incluyendo a los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

b) Los estibadores a que se refería la [Disposición Transitoria Segunda 2, tercer párrafo](#) , del Real Decreto-ley 2/1986, que tuvieran reconocida esta situación.

c) Los trabajadores que dispongan de un certificado de profesionalidad de acuerdo con lo establecido en la [Disposición Adicional Séptima](#) de la [Ley 10/1994](#) .

d) Los que vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del artículo 2 g) del Real Decreto-ley 2/1986.

e) Los que pudieran acreditar la posesión de carné de conducir clase C1 y la realización de más de 100 jornadas de trabajo en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, entrega y recepción, depósito, remoción y traslado en el último año natural anterior a la primera convocatoria de pruebas de aptitud en cada Autoridad Portuaria para el ingreso en la SAGEP tras la entrada en vigor de esta Ley.

#### CAPÍTULO IV

#### **De la transformación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico y de la adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba**

Artículo 146. Transformación de las Agrupaciones Portuarias de interés Económico.

1. En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las asambleas de socios de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico constituidas de conformidad con la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, deberán acordar necesariamente la transformación de la Agrupación en una Sociedad Anónima de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP) de las reguladas en el Capítulo 1 de este Título.

2. La transformación se regirá por lo dispuesto en esta Ley y, en lo no previsto en la misma, por la [Ley 3/2009, de 3 de abril](#) , sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles.

3. La transformación no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas y subrogándose en sus derechos y obligaciones.

#### Artículo 147. Adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba.

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las Juntas Generales de Accionistas de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba que aún no se hubieran transformado en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, de acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, deberán acordar necesariamente su adaptación a las Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP) de las reguladas en el Capítulo I de este Título.

2. La adaptación se regirá por lo dispuesto en esta Ley, y en lo no previsto en la misma por lo dispuesto en el [Capítulo VI](#) del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, considerando la adaptación como un proceso de modificación de los Estatutos.

3. La Autoridad Portuaria y el resto de accionistas que no tengan la obligación de pertenecer a la SAGEP se separarán de la sociedad en el plazo máximo de un mes a contar desde la publicación del acuerdo de adaptación en el "Boletín Oficial del Registro Mercantil", teniendo derecho al reembolso del valor real de su participación en la forma prevenida a estos efectos en el artículo 147 de la Ley de Sociedades Anónimas para los casos de sustitución del objeto social.

4. En el caso de que el informe del auditor de cuentas que determine el valor real de las acciones de la Sociedad Estatal establezca que el patrimonio neto de la sociedad es negativo, el acuerdo de adaptación deberá incluir la realización previa de aportes suficientes para transformar el patrimonio neto negativo en positivo, así como el restablecimiento del equilibrio entre el capital social y el patrimonio neto de la sociedad.

#### Artículo 148. Derechos de los trabajadores.

1. Los trabajadores que en el momento de tomar el acuerdo de transformación o adaptación pertenezcan, respectivamente, a las plantillas de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico o a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación o adaptación, en las plantillas de las correspondientes Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios. Asimismo los trabajadores provenientes de las Agrupaciones o de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, contratados en relación laboral común por los titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías mantendrán sus derechos de reanudar la relación laboral especial en la SAGEP.

2. Si en el plazo de dos años desde la adaptación de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba a SAGEP, el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada Sociedad Estatal a la entrada en vigor de esta Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la Sociedad Estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese por despido disciplinario declarado procedente o por las causas objetivas previstas en los [párrafos a\), b\) o d\) del artículo 52](#) del Estatuto de los Trabajadores.

### CAPÍTULO V

#### **De la utilización de los servicios de la SAGEP por las empresas autorizadas a la realización de actividades comerciales del artículo 79.3.c) de esta Ley**

#### Artículo 149. Solicitud de oferta a la SAGEP.

Las empresas que estén autorizadas para la realización de actividades comerciales que no tienen la consideración de servicio portuario de manipulación de mercancías de acuerdo con lo previsto en el artículo 79.3 c) de esta Ley, deberán atender sus necesidades de personal para estos servicios mediante la utilización de personal de la SAGEP siempre y cuando su oferta sea igual o más ventajosa en términos de calidad y coste en el sector de la estiba».

### **Disposición Adicional primera.**

#### **Menciones**

1. Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre se hacen a «tasa por ocupación privativa del dominio público portuario», «tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios», «tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias», «servicios portuarios básicos» «activo fijo neto», «usos no portuarios», y «Plan de utilización de espacios portuarios», se entenderán hechas a «tasa de ocupación», «tasa de actividad», «tasa de utilización», «servicios portuarios», «activo no corriente neto», «actividades realizadas en el ámbito de la interacción puerto-ciudad» y «Delimitación de Espacios y Usos Portuarios», respectivamente.

En el ámbito de la prestación de servicios portuarios, las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se hacen a «contrato» deben entenderse hechas a «licencia».

2. Las referencias que se hagan en el ordenamiento jurídico a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico se entenderán hechas a la SAGEP.

Asimismo, la regulación de la relación laboral especial a que se refiere el [artículo 2.1 h\)](#) del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, es la contenida en el artículo 142 de la presente Ley.

### **Disposición Adicional segunda.**

#### **Financiación y asistencia**

1. Los organismos públicos portuarios podrán voluntariamente prestarse asistencia entre sí, poniendo unos sus excedentes de tesorería a disposición de otros que los necesiten. Puertos del Estado habrá de fijar en cada caso el interés de los préstamos de acuerdo con las condiciones del mercado, y habrá de autorizar singularmente y con carácter previo cada operación, a fin de que no suponga beneficio económico o transferencia de crédito sin contraprestación, ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general. Estas operaciones se formalizarán mediante un Convenio de préstamo financiero, que deberá ser aprobado previamente por Puertos del Estado.

2. Excepcionalmente, cuando concurren circunstancias extraordinarias que imposibiliten, dificulten o aconsejen que una Autoridad Portuaria pueda cubrir necesidades financieras, debidas a causas sobrevenidas o a disfuncionalidades derivadas de la gestión, acudiendo con sus propios medios al mercado de capitales, Puertos del Estado a iniciativa propia podrá intervenir, mediante cualquier medio, en la financiación de una Autoridad Portuaria. La resolución habrá de ser adoptada por su Consejo Rector a iniciativa de su Presidente, estableciendo la forma de asistencia que considere más idónea y atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso.

3. En el caso previsto en el apartado anterior, Puertos del Estado, con la aprobación de su Consejo Rector, podrá conceder créditos o préstamos, condicionando su otorgamiento al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) La suscripción de un Convenio de Normalización Financiera, cuyo objeto sea definir las condiciones del préstamo, así como la estrategia y acciones exigidas para lograr la estabilidad financiera de la Autoridad Portuaria firmante, estableciendo para ello los mecanismos de intervención necesarios para alcanzar dicho objetivo.

b) Dicho Convenio deberá prever la creación de una Comisión de Seguimiento, compuesta por un representante de la Autoridad Portuaria, uno de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se localiza la Autoridad Portuaria y tres del Organismo Público Puertos del Estado, con el fin de supervisar el cumplimiento del Convenio de Normalización.



c) La Comisión de Seguimiento estará presidida por uno de los representantes de Puertos del Estado, asumiendo todas las competencias y funciones necesarias para garantizar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

d) Ningún órgano de la Autoridad Portuaria podrá modificar lo dispuesto en el Convenio de Normalización, sin la autorización previa del Consejo Rector de Puertos del Estado.

4. Cuando los recursos sean los previstos en el [artículo 2.1.d\)](#) y e) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, se podrá supeditar su concesión a las mismas condiciones establecidas en el apartado 3, a propuesta de Puertos del Estado, del órgano competente del Estado o de la Administración Pública que gestione la asignación de dichos recursos. No obstante, cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1.d) correspondientes a aportaciones recibidas del Fondo de Compensación, lo dispuesto en el apartado 3 únicamente será de aplicación cuando se destinen a cofinanciar actuaciones incluidas en los numerales 2º y 5º del apartado 5 b) del artículo 4.

#### **Disposición Adicional tercera.**

##### **Compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías y productos agrícolas, plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las Islas Canarias o transformados en éstas y de productos para alimentación del ganado procedentes del resto de España concedidas hasta el 31 de diciembre de 2006**

Las subvenciones concedidas en aplicación del régimen vigente hasta el 31 de diciembre de 2006, para la compensación de los costes del transporte marítimo y aéreo de mercancías y productos agrícolas, plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las Islas Canarias o transformados en éstas y de productos para alimentación del ganado procedentes del resto de España, incluidas en el [anexo 1](#) del [Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea](#), podrán cubrir el coste del flete y de las tarifas portuarias correspondientes, siempre que se haya justificado fehacientemente el gasto realizado en los plazos y condiciones previstos en dicho régimen.

En ningún caso se podrán percibir, como consecuencia de esta disposición, importes superiores a los ya obtenidos.

#### **Disposición Adicional cuarta.**

##### **Régimen jurídico y funciones del Consorcio Valencia 2007**

Con efectos desde 1 de enero de 2008, las referencias al Consorcio Valencia 2009 contenidas en la [disposición adicional séptima](#) de la [Ley 41/2007, de 7 de diciembre](#), por la que se modifica la [Ley 2/1981, de 25 de marzo](#), de Regulación del Mercado Hipotecario y otras normas del sistema hipotecario financiero, de regulación de las hipotecas inversas y el seguro de dependencia y por la que se establece determinada norma tributaria, y en la [disposición adicional trigésima primera](#) de la [Ley 51/2007, de 26 de diciembre](#), de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, se entenderán efectuadas al Consorcio Valencia 2007.

#### **Disposición Adicional quinta.**

##### **Medidas de apoyo al acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011»**

1. Régimen fiscal de la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) y de los equipos participantes.

a) Las personas jurídicas residentes en territorio español constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o por los equipos participantes estarán exentas del Impuesto sobre Sociedades por las rentas obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Lo establecido en el párrafo anterior se aplicará igualmente a los establecimientos permanentes que la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o los equipos participantes constituyan en España durante el acontecimiento con motivo de su celebración y en la medida que estén directamente relacionadas con su participación en él.

b) Las entidades sin fines lucrativos constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o por los equipos participantes tendrán, durante la celebración del acontecimiento, la

consideración de entidades beneficiarias del mecenazgo a efectos de lo previsto en los artículos 16 a 25, ambos inclusive, de la [Ley 49/2002, de 23 de diciembre](#) , de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo.

2. Régimen fiscal de las personas que presten servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes.

a) No se considerarán obtenidas en España las rentas que perciban las personas físicas que presten sus servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes que no sean residentes en España, obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante».

b) Las personas físicas que adquieran la condición de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas como consecuencia de su desplazamiento a territorio español con motivo de este acontecimiento, podrán optar por tributar por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes, en los términos y condiciones previstos en el [artículo 93](#) de la [Ley 35/2006, de 28 de noviembre](#) , del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

3. Régimen aduanero y tributario aplicable a las mercancías que se importen para afectarlas al desarrollo y celebración de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante.

a) Con carácter general, el régimen aduanero aplicable a las mercancías que se importen para su utilización en la celebración y desarrollo de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante, será el que resulte de las disposiciones contenidas en el Código Aduanero Comunitario, aprobado por el [Reglamento \(CEE\) núm. 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992](#) , y demás normativa aduanera de aplicación.

b) Sin perjuicio de lo anterior y con arreglo al artículo 140 del Código Aduanero Comunitario y al [artículo 7](#) del [Convenio relativo a la Importación Temporal, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990](#) , las mercancías a que se refiere el número 1 de este apartado que se vinculen al régimen aduanero de importación temporal podrán permanecer al amparo de dicho régimen por un plazo máximo de 48 meses desde su vinculación al mismo, que, en todo caso, expirará, a más tardar, el 30 de junio del año siguiente al de la finalización de la regata 2017-2018.

c) Se autoriza al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para que adopte las medidas necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este apartado tres.

4. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. La obligación de matriculación en España prevista en la [disposición adicional primera](#) de la [Ley 38/1992, de 28 de diciembre](#) , de Impuestos Especiales, no será exigible en relación con las embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos que se utilicen en el territorio español por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) o por los equipos participantes en ésta en el desarrollo de dicho acontecimiento. No obstante, una vez finalizado el acontecimiento será exigible la obligación de matriculación antes referida una vez transcurrido el plazo a que se hace referencia en el primer párrafo de la letra d del apartado 1 del artículo 65 de la citada Ley.

5. Régimen Fiscal del Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela. El Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela será considerado entidad beneficiaria del mecenazgo a los efectos previstos en los [artículos 16](#) a 25, ambos inclusive, de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo.

6. Tasas y precios públicos. Con efectos desde el 1 de enero de 2010 y hasta transcurridos 12 meses a partir del día siguiente a la finalización de la regata 2017-2018, el Consorcio Alicante, Vuelta al mundo a Vela, las entidades de derecho privado creadas por él para servir de apoyo a sus fines, las entidades que ostenten los derechos de explotación, organización y dirección de la Vuelta al Mundo a Vela y las entidades que constituyan los equipos participantes estarán exentos de la obligación de pago de las siguientes tasas y tarifas, en relación con las actividades de preparación, organización y celebración del acontecimiento:

I. Tasas estatales.

a) Tasas de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General:

Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

Tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias.

Tasa del buque.

Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.

Tasa del pasaje.

Tasa de la mercancía.

Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Tasa por servicios generales.

Tasa por servicio de señalización marítima.

b) Tasas de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Cánones en relación con la ocupación o aprovechamiento del dominio público marítimo terrestre estatal en virtud de una concesión o autorización.

Tasas como contraprestación de actividades realizadas por la Administración.

c) Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes del dominio público estatal.

II. Tarifas por servicios de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Tarifa por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias.

Tarifas por servicios portuarios básicos.

Tarifa relativa al servicio de recepción de desechos generados por buques.

El Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela y las entidades de derecho privado creadas por él para servir de apoyo a sus fines tendrán derecho a los beneficios en materia de honorarios y aranceles notariales y registrales previstos para las Administraciones que lo integran.

7. Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

No estarán sujetas al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones las adquisiciones «mortis causa» y las cantidades percibidas por los beneficiarios de seguros de vida, cuando el causahabiente o beneficiario haya adquirido la residencia en España como consecuencia de su desplazamiento a dicho territorio con motivo de la celebración de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela.

La no sujeción regulada en el párrafo anterior estará vigente hasta transcurrido 1 mes a partir del día siguiente a la finalización de la regata 2017-2018 y podrá acreditarse mediante certificación del organismo competente.

#### **Disposición Adicional sexta.**

##### **Aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios**

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley deberán adaptarse, en su caso, los Pliegos vigentes de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios a los contenidos de esta Ley. En el caso de que una autoridad Portuaria no tuviera aprobados, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, dichos pliegos, deberá tenerlos aprobados en dicho plazo.

#### **Disposición Transitoria primera.**

##### **Aplicación de las tasas de utilización a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley**

1. A partir de la entrada en vigor de esta Ley, el tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria de las tasas de utilización reguladas en esta Ley.

2. Se respetará la opción realizada por los concesionarios de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sin perjuicio de la aplicación de las nuevas cuotas previstas en esta Ley. Además en el supuesto de que se hubiese optado por la aplicación de las cuotas previstas para instalaciones no concesionadas con las bonificaciones previstas en su título concesional, no será posible la aplicación de la bonificación para incentivar el crecimiento y fidelizar los tráficos de mercancías y los servicios marítimos a un determinado tipo de tráfico, prevista en el [artículo 19.3](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por la presente Ley.

### **Disposición Transitoria segunda.**

#### **Licencias de prestación de servicios portuarios básicos**

1. Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos, accederán directamente a la correspondiente licencia del servicio portuario otorgada por la Autoridad Portuaria.

2. Los titulares de las licencias otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley deberán adecuarse a los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio que, en su caso, se aprueben de acuerdo con lo previsto en los [artículos 62](#) y [66.2](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, modificados conforme a lo previsto en el artículo segundo de la presente Ley, y en la Disposición Adicional sexta de esta Ley.

En cualquier caso se deberá aplicar la tasa de actividad, con las adaptaciones que procedan de acuerdo con lo establecido en esta Ley.

3. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite por la Autoridad Portuaria, el titular de una licencia de prestación de servicio portuario básico accederá directamente a la obtención de una de las licencias para la prestación del servicio portuario durante el tiempo de vigencia que reste a su título habilitante, que no podrá exceder del previsto en el [artículo 61](#) de esa Ley, salvo cuando se produzca lo dispuesto en el artículo 68.1.c) que procederá la extinción de la licencia.

### **Disposición Transitoria tercera.**

#### **Manipulación de medios mecánicos de las Autoridades Portuarias**

Con carácter excepcional, podrán mantenerse las tareas de manipulación de medios mecánicos propiedad de las Autoridades Portuarias que se vinieran realizando por estibadores portuarios a la entrada en vigor de la Ley, si así lo acuerda la Autoridad Portuaria, en tanto se ultima el proceso de enajenación de aquéllos o sean retirados del servicio.

### **Disposición Transitoria cuarta.**

#### **Régimen transitorio aplicable a los Planes de utilización de los espacios portuarios y a los Planes Directores**

1. Los Planes de utilización de los espacios portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente Ley para la Orden Ministerial de delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de esta Ley, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los [artículos 96](#) y [97](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por la presente Ley en los apartados 6 y 7 del artículo tercero.

2. Los Planes de utilización de los espacios portuarios que, a la entrada en vigor de esta Ley, se encuentren en tramitación deberán ajustar su contenido a lo previsto en los [artículos 96](#) y [97](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción original.

3. Los Planes Directores de Infraestructuras del puerto que se encontraran aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley mantendrán su vigencia. Asimismo los Planes Directores que, a la entrada en vigor de esta Ley, se encuentren en tramitación, deberán ajustar su contenido a lo previsto en el artículo 38 de la Ley

48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción original.

#### **Disposición Transitoria quinta.**

##### **Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos**

Los Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos, que se hallen vigentes a la entrada en vigor de esta Ley, mantendrán su vigencia, en cuanto no sean incompatibles con la nueva regulación de los servicios portuarios, hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares previstos en el [artículo 62](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por esta Ley o hasta la adaptación a los contenidos de la misma de los pliegos de prescripciones particulares vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la Disposición Adicional sexta de esta Ley.

#### **Disposición Derogatoria única.**

##### **Derogación normativa**

1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

Las disposiciones adicionales quinta, sexta, séptima y vigésima; y la [disposición transitoria novena](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, así como cuantas disposiciones de la misma se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

El [artículo 108](#) de la [Ley 62/2003, de 30 de diciembre](#), de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.

El [artículo 47](#); las [letras d\) y e\) del apartado 4 del artículo 114](#); la [letra e\) del apartado 2 del artículo 116 y las letras a\), b\) y c\) del apartado 3 del artículo 116](#) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El [Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo](#), sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

La [disposición adicional trigésima cuarta](#) de la [Ley 55/1999, de 29 de diciembre](#), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

2. Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley.

#### **Disposición Final primera.**

##### **Fundamento constitucional**

Esta Ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden al Estado en materia laboral, de Hacienda del Estado y de puertos de interés general, de conformidad con lo dispuesto en el [artículo 149.1.7ª, 149.1.14ª y 149.1.20ª](#) de la [Constitución](#).

#### **Disposición Final segunda.**

##### **Modificación de la [Ley 27/1992, de 24 de noviembre](#), de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**

1. Se modifica el apartado 1 del artículo 7, que tendrá la siguiente redacción:

«1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés

general.

Es mar territorial aquel que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél».

2. Se modifica el apartado 4 del artículo 8, que tendrá la siguiente redacción:

«4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento».

3. Se modifica el apartado 1 del artículo 18. Consideración urbanística de los puertos, que tendrá la siguiente redacción:

«1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima».

4. Se modifica el apartado 1 del artículo 21, con la siguiente redacción:

«1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el Plan Especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de infraestructuras. En estos casos se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio».

5. Se modifican las letras d) y n) del apartado 1 del artículo 26, que tendrá la siguiente redacción:

«d) Emitir informe vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3.000.000 de euros o que estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales».

«n) Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento».

6. El párrafo a) del artículo 36 tendrá el siguiente contenido:

«La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos».

7. Se añade un nuevo párrafo h) al artículo 36, que tendrá el siguiente contenido:

«h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre».

8. Se modifican los párrafos b), e), j), l) y q) del apartado 1 del artículo 37, con la siguiente redacción:

«b) Gestionar los servicios comunes y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión».

«e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico».

«j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la Normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la Normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación».

«l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto».

«q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por 100 del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado».

9. Se añaden nuevos párrafos s), t), u) y v) al apartado 1 del artículo 37, que tendrán el siguiente contenido:

«s) La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas».

«t) Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general».

«u) Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria».

«v) Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen».

10. Se modifican las letras b) y c) del apartado 1 y los apartados 2 y 3 del artículo 40 en el siguiente sentido:

«1. El Consejo de Administración...

b) Un miembro nato, que será el Capitán Marítimo.

c) Un número de vocales comprendido entre 10 y 13 excepto para las Islas Canarias y las Baleares en cuyo caso podrá llegar a 16 vocales, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.

2. La designación por las Comunidades Autónomas o las Ciudades de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:

La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por tres de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del ente público Puertos del Estado.

La Comunidad Autónoma estará representada, además de por el Presidente, por cuatro vocales.

En el caso de las Islas Canarias cada Cabildo tendrá un representante y en el de las Baleares cada Consell tendrá un representante.

Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por 100 del resto de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

El 66 por 100 del resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

La designación de los Vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el Presidente del ente público Puertos del Estado.



Los nombramientos de los Vocales del Consejo de Administración a que se refiere la letra c), tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

La separación de los Vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquéllos representen.

3. El Consejo designará a propuesta del Presidente, un Secretario, que si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto. También formará parte del Consejo, con voz pero sin voto, el Director».

11. Se modifica el apartado 5.i) del artículo 40, que tendrá la siguiente redacción:

«i) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente».

12. Se modifica el apartado 1 del artículo 41 que tendrá la siguiente redacción:

Artículo 41. [...]

«1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento será publicada en el correspondiente Diario Oficial y en el "Boletín Oficial del Estado".

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades».

13. El artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 43. Director.

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

2. Corresponde al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad».

14. El apartado 2 del artículo 76 tendrá la siguiente redacción:

«2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.

Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación».

15. El apartado 4 del artículo 76 tendrá la siguiente redacción:

«4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro especial de buques y empresas navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros Registros».

16. Se añade un apartado 5 al artículo 76, que tendrá la siguiente redacción:

«5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente».

17. El apartado 2 del artículo 86 tendrá la siguiente redacción:

«2. Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra».

18. Se modifica el párrafo primero del artículo 88.1 que tendrá la siguiente redacción:

«1. En aquellos puertos, o grupos de puertos, en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, existirá una Capitanía Marítima. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos».

19. Se modifica el párrafo introductorio del artículo 88.3 que tendrá la siguiente redacción:

«3. El Capitán Marítimo, sin perjuicio de las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía Marítima, así como, entre otras, las siguientes funciones:».

20. Se adicionan al final del artículo 88.3.b) dos nuevos párrafos que tendrán la siguiente redacción:

«Asimismo, el Capitán Marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos.

Igualmente, el Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas».

21. Se modifica el artículo 88.3.f) que tendrá la siguiente redacción:

«f) La dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima».

22. El apartado 3.g) del artículo 88 quedará como sigue:

«3. El Capitán Marítimo ejercerá entre otras, las siguientes funciones:

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos».

23. Se sustituye el único párrafo del artículo 90 por los siguientes, numerándose como apartado 1 del artículo 90:

«1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la Contaminación del medio Marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario».

24. Se adicionan dos nuevos párrafos al artículo 90 que tendrán la siguiente redacción:

«Artículo 90. Objeto de la Sociedad estatal.

2. La Administración Marítima podrá delegar en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la Marina Mercante, así como cualquier otro servicio o actividad en el marco de la legislación vigente.

3. Cuando la Sociedad preste sus servicios por orden de la Administración Marítima, estará facultada para ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la prestación de dichos servicios».

25. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 90 que tendrá la siguiente redacción:

«4. En el supuesto de que la Autoridad marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado, en base a la documentación justificativa correspondiente. Asimismo podrá ejercer las acciones

legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo».

26. El artículo 104 tendrá la siguiente redacción:

«1. La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables».

27. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 106, que tendrán la siguiente redacción:

«1. El Organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones. El Reglamento incluirá como Anexo un modelo de Ordenanzas portuarias. Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento General y del modelo de Ordenanzas portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuando se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. El informe del Ministerio del Interior será vinculante respecto del ámbito de competencias del citado Ministerio».

«4. Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada Puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el Boletín Oficial del Estado».

28. Se modifica el artículo 107, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 107. Hundimiento de buques.

1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquéllos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo, o haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo establecido las cantidades devengadas por la remoción, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

Por remoción, a los efectos de esta Ley, debe entenderse la puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualquiera otros bienes hundidos con la finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino.

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración Marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida para garantizar la actividad portuaria, la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en

todo caso, a la Autoridad que decreta el embargo o retención.

6. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños».

29. La letra c) del apartado 1 del artículo 115 queda redactado de la forma siguiente:

«c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica, así como el incumplimiento de la obligación legal o en su caso del compromiso, relativo a la contratación de determinado porcentaje de trabajadores en régimen laboral común».

30. Se modifica el párrafo introductorio del artículo 115.2 que tendrá la siguiente redacción:

«2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas».

31. Se modifica el artículo 115.2.h) que tendrá la siguiente redacción:

«h) Traspasar los Capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones».

32. Se modifica el artículo 115.2.k) que tendrá la siguiente redacción:

«k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requeridos».

33. Se modifica el artículo 115.2.l) que tendrá la siguiente redacción:

«l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes».

34. Se adiciona un nuevo párrafo n) al final del artículo 115.2 que tendrá la siguiente redacción:
- «n) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los naveros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación».
35. Se añade un nuevo epígrafe ñ al apartado 2 del artículo 115, que tendrá la siguiente redacción:
- «ñ) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos».
36. Se modifica el artículo 115.3.b) que tendrá la siguiente redacción:
- «b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda».
37. Se adiciona un nuevo párrafo o) al final del artículo 115.3 que tendrá la siguiente redacción:
- «o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo».
38. Se adiciona un nuevo párrafo p) al final del artículo 115.3 que tendrá la siguiente redacción:
- «p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación».
39. Se adiciona un nuevo párrafo q) al final del artículo 115.3 que tendrá la siguiente redacción:
- «q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados».
40. Se modifica el párrafo introductorio del artículo 115.4, que tendrá la siguiente redacción:
- «4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción».
41. Se adiciona un nuevo párrafo f) al final del artículo 115.4 que tendrá la siguiente redacción:
- «f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino».
42. Se modifica el párrafo introductorio del artículo 116.4 que tendrá la siguiente redacción:
- «4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción».
43. El contenido actual del artículo 121 pasará a integrar el apartado 1 de este precepto. Se añade un párrafo segundo, con la siguiente redacción:
- «2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, en los casos siguientes:

En los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por 100 de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la declaración se presente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación».

44. Se modifica el epígrafe 1 del apartado Tres de la Disposición Adicional Decimoquinta, que queda con la siguiente redacción:

«1. La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras».

45. Se modifica el apartado Cinco de la Disposición Adicional Decimoquinta, que queda con la siguiente redacción:

«Cinco. Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las Empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo».

46. Se adiciona una nueva Disposición Adicional Decimosexta Bis, con el siguiente tenor:

«Disposición Adicional Decimosexta bis. Tasa por la emisión/renovación de la "Libreta Marítima".

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de expedición o renovación de la "Libreta Marítima", necesaria para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 40 €.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento».

47. Se adiciona una nueva Disposición Adicional Decimosexta ter, con el siguiente tenor:

«Disposición Adicional Decimosexta ter. Tasa por la Emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.



La cuantía de la tasa será: 120 €.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por [Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre](#).

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento».

48. Se adiciona una nueva Disposición Adicional Decimosexta quáter, con el siguiente tenor:

«Disposición Adicional Decimosexta quáter. Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 120 €.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento».

49. Se adiciona una nueva Disposición Adicional Decimosexta Quinquies, con el siguiente tenor:

«Disposición Adicional Decimosexta quinquies. Tasa por la emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de Emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 18 €.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento».

50. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo quinta, con el siguiente tenor:

«Disposición adicional vigésimo quinta. Lugares de refugio.

El Director General de la Marina Mercante es la Autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, entendiéndose por tales aquellos que, por su propia situación o por circunstancias externas, se encuentren en peligro de naufragar o que, en general, supongan una amenaza para la navegación y/o la integridad del medio ambiente marino.

El citado órgano directivo, que podrá recabar asesoramiento de un Comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, cualesquiera medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

Eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques.

Salvaguardar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

Prevenir y/o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Lo dispuesto en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de la normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas en la mar.

El Director General de la Marina Mercante, adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio, pudiendo imponerla, si considera que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino. De no ser así se denegará o condicionará dicha acogida a la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más adecuada para la seguridad e integridad de las personas, de los buques, del tráfico marítimo y del medio ambiente marino.

Sin embargo, no podrá condicionar dicha acogida a la existencia de un seguro o a la prestación de una garantía por parte del propietario, operador o cargador del buque para indemnizar los posibles daños que el buque pueda ocasionar.

A tal efecto, la Administración Marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

El contenido de dichos planes se determinará reglamentariamente y en su elaboración y ejecución participará el Director General de la Marina Mercante.

La información que se facilite a los Estados Miembros de la Unión Europea que por ser vecinos puedan resultar afectados por las consecuencias de las decisiones que se adopten, así como a las partes implicadas en los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, estará sometida a la obligación de confidencialidad».

51. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo sexta, con el siguiente tenor:

«Disposición adicional vigésimo sexta. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

La CIAIM es un órgano colegiado, adscrito al Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

La CIAIM goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.

La investigación que la CIAIM lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa.

No obstante, el hecho de que del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad, no le exime de informar plenamente acerca de las causas del accidente o incidente marítimo.

La CIAIM realizará sus investigaciones de la manera más eficaz y rápida posible, colaborando, en su caso, con las autoridades judiciales.

A estos efectos la CIAIM realizará las investigaciones de modo que:

Se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa.

No puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.

La Comisión estará compuesta por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y un número de Vocales que se determinará reglamentariamente.

Asimismo, formarán parte de la CIAIM investigadores propios o adscritos, todos ellos con conocimientos especializados en los hechos a investigar.

Los investigadores, que actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones, tendrán la condición de autoridad pública y las siguientes atribuciones:

Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva;

Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis;

Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el párrafo anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos;

Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información;

Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos;

Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas;

Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad;

Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en España;

Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, de los prácticos o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAIM, así como por los integrantes de los equipos de investigación, en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

La información a la que se refiere el apartado anterior no puede ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

Quando sea requerida por los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

Quando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución.

En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre esta materia.

En los supuestos en que el Pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente e incidente grave.

Los miembros de la CIAIM y el personal al servicio de la misma estarán obligados, en el desempeño de sus funciones, a preservar el carácter reservado de dichos datos e informaciones.

No obstante lo anterior, en ningún caso serán revelados ni podrán ser utilizados para otros propósitos que no sean la investigación de la CIAIM, salvo que ésta determine que su divulgación reviste un interés público superior, los documentos que se mencionan a continuación:

La totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad;

Documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;

La información en relación con las personas implicadas en el accidente o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.

Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la CIAIM deberán:

Salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de video electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente;

Evitar la sobregrabación y otro tipo de alteración de dicha información;

Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente;

Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

La CIAIM publicará un informe, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, que estará a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

La CIAIM podrá formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad realizadas. Tales recomendaciones de seguridad no podrán, bajo ningún concepto, determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro.

Reglamentariamente se desarrollarán los aspectos necesarios para el mejor cumplimiento de esta disposición adicional».

52. Se añade una nueva disposición adicional vigésimo séptima con el siguiente tenor:

«Disposición adicional vigésimo séptima. Obligaciones por causa de utilidad pública o interés social.

La Administración Marítima, en aplicación del artículo 83 de esta Ley, podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos, a la intercambiabilidad de billetes y sujeción de horarios establecidos.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el [apartado 1 del artículo 4](#) de la [Ley 15/2007, de 3 de julio](#), de Defensa de la Competencia».

53. Se modifican los puntos 1, 5 y 10 del Anexo:

«1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.

5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.

10. Palma, Alcudia, Maó, Eivissa y La Savina en Illes Balears».

### Disposición Final tercera.

#### Revisión de oficio

1. Los procedimientos especiales de revisión de actos administrativos nulos o anulables dictados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, previstos en el [Capítulo I del Título VII](#) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancias de persona interesada o por orden del Ministerio de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado. La tramitación y resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Fomento u órgano en quien éste delegue.

2. En los supuestos de actos nulos o anulables dictados por órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias en materia tributaria, los procedimientos especiales de revisión previstos en los [artículos 217](#) y [218](#) de la Ley General Tributaria podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancia de persona interesada o por orden del Ministerio de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación. La resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Hacienda u órgano en quien éste delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.

3. El órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.

4. Iniciado el procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando ésta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

#### **Disposición Final cuarta.**

##### **Reintegro a la Administración General del Estado**

Las Autoridades Portuarias reintegrarán a la Administración General del Estado los importes que ésta hubiera abonado, por cualquier causa, en concepto de cuotas tributarias devengadas por la exacción de los tributos locales que recaigan sobre los bienes inmuebles que aquéllas tuviesen adscritos. El reintegro se producirá en un plazo de tres meses desde el día en que la Administración General del Estado requiera el pago a la Autoridad Portuaria, siempre que aquélla hubiera acreditado el abono de dicho importe.

#### **Disposición Final quinta.**

##### **Desarrollo reglamentario**

El Consejo de Ministros y el Ministro de Fomento podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta Ley.

#### **Disposición Final sexta.**

##### **Entrada en vigor**

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», con las excepciones que se detallan en los siguientes párrafos.

El artículo primero relativo a la modificación del [Título I](#) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, y disposiciones adicionales y transitorias aplicables a este Título, con la excepción del [artículo 10.9 letra f\)](#), del [artículo 19.3 y del artículo 19.4](#), cuya entrada en vigor coincidirá con la de la primera Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso corresponda, que apruebe los coeficientes correctores de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía que corresponden a cada Autoridad Portuaria de acuerdo con lo previsto en la letra g) del artículo 7 y en la disposición adicional vigésimo primera de esta Ley.

El artículo 10.9 letra f), el artículo 19.3 y el artículo 19.4 entrarán en vigor conjuntamente con el resto de la presente Ley que no afecta al Título I, a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», siendo sus efectos de aplicación a las tasas que se devenguen en el año de su aprobación.

Transitoriamente, hasta la completa entrada en vigor del artículo primero, para la aplicación de los apartados 3 y 4 del artículo 19 será necesario únicamente el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado.

#### **Disposición Final séptima.**

##### **Autorización al Gobierno para dictar un Texto Refundido**

Se autoriza al Gobierno para que en el plazo de seis meses a partir de la publicación de esta Ley en el «Boletín Oficial del Estado» elabore un Texto Refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General y de esta Ley.

La autorización a la que se refiere este apartado comprende la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.