



Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Exposición de Motivos

I

El sistema portuario, integrado por los puertos de interés general, requiere la resolución urgente de algunas cuestiones técnicas que están penalizando su gestión. Unas se refieren a las tarifas que recaudan las Autoridades Portuarias por la puesta a disposición de la infraestructura y otras a la gestión de los servicios portuarios, prestados por empresas privadas.

Infraestructura y servicios, conjuntamente, conforman la oferta portuaria, que, como es sabido, se compone de varias ofertas parciales, prestadas por agentes públicos y privados, en ocasiones con intereses contrapuestos, que necesitan ser debidamente coordinadas para poder presentar una oferta integral en condiciones económica y operativamente atractivas.

Esta función de coordinación es la que justifica que las Autoridades Portuarias se configuren organizativamente conforme a modelos dotados de autonomía de gestión y funcionamiento, actuando en el ámbito del Derecho privado, salvo en el ejercicio de potestades públicas, fundamentalmente, en los ámbitos de la gestión del dominio público, en los que se rige por el Derecho Administrativo. La actuación de coordinación de las Autoridades Portuarias debe centrarse en el cumplimiento de la misión esencial de los puertos, que es hacer posible y facilitar el transporte marítimo y la transferencia eficiente de mercancías y de personas entre modos marítimo y terrestres, y también la incorporación de valor añadido a las mercancías y coadyuvando, como consecuencia de ello, al desarrollo económico y social de las zonas económicas de influencia de cada puerto y de España en su conjunto.

Un modelo en el que las Autoridades Portuarias se limiten a planificar y construir las infraestructuras portuarias, con mayor o menor participación del sector privado, otorgando a éste concesiones para el uso privativo del dominio público y autorizaciones para prestar servicios portuarios, en un concepto próximo al de un polígono industrial en la ribera del mar, no se ajusta a un modelo moderno de Autoridad Portuaria

La necesidad de garantizar esta función esencial - coordinar y armonizar los intereses contrapuestos que puedan darse entre los agentes públicos y privados que intervienen en la operación portuaria cada uno de los cuales añade un componente de servicios y de precios, que debidamente integrados conforman la oferta de servicios y precios del puerto – indisolublemente unida a la misión que le corresponde desarrollar, exige dotar a las Autoridades Portuarias del



nivel suficiente de autonomía de gestión y funcionamiento y de profesionalidad que le permitan el cumplimiento de sus funciones de manera óptima.

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 el 50% de las exportaciones, medidas ambas en toneladas, pasan por los puertos. Por tanto, en muchos casos la competitividad de nuestras importaciones y exportaciones viene condicionada por la eficacia y eficiencia de los puertos. La condición periférica de la península Ibérica y ultra-periférica 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 eliminen los costes de ineficacia que pudieran surgir en la gestión portuaria.

Pero, además, la buena posición geográfica de algunos de nuestros puertos en relación con las grandes rutas transoceánicas, permite plantearnos el reto de que dichos puertos se constituyan en centros de distribución de mercancías del sur de Europa atenuando el actual desequilibrio de tráfico existentes entre el Norte y el Sur, en un escenario internacional de globalización comercial y por otro lado de África occidental, fundamentalmente a través de los puertos canarios.

No hay que olvidar tampoco que se dispone de un sistema portuario atomizado, en el que cada puerto ha sido, por carencias históricas de infraestructuras de transporte terrestre, un nodo de concentración comercial e industrial, de forma que el conjunto ha contribuido de forma relevante a la cohesión económica, a la localización industrial y a la ordenación del territorio.

Asimismo, resulta destacable recordar el papel que le corresponde desempeñar a los puertos y al transporte marítimo en el sistema europeo de transporte de mercancías. 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 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 se podrá producir este cambio modal imprescindible.

En conclusión, los puertos de interés general tienen que conformarse como puertos “landlord avanzados”, como se califican en alguna terminología portuaria, facilitadores de la actividad económica y de la competitividad de nuestro tejido social y empresarial, y coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de las mercancías, a cuyo fin resulta imprescindible superar ciertas circunstancias, unas arrastradas y algunas sobrenvenidas, que no estaban previstas en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, por lo que resulta necesaria su modificación parcial.

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 provisión de infraestructuras, 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 ha dado 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 agobiados con otros compromisos de inversión y de reparto que impiden garantizar las inversiones portuarias en el momento exigido por la demanda.

Como es natural, 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. Este cambio de la naturaleza jurídica de las tarifas portuarias, realizado por la Ley 48/2003, se efectuó con anterioridad a la declaración de inconstitucionalidad del artículo 70 de la Ley 27/1992, que otorgaba a las tarifas el carácter de precios privados, realizada tanto en su redacción original como en la dada al mismo por la Ley 62/1997, en las Sentencias del Tribunal Constitucional nº 102 y 121 de 20 de abril y 12 de mayo de 2005, respectivamente dictadas en coherencia con la declaración de inconstitucionalidad del artículo 24.1 de la Ley de Tasas y Precios Públicos, efectuada en la Sentencia nº 185/1995, de 14 de diciembre, en la que el Tribunal Constitucional precisó el alcance de las prestaciones patrimoniales de carácter público que están sujetas al principio de reserva de ley.

La política comercial de las Autoridades Portuarias para captar nuevos tráficos o fidelizar los existentes está basada mayoritariamente en una constante ampliación de la oferta infraestructural, y en bonificaciones de las tarifas públicas y, en mucha menor medida, en mejorar y garantizar el rendimiento, productividad, calidad y precio de todos los servicios portuarios. La aludida Ley 48/2003 sostiene, formalmente, la naturaleza jurídica de tasas para las tarifas por provisión de infraestructuras, pero despliega toda una serie de posibilidades de otorgar ventajas comerciales discriminatorias a través de bonificaciones específicas sobre las tasas a abonar por determinados tráficos, que pueden colisionar con el principio de igualdad de los tributos.

Argumenta el Tribunal Constitucional, tanto en la Sentencia 185/1995, como en otras posteriores, como la 233/1999, de 16 de diciembre, que las tarifas tienen la naturaleza de prestaciones patrimoniales de carácter público:

- En primer lugar, por la prestación de servicios o la realización de actividades en las que concurra cualquiera de las circunstancias siguientes: que sean de solicitud o recepción obligatoria; que sean realizadas por el poder público en régimen de monopolio de hecho o de derecho; o que sean objetivamente indispensables para poder satisfacer las necesidades básicas de la vida personal o social de los particulares de acuerdo con las circunstancias sociales de cada momento y lugar.
- En segundo lugar, por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público. Hay que concluir, por tanto, que las tarifas portuarias son verdaderas prestaciones patrimoniales de carácter público. Es importante destacar, tal como establece el Tribunal Constitucional, que lo importante es la naturaleza de la prestación y no quién es el prestador.



Todo ello obliga a descartar cualquier intento de mantener el carácter de precio privado de las tarifas por la puesta a disposición de la infraestructura portuaria, y, consecuentemente, las ventajas que esta condición pudiera suponer en cuanto a agilidad y flexibilidad en su gestión y, en concreto, a la posibilidad de mantener determinadas bonificaciones comerciales específicas que no respondan al principio de igualdad.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Ley profundiza en la condición de tasas de las tarifas portuarias, ya iniciado en la Ley 48/2003, y suprime determinadas bonificaciones que pudieran chocar con el principio de igualdad y no discriminación, a fin de dar seguridad jurídica al modelo, y acerca el principio de equivalencia al coste a cada Autoridad Portuaria, y no al valor medio del conjunto de las veintiocho Autoridades Portuarias, como ocurre en la actualidad, como si éstas no tuvieran personalidad jurídica propia. Con ello, cada Autoridad Portuaria podrá proponer sus propias cuantías, adaptadas a su realidad específica, aunque con una estructura común.

Se supera, pues, una de las condiciones que lastraban históricamente el ámbito deseable de competencia interportuaria en España, permitiendo que los puertos fijen precios distintos por la puesta a disposición de sus infraestructuras, de conformidad con el principio de equivalencia al coste, supuesto un determinado objetivo de rentabilidad, referido a cada Autoridad Portuaria, entendida como unidad de “negocio” independiente.

Para ello, cada Autoridad Portuaria deberá establecer unas cuantías de las tasas de utilización de forma que, aplicadas éstas a los tráficos previstos, junto con las tasas de ocupación por el uso privativo del dominio público y por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios así como con otros ingresos que la Ley les atribuya, cubran sus gastos de explotación, conservación y administración, sus cargas fiscales y, en su caso, los intereses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos.

En los Planes de Empresa, cada Autoridad Portuaria deberá acreditar que con las cuantías de las tasas propuestas se da cumplimiento a los anteriores principios como requisito previo para que las mismas puedan ser aprobadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado o por la que, en su caso, corresponda. Las cuantías que se propongan deberán estudiarse además sobre bases plurianuales, que suavicen las evoluciones al alza o a la baja de las tasas, reduciendo las tensiones que su repercusión pudiera ocasionar en el tejido empresarial y social.

Será, también, en dichos Planes de Empresa en donde se deberán introducir los criterios de complementariedad necesarios para garantizar que el sistema portuario cumpla su misión de atender las necesidades globales del mercado único español, de forma compatible con el cumplimiento de la misión específica de cada Autoridad Portuaria y sin dar origen a duplicaciones inversoras o ineficiencias evitables.

Este sistema de fijación de la cuantía de las tasas portuarias supone una importante racionalización en la medida en que se deberán imputar a cada Autoridad Portuaria los costes reales en que haya incurrido la misma, lo que obliga a cada una de ellas a enfrentarse con su propia realidad económica. En este sentido, por ejemplo, las amortizaciones derivadas de las inversiones de una Autoridad Portuaria deberán ser internalizadas en las tasas de dicha Autoridad Portuaria, titular de las mismas, y no se internalizarán, como hasta ahora, en todo el sistema. Ello contribuirá a que las decisiones de inversión se realicen por cada Autoridad Portuaria cada vez más sobre bases técnicas y económicas, teniendo en cuenta su rentabilidad y su repercusión sobre las tasas a aplicar.



La Ley simplifica la amplia casuística de prestaciones infraestructurales que se pueden ofertar en los puertos y establece una estructura tarifaria común para su utilización. La Ley define las cuantías básicas de las tasas a través de una fórmula sencilla que incorpora unos coeficientes que debe determinar cada Autoridad Portuaria para cuantificar cada una de las tasas de utilización, salvo en la relativa a la pesca fresca, en que por tratarse de un sector que requiere una especial protección, se ha optado por establecer las cuantías básicas en la propia Ley.

Estas cuantías básicas, tal y como se ha indicado, deberán ser propuestas por cada Autoridad Portuaria, debiendo ser justificadas en el ámbito de los planes de empresa, para su aprobación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, corresponda.

III

Por lo que respecta a los servicios portuarios, es necesario señalar algunas circunstancias que deben ser tenidas en cuenta a la hora de establecer su régimen de prestación.

En los servicios técnico náuticos, en los de manipulación de mercancías, sobre todo si se prestan en terminales otorgadas en concesión, y en los servicios de carácter medioambiental, el número de prestadores es muy limitado, ya sea por razones de seguridad, por razones medioambientales, por falta de espacio o por falta de un volumen crítico de servicios que permita la amortización de las crecientes inversiones necesarias o los retornos exigibles en términos de oportunidad. En consecuencia, parece conveniente que, ya que durante la prestación el nivel de competencia entre prestadores de un mismo servicio es reducido, el acceso a dicha prestación sea a través de un contrato al que se acceda mediante un concurso, en el que la Autoridad Portuaria pueda seleccionar uno o más prestadores y se reduzcan los periodos de autorización al máximo exigido por la amortización de las inversiones necesarias. Esto es, se trata de promover la concurrencia en el acceso a la prestación, “competencia por el mercado”, dado que la “competencia en el mercado”, es decir durante la prestación, es reducida.

La experiencia, no sólo en España, ha demostrado que la habilitación para prestar un servicio de los indicados en el párrafo anterior con la simple acreditación de que reúnen las condiciones establecidas en los pliegos reguladores ha dado origen a situaciones, todas ellas preocupantes para el regulador, de desinterés por la prestación de unos servicios que son imprescindibles, que termina afectando a la calidad de los servicios y provocando la huida final de los competidores menos resistentes.

En esta línea argumental interesa, como ya se ha señalado, que el plazo de las autorizaciones sea el más corto posible, asociado, en el caso de inversiones en activos fijos, a la amortización de éstas o a sus posibilidades de reutilización, y en el caso de activos muebles, a las posibilidades de traslado del bien o a su valor de reventa. La renovación de los prestadores de servicios portuarios, previo concurso, constituye un instrumento eficaz, junto con la capacidad reguladora y de tutela de las administraciones portuarias, para la consecución del objetivo de que dichos servicios se presten con continuidad, de un modo eficiente y a un precio competitivo.

Hay que señalar, además, que en las circunstancias en que se prestan los servicios portuarios, es universalmente aceptada la necesidad de promover la libertad de precios de los prestadores de servicio en el marco de las tarifas máximas establecidas por la Autoridad Portuaria.

Si a ello le sumamos las numerosas obligaciones de servicio público que tienen que soportar los prestadores de servicios portuarios, el modelo de gestión indirecta, que ha regido en España desde que los servicios son prestados por empresas privadas hasta el año 2004, y que es la



habitual en la mayor parte de las alternativas portuarias no españolas, resulta ser el más conveniente para el interés general, permite un seguimiento más estrecho de la prestación y un control más directo de la misma, manteniendo al mismo tiempo el dinamismo y la agilidad de las relaciones mercantiles y del derecho privado, que le imprimen a la prestación las empresas privadas.

En esta Ley, en la línea de las precedentes – Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina; Ley 62/1997, de 26 de diciembre de modificación parcial de la anterior y Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general –, no se introduce ninguna modificación en el ámbito personal y funcional del trabajo de estiba que se mantiene sujeto a condiciones de exclusividad. Sin embargo, se adoptan 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 al considerar una ventaja computable para la determinación de los plazos concesionales a las empresas de estiba, el disponer, como fijos de plantilla, de un número de trabajadores superior al necesario para realizar el 25 por ciento de la actividad de estiba reservado a los trabajadores portuarios, que se establece como mínimo legal exigible; 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, atribuyéndole esta Ley a las Comunidades Autónomas la capacidad para fijar dicho porcentaje en los puertos ubicados en las mismas, en todo caso superior al mínimo legal establecido; y el fomento de las autopistas del mar, permitiendo la prestación de estos servicios a empresas no estibadoras debidamente cualificadas, siempre que las empresas estibadoras no estén en condiciones de ofertar el precio establecido por las Autoridades Portuarias para viabilizar la alternativa marítima.

Por lo que se refiere a las entidades de puesta a disposición de personal estibador, la Ley 48/2003 estableció la transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEEDs), en las que las Autoridades Portuarias disponían de un 51% del capital social, en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), con responsabilidad mancomunada entre sus socios y en las que se integran exclusivamente las empresas estibadoras, es decir, sin la presencia de las Autoridades Portuarias.

Esta transformación estaba prevista en un escenario europeo en que se había lanzado una propuesta de Directiva de libre acceso en la prestación de servicios portuarios, que llevaba implícita la consagración del principio de libre contratación de los trabajadores por parte de los empresarios, sin más requisitos que los asociados a la formación para el desempeño de las funciones que se le encomendasen. Sin embargo, la no aprobación de la propuesta de Directiva en el Parlamento Europeo crea en nuestra legislación portuaria una nueva situación extraordinariamente singular de recorrido incierto, según la cual se mantiene la exclusividad en la prestación de este servicio y se le encomienda la gestión de esta exclusividad al sector privado, con lo que nos enfrentamos a un hecho atípico según el cual la exclusividad y la privatización de su gestión se predicán simultáneamente.

En una situación de exclusividad, – que no se modifica en esta Ley en ningún sentido, como se ha indicado anteriormente –, la presencia de las Autoridades Portuarias garantiza la igualdad y no discriminación en la provisión de mano de obra a las empresas estibadoras, que no se ven sometidas en las SEEDs a posibles imposiciones de las empresas dominantes, tanto en relación al acceso de otras empresas a la actividad como en materia de asignación de personal laboral a las actividades de estiba y desestiba de competidores, mientras que en las APIEs no existen



mecanismos suficientes para garantizar que las empresas dominantes no actúen a su favor, y en contra de su posible competencia en el puerto.

Además, salvo en los puertos de tránsito puro, el nivel de cautividad o la posición dominante que cada puerto tiene sobre sus tráficos, permite que haya un amplio margen para la repercusión de sobrecostes al cargador. Ello posibilita un ámbito de acuerdo entre las reivindicaciones sindicales y los requerimientos a corto plazo de las empresas estibadoras, que sólo pueden ser equilibradas con la presencia de la Autoridad Portuaria, la cual incorpora otros requerimientos asociados al interés general.

En estos momentos, coexisten APIEs en unas Autoridades Portuarias y SEEDs en otras.

Teniendo en cuenta lo anterior, lo más aconsejable desde el punto de vista de la seguridad jurídica del modelo de estiba – posición que se adopta en esta Ley –, es posibilitar la existencia de Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y de Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, estableciendo mecanismos voluntarios de paso o conversión de unas a otras y viceversa.

Por lo que se refiere al servicio de recepción de desechos procedentes de buques, la modificación de esta Ley mejora la regulación de esta tarifa, 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, de forma que se hace obligatorio, para todo buque que haga escala, el pago de una tarifa fija, use o no el servicio de recepción de desechos procedentes de buques, estimulando así la entrega de los residuos a las plantas de tratamiento y evitando su vertido al mar durante la navegación.

IV

Esta Ley se estructura en tres artículos. 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 aludida Ley

El Artículo tercero modifica algunos artículos aislados de la repetida Ley e introduce otros nuevos, destacando entre ellos, la incorporación de los contenidos del Plan Director en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, por economía de declaraciones medioambientales, ya que a ambos pudiera resultar de aplicación la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, produciéndose duplicidades innecesarias en el control medioambiental; una definición más actualizada del perfil exigible al órgano de gestión de las Autoridades Portuarias; 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; etc.

Por último, en las disposiciones finales se modifican algunos preceptos aislados de la Ley 27/1992, de 26 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como el apartado 2 de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, 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.

Consta, además, de 2 Disposiciones adicionales; 6 disposiciones transitorias; 8 Disposiciones finales y 1 Disposición derogatoria.

Artículo primero. 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.

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 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 de la inversión neta en activos fijos, 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 gestión, así como la programación de inversiones, atendiendo a las necesidades inversoras de cada Autoridad Portuaria derivadas de la previsible evolución de la demanda, de sus características físicas y condiciones específicas y a su posición competitiva, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad fijado para cada Autoridad Portuaria y para el conjunto del sistema portuario.



4. A estos efectos, la rentabilidad 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 los ingresos por reversión de concesiones y 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, 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.

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.

CAPÍTULO II

Del Fondo de Compensación Interportuario

Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

1. El Fondo de Compensación Interportuario constituye un instrumento de redistribución de recursos del sistema. 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 ciento 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 ciento y no menos del 6 por ciento del resultado del ejercicio corregido por los ajustes a dicho resultado detallados en el apartado A) 2. del estado de flujos de efectivo del Plan General de Contabilidad, excluyendo de dichos ajustes los ingresos y gastos financieros, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa por el servicio de señalización marítima.

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. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento 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 se destinarán a cofinanciar:

1º Inversiones en infraestructuras portuarias y en señalización marítima que por sus características presenten un marcado interés social, 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.

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 o persona en quien deleguen.

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 Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, determinará la forma y plazos en que deben hacerse efectivas las aportaciones de los organismos públicos portuarios.



CAPÍTULO III

De las tasas portuarias

SECCIÓN 1.ª 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) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
 - 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 registrarán 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, 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 de la inversión neta en activos fijos, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

El rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos de cada Autoridad Portuaria será establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con las características de sus tráficos, sus planes de inversión y su capacidad de generación de recursos.

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

Se considerará como unidad de negocio el conjunto de puertos y demás infraestructuras y activos gestionados por una misma Autoridad Portuaria.

b) El importe de la tasa de ocupación se fijará tomando como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado.

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



d) El importe de las tasas de utilización se fijará tomando en consideración 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 igualmente 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.

f) 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) 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.

h) Las cuotas íntegras de las tasas de utilización y las bonificaciones aplicables a las mismas 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, 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, salvamento, lucha contra la contaminación marina 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, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques, siempre y cuando ésta no implique 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 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.

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.

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.



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 2.ª TASA DE OCUPACIÓN

Artículo 10. *Tasa de ocupación.*

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, 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, 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 final de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, 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:

2.º.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.

2.º.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.

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

2.º.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 ciento.

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 ciento.

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

b) Respecto del espacio de agua para relleno: el 3 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúa las obras de relleno en el plazo fijado para las mismas en el título de la concesión. Finalizado este plazo, el tipo será el que corresponda según el uso o actividad.

En el caso de ocupación del suelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 3 por ciento 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 ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, el tipo de gravamen aplicable a la obra o instalación será del 0,5 por ciento.

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 ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

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

4º En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por ciento del valor de los materiales consumidos.

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 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 la misma proporción que se establezca para la tasa de ocupación, conforme a lo previsto en el apartado siguiente. 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, podrán revisarse cuando se apruebe o modifique el Plan de Utilización de los Espacios 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.

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa, que será actualizada anualmente, de acuerdo con lo que al respecto establezca la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

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 ciento, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por ciento hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración. Todo ello, sin perjuicio de la actualización prevista en el párrafo precedente.

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.

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, aunque carecen de naturaleza tributaria, tendrán la consideración de ingresos de derecho público.

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota íntegra 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:



$$b = \frac{Cr \times 10000 \times h,}{Vt \times t \times n} \quad (b \leq 50 \%)$$

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.

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:

$$b = \frac{10000 \times lc}{Vt \times t \times n} \quad (b \leq 25 \%)$$

donde:

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

lc = 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.



3º) La bonificación por inversiones en obras de relleno no podrá exceder del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de las aguas del puerto y por inversiones en obras de consolidación o mejora de terrenos no podrá exceder del 25 por ciento de la cuantía correspondiente a los terrenos. Dichas bonificaciones son incompatibles entre sí con respecto a la misma superficie.

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:

$i = 100 \frac{I_u}{V_t}$	Bonificación (%)
$10 > i \geq 0$	0
$20 > i \geq 10$	20
$30 > i \geq 20$	25
$40 > i \geq 30$	30
$50 > i \geq 40$	35
$i \geq 50$	40

donde:

I_u = Inversión unitaria en obras de urbanización establecida por la Autoridad Portuaria (€/m²).

V_t = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de urbanización y comercialización, a efectos de la concesión de dominio público (€/m²), 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 40 por ciento 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 ciento 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 ciento de la cuota correspondiente a la tasa.

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que al menos un 80 por ciento de sus atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a siete metros. El importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuota de la tasa correspondiente a los espacios terrestres, los de agua e instalaciones destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas.

SECCIÓN 3.ª 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 el correspondiente contrato de prestación del servicio portuario, debiendo preverse esta tasa en el mencionado contrato.

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 del contrato de prestación de servicio portuario, según proceda.

3. El devengo de la tasa se producirá en la fecha de inicio de la actividad.

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 se establecerá por unidades de carga manipulada, medidas en toneladas, número de contenedores o de unidades tipificadas, número de vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.

2º) En el servicio al pasaje se establecerá por pasajero y vehículo en régimen de pasaje.

3º) En los servicios técnico-náuticos se establecerá por unidad de arqueo bruto (GT) del buque servido o por unidad del servicio prestado.



4º) En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques se establecerá por cantidad recogida o servicio prestado.

5º) En el resto de servicios y actividades comerciales e industriales portuarias, la base imponible se establecerá por unidad representativa de la cuantía del servicio prestado o de la actividad desarrollada o por unidad de prestación de dicho servicio. Cuando no sea posible su medición, se establecerá en función del volumen de negocio desarrollado en el puerto.

6º) En el caso de actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad se establecerá por la unidad que corresponda o en función del volumen de negocio desarrollado en el puerto.

b) Límites:

Superior:

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

1º) Del 100 por ciento 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:

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 de 20' o una cantidad proporcional a la anterior en relación con el volumen de la unidad de transporte utilizada.

4,00 €, por vehículo de más de 1.500 Kg. de peso y 2,00€ por vehículo de menos de 1.500 Kg. de peso.

1,80 €, por pasajero.

2,00 €, por vehículo en régimen de pasaje.

3º) Del 6 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.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6º) no será superior al 8 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.

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, un 20 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa por dicha ocupación.

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.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6º) no será inferior al 2 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.

El tipo de gravamen se fijará, en el momento de otorgamiento de la autorización, de acuerdo con los límites indicados, en función del interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos, así como del nivel de inversión privada, basándose en unas previsiones razonables de la información económico financiera de la actividad. Este tipo no será revisable, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 6.

5. En el supuesto de ocupación privativa del dominio público, la cuota íntegra anual de esta tasa no podrá ser inferior a la que resulte de aplicar el tipo de gravamen fijado a la actividad o tráfico mínimos comprometidos en el título habilitante de la ocupación.

6. El tipo de gravamen de la tasa calculado por la Autoridad Portuaria deberá figurar necesariamente en las condiciones de la autorización de actividad, del contrato de prestación de servicio portuario o, en su caso, de la concesión o autorización de ocupación privativa del dominio público. Cuando la cuota de la tasa no se establezca sobre el volumen de negocio, el tipo de gravamen se actualizará anualmente de acuerdo con lo que al respecto establezca la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

7. 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 reales del año anterior.

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, aunque carezcan de naturaleza tributaria, tendrán la consideración de ingresos de derecho público.

SECCIÓN 4.ª 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 impositivos 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 fijas, 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, pantalanes 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, será la cantidad expresada en euros, 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 periodos 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, los siguientes coeficientes, según corresponda:

1º) Atraque no otorgado en concesión:



Atracados de costado a muelles o pantalán: 1,00

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) Atraques otorgados en concesión:

Atracados o fondeados en espacio de agua en concesión o autorización, siempre que la anchura de dicho espacio de agua, otorgado en concesión, sea al menos 1,5 veces la manga del buque de mayor tamaño que utilice el mismo: 0,60

Atracados sin espacio de agua en concesión o autorización: 0,70

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 o aprovisionarse, con estancia máxima de 48 horas: 4,00. En este supuesto el tiempo de estancia no se medirá en periodos de una hora o fracción, como es la norma general, sino en periodos de 24 horas. Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general para todo el periodo.

5º) Otros supuestos de atraque o fondeo:

Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros y buques de excursiones marítimas: 4,00

Buques destinados al dragado y al avituallamiento: 4,67

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace: 1,33

Buques a flote en gran reparación en astillero: 0,50

Buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto y esté en paro biológico, en veda o carezca de licencia: 0,45

Buques en depósito judicial: 1,00

Buques inactivos, pesqueros y artefactos flotantes: 4,67

Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios: 2,33.

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

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 periodos de una hora o fracción, como es la norma general, sino en periodos de 24 horas o fracción.

Además, la cuota de la tasa en los supuestos de este apartado 5º) se reducirá en los porcentajes siguientes, siempre que la actividad se desarrolle exclusivamente en zonas otorgadas en concesión o autorización:

En atraques en concesión o autorización: 25 por ciento



En atraque en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la anchura de ésta a lo largo de la línea de atraque otorgada en concesión sea al menos 1,5 veces la manga de los buques que utilicen el mismo: 60 por ciento

En puertos otorgados en concesión: 70 por ciento

6º) Acceso de los buques a dique seco o flotante, grada o instalación de varada situados en la zona I de las aguas portuarias: 2,00. En este caso la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por el citado coeficiente, una única vez.

7º) A los buques de crucero turístico:

Con carácter general: 0,80

Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el Anexo II de esta Ley: 0,64

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: 0,56

8º) En los buques integrados en servicios marítimos regulares que unen puertos de la misma Autoridad Portuaria con escalas superiores a 400 al año: 0,2.

A los supuestos 5º, 6º y 7º de este apartado I solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B.

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, será el 50 por ciento de la prevista en el apartado I, según corresponda.

III. En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra, expresada en euros, 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, los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Fondeo en aguas no otorgadas en concesión o autorización: 0,8

b) Fondeo en aguas otorgadas en concesión o autorización: 0,4

c) Reparaciones en fondeo, realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque en aguas no otorgadas en concesión o autorización: 0,47

d) Reparaciones en fondeo, realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque en aguas otorgadas en concesión o autorización: 0,23

e) Operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento en fondeo: 0,48

La cuota íntegra de esta tasa resultante en los supuestos previstos en las letras a), b), c) y d) se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado operaciones de carga, descarga de mercancías, operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento, en el puesto de fondeo, en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.



El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previo informe de Puertos del Estado, podrá establecer un área, dentro de la Zona II o exterior de las aguas portuarias, en la que se puedan realizar operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento en fondeo sin sujeción a esta tasa.

f) Acceso de los buques a dique seco o flotante, grada o instalación de varada situada en la zona II de las aguas portuarias: 1,00. En este caso la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT y por el citado coeficiente, una única vez.

5. En el caso de buques que hubiesen solicitado atraque para iniciar operaciones de carga y descarga de mercancías en la mañana del lunes o del día siguiente de un festivo, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la ocupación anticipada de dicho atraque desde las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior al festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo respectivamente.

Durante este periodo de ocupación anticipada, se contabilizará un periodo de 5 horas de estancia a efectos de aplicación de la tasa, siempre que durante dicho periodo de espera no se hayan efectuado operaciones de carga y descarga de mercancías. El inicio del tiempo de estancia de la escala para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas, se medirá a partir de las 8 horas del lunes o día siguiente al festivo.

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

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.

En el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

7. En los supuestos 1º, 2º y 3º del apartado 4.I de este artículo, y 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 en 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.



A partir de la escala 313: 0,45.

A efectos de esta Ley, se entiende por 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.

Igualmente, se entiende por servicio marítimo regular el que 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 al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

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.

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 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 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.

8. El valor de las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S) se fijará para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigesimoprimera de esta ley.

9. 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 en metros.

M = manga en metros.

P = puntal de trazado en metros.

10. 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 fijas. 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 expresada en euros, resultante de aplicar a la cuantía básica (P), los coeficientes siguientes, según corresponda:

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

Pasajero en régimen de transporte en embarque o desembarque: 1,00

Pasajero de crucero turístico en puerto base a aplicar el día de embarque o desembarque: 1,20

Pasajero de crucero en puerto base con más de un día de permanencia en puerto, salvo el día de embarque o desembarque: 0,75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.

Pasajero 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.

Conductor de vehículo sujeto a la tasa de la mercancía, en embarque o desembarque: 0,40

Motocicletas y vehículos de 2 ruedas: 1,30

Automóviles de turismo y vehículos similares: 2,90

Autocares y vehículos de transporte colectivo: 15,60

b) Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio del puerto:

Pasajero: 0,02

Motocicletas y vehículos de 2 ruedas: 0,40

Automóviles de turismo y vehículos similares: 0,90

Autocares y vehículos de transporte colectivo: 3,00

c) Pasajeros en viajes turísticos locales o en excursiones marítimas:

Si el viaje no se produce dentro de la zona de servicio del puerto exclusivamente: 0,10

Si el viaje se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto: 0,02

d) En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización: los coeficientes serán el 50 por ciento de los indicados en las letras a), b) y c)

e) En estaciones marítimas otorgadas en concesión o autorización, sin que los atraques hayan sido otorgados en concesión:

Pasajeros: los coeficientes serán el 75 por ciento de los indicados en las letras a), b) y c)

Vehículos: los coeficientes serán el 100 por ciento de los indicados en las letras a), b) y c)

f) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos regulares, los coeficientes



serán el 80 por ciento de los indicados en las letras a), b) y c) o los que resulten de aplicar los apartados d) y e)

g) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos regulares que unan puertos de la misma Autoridad Portuaria con escalas superiores a 500 al año, los coeficientes serán el 50 por ciento de los indicados en la letra a) o los que resulten de aplicar los apartados d) y e)

5. En los supuestos de navegación que se produzcan exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o una ría 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 ciento en el importe de la cuota tributaria.

6. El valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) se fijará para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigesimoprimera de esta ley.

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, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociadas a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias fijas, incluyendo su estancia en la zona de servicio el día natural anterior o posterior al embarque o desembarque o durante cuatro horas si utilizara medios rodantes. Asimismo, se incluye en el hecho imponible su utilización por las mercancías que accedan y salgan de la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, aunque sufran algún proceso de transformación o manipulación, salvo que tengan como destino u origen Zonas de Actividades Logísticas, actividades fabriles, de transformación, logísticas o de almacenaje, 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.

No está sujeta a esta tasa la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, tránsito y trasbordo, así como de vehículos, locomotoras y vagones para el movimiento horizontal de la mercancía dentro de la zona de servicio del puerto, que se encontrará sujeta respectivamente, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

a) En el supuesto de mercancías 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 y la mercancía se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque, y el consignatario de la mercancía.



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

b) En el caso de mercancías 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 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 y, la cuota tributaria será el resultado de aplicar a cada unidad de carga o a cada vehículo que se transporte como mercancía las cantidades, en euros (€), obtenidas como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (U),

Unidad de carga tipo	Coeficiente
Contenedor < = 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte).....	1,00
Camión con caja de hasta 6 metros	1,00
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte).....	1,64
Semirremolque	1,64
Camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros	1,64
Camión con remolque.....	2,64
Vehículos que se transporten como mercancías:	
Automóvil	0,06
Camión	0,26
Autobús	0,32



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 unitizada correspondiente a una misma operación de entrada, salida, trasbordo o tránsito marítimo de mercancías, en un mismo buque.

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

A las mercancías se les aplicará por tonelada la cantidad, expresada en Euros (€), resultante de aplicar a la cuantía básica (G) los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo a que pertenezcan conforme a lo establecido en el Anexo I de esta ley:

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

A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, realicen operaciones de entrada o salida marítima, vacíos o no de mercancías, se les aplicarán las cantidades, expresadas en Euros (€), resultantes de multiplicar la cuantía básica (U) por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

Elemento de transporte tipo	Coeficiente
Contenedor < = 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte)	0,09
Camión con caja de hasta 6 metros	0,09
Plataforma de hasta 6 metros	0,09
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte)	0,18
Semirremolque	0,18
Camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros	0,18
Plataforma de hasta 12 metros	0,18
Cabezas tractoras	0,06



Camión con remolque	0,27
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,04

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 camiones, autobuses y automóviles que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

b) En los puertos en que se efectúe 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.

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.

c) Cuando se realicen operaciones de trasbordo la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1º) Entre buques que se encuentren atracados: el 50 por ciento de la cuota prevista en letra a) de este apartado.

2º) Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado o entre buques fondeados: el 30 por ciento de la cuota prevista en letra a) de este apartado.

d) Cuando efectúen tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en una ría, 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 efectúen tránsito terrestre, o accedan o salgan de la zona de servicio por vía terrestre, sin utilizar en ningún momento la vía marítima, se aplicará el 50 por ciento de la cuota prevista en letra a) de este apartado a la mercancía que entre en la zona de servicio del puerto.

II. En terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización, la cuota íntegra será la siguiente:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:

1.ª En operaciones de entrada o salida marítima: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra a) del apartado 4.1

2.ª Cuando se efectúe tránsito marítimo: el 25 por ciento de la cuota establecida en la letra b) del apartado 4.1

3.ª Cuando se realicen operaciones de trasbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida en la letra c.1º) del apartado 4.1



4.^a Cuando se efectúe tráfico interior marítimo y las operaciones se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento 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

5.^a Cuando se efectúe tránsito terrestre: el 65 por ciento de la prevista en la letra e) del apartado 4.I

b) Si el atraque no está otorgado en régimen de concesión o autorización, a las mercancías y sus elementos de transporte se les aplicará la cuota que corresponda, en función de la operación que se desarrolle, de las previstas en el apartado 4.I, salvo cuando efectúen tránsito terrestre, que se les aplicará el 65 por ciento de la cuota establecida la letra e) del apartado 4.I

En el caso de tránsito marítimo y trasbordo esta tasa se exigirá al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga.

5. En los supuestos que se indican a continuación, la cuota íntegra 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 internacional: 0,30

b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques tipo ro-ro pertenecientes a un servicio marítimo prestado con regularidad: . 0,65.

c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos regulares que unen puertos de la misma Autoridad Portuaria con escalas superiores a 500 al año: 0,20.

d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren en la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0,80.

6. El valor de las cuantías básicas de la tasa de la mercancía (U y G) se fijará para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigesimoprimer de esta ley.

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 fijas. 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, siempre que el barco descargue en este puerto más del 25 por ciento de la pesca total capturada, 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. Si la descarga fuera inferior al 25 por ciento el pago de esta tasa daría derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto el día de la descarga, el anterior y el posterior. Transcurrido dichos plazos se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, pesqueros y artefactos flotantes contemplados en el apartado 4.1.5º) del artículo 13 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias, se podrán ampliar los plazos anteriores hasta 6 meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o barco de pesca devengará la tasa al buque prevista para buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto y esté en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en el apartado 4.1.5º) del artículo 13 de esta ley, debiendo ser expresa e individualmente acreditada la concurrencia de tales circunstancias por certificaciones de la autoridad competente. En caso contrario, devengará la referida tasa al buque expresada en el párrafo anterior.

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 barco de pesca, 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:

1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 2,5 por ciento del valor de la base.

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

b) Sin uso de lonja:

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

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

c) Con utilización de lonja concesionada o autorizada:

1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 0,5 por ciento del valor de la base.

2.º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 0,4 por ciento 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 las embarcaciones deportivas o de recreo, o por los buques de más de 24 metros de eslora dedicados a fines deportivos o recreativos, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas 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.

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:

1º) Situadas en la zona I del puerto. Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad, expresada en Euros (€), resultante del producto de la superficie ocupada por el número de días naturales, completos o fracción, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Embarcación	Coeficiente
Atracadas de punta a pantalán y muerto o ancla	1,00
Atracada de punta con instalación de finger lateral	2,00
Atracadas de costado a muelle o pantalán	3,00
En puesto de fondeo con amarre a muerto	0,60
En puesto de fondeo con amarre medios propios	0,40

En las zonas con calados inferiores a un metro en bajamar máxima viva equinoccial, la cuota de la tasa será el 50 por ciento de las señaladas en el cuadro anterior, siempre y cuando la eslora sea inferior a siete metros.

2º) Por disponibilidad de servicios, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción, el valor de la cuantía básica E multiplicado 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 ciento de las señaladas en los apartados 1º y 2º

b) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización.

En la zona I del puerto, por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, la cuota será la cantidad, expresada en euros (€), resultante del producto de la superficie ocupada por el número de días naturales, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Embarcación	Coeficiente
Embarcaciones transeúntes o de paso	0,20
Embarcaciones que tienen su base en el puerto	0,16

En las zonas con calados inferiores a un metro en bajamar máxima viva equinoccial, la cuota de la tasa será el 50 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior, siempre y cuando, la eslora sea inferior a siete metros.

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

c) Cuando la embarcación ocupe o utilice únicamente la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 50 por ciento de la prevista en las letras a) 1º y b) anteriores para la zona I, y el 100 por ciento de la cuota de la tasa prevista en la letra a) 2º anterior para la zona I, según corresponda.

5. La superficie ocupada por la embarcación se determinará en metros cuadrados, y será el resultado del producto de la eslora de la embarcación por la 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. 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.



8. En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización el pago de la tasa será exigible por adelantado, y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En éste 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. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

9. Son embarcaciones de base aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

Son 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.

10. El valor de la cuantía básica de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E) se fijará para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigesimoprimera de esta ley.

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

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la estancia en la zona de tránsito por un periodo superior a cuatro horas por aquellas mercancías, de entrada o salida marítima, que se embarquen o desembarquen utilizando medios rodantes, o superior al día natural de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior respectivamente, por el resto de las mercancías, así como por cualquier material, maquinaria o equipamiento. Para las mercancías en tránsito marítimo, el hecho imponible consiste en la estancia en la zona de tránsito de las mercancías por un período superior al día natural de descarga y el posterior inmediato. 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.

Se entiende como zona de tránsito aquella necesaria para servir de espacio de almacenamiento temporal regulador que haga compatibles una alta capacidad de descarga del buque con una menor capacidad de los medios de transporte horizontal, en condiciones de eficacia y debidamente autorizada por la Autoridad Portuaria. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona de tránsito del puerto o puertos que gestione ésta.

2. Es sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía, material, maquinaria o equipamiento.

Son sujetos pasivos sustitutos la empresa estibadora, el consignatario o el representante de 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 a la empresa estibadora. 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 hayan podido incurrir los sustitutos.

3. Esta tasa se devengará cuando haya transcurrido el plazo de utilización de la zona de tránsito, libre de pago, a que da derecho la aplicación de la tasa de la mercancía y continúe depositada en la misma.

4. La cuota íntegra de la tasa será la cantidad, expresada en Euros(€), resultante del producto de los metros cuadrados ocupados, por los 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:

Hasta el día 7.º	1
Desde el día 8.º al 15.º	3
Desde el día 16.º al 30.º	6
Desde el día 31.º al 60.º	10
A partir del día 61.º	20

Si excepcionalmente se utiliza la zona de tránsito por período superior a 60 días, el coeficiente de progresividad será de 20 a partir del día 61.

Como superficie ocupada se computará la superficie rectangular, de lados paralelos a la línea de atraque, envolvente de la mercancía depositada.

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.

6. El valor de la cuantía básica de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) se fijará para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigesimoprimera de esta ley.

7. La Autoridad Portuaria podrá exigir la retirada de la carga 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 ciento de la cuota de la tasa que le corresponda, a partir de la fecha límite señalada por la Autoridad Portuaria para la total retirada de la mercancía, pudiendo reiterarse cada cinco días si la mercancía continua sin ser retirada.

8. Estarán exentos de esta tasa los titulares de las terminales e instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización, por la estancia de mercancías, materiales, maquinaria o equipamientos en los espacios que formen parte de dichas terminales o instalaciones, por los que se devenga la tasa de ocupación.

Artículo 19. *Bonificaciones.*

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, a la cuota íntegra de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 3 por ciento.

El Ministerio de Fomento aprobará las condiciones de respeto medioambiental susceptibles de ser bonificadas conforme a lo previsto en el párrafo anterior.

Los criterios para la aplicación de esta bonificación serán los siguientes:

1º) El Ministerio de Fomento aprobará, las guías de buenas prácticas ambientales de la operativa de buques en puerto que determinarán el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales.

2º) La comprobación de su cumplimiento podrá ser efectuada por entidades de certificación acreditadas por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum.

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, tenga suscrito un Convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales, y esté inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tenga implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificada por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la manipulación y transporte de la mercancía en la terminal, a la cuota íntegra de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 15 por ciento.

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

a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de calidad en la operativa portuaria mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, a la cuota íntegra de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 3 por ciento.

El Ministerio de Fomento aprobará las condiciones de calidad en la operativa portuaria susceptibles de ser bonificadas, siguiendo criterios tendentes a mejorar la eficiencia en el desarrollo de las operaciones portuarias.

b) Cuando el prestador de un servicio de manipulación de mercancías o de un servicio al pasaje 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 emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN 45011, a la cuota íntegra de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 10 por ciento.

Las certificaciones a que se refiere el párrafo anterior serán otorgadas con carácter anual por las entidades de certificación acreditadas por Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), sobre la base de los referenciales aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, de los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, que tenderán en todo caso a mejorar la eficiencia en la prestación del servicio.

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 ciento, a la cuota íntegra de las tasas del buque y de la mercancía.

Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación son:

Tráfico de contenedores, tanto de importación y exportación, como en régimen de tránsito.

Tráfico de pesca congelada

Tráfico de productos hortofrutícolas

Tráfico de vehículos nuevos

Tráfico de pasajeros en cruceros

Tráfico de suministro de combustible

Esta relación podrá ser modificada mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento, si se dieran las circunstancias económicas y sociales que así lo aconsejaran, para alcanzar los objetivos expresados en el primer párrafo de este apartado, especialmente en los casos en que la reducción de las cuotas pudiera incidir en la captación, el crecimiento o la consolidación del tráfico o en el nivel de actividad del sector de que se trate.

En los respectivos Planes de Empresa se acordarán, de entre los incluidos en la relación anterior, los tráficos bonificados para cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta los objetivos y criterios expresados en este apartado. Dichos tráficos bonificados para cada Autoridad Portuaria constarán anualmente, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta ley, siguiendo para su concreción los mismos criterios expresados en este apartado para la inclusión por el Gobierno de un determinado tráfico a bonificar.

El importe total de las bonificaciones reguladas en este apartado que aplique anualmente cada Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 10 por ciento de su recaudación media anual conjunta por las tasas al buque y a la mercancía de los dos últimos ejercicios anteriores al año en que se acuerda el Plan de Empresa.

4. 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 5.ª 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 81 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 el consignatario, y en puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario. En este caso, la Autoridad Portuaria se dirigirá en primer lugar al concesionario,



estando 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. 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: 0,80 € por cada 100 GT de arqueo bruto del buque las tres primeras escalas de cada año natural.

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura: 0,25 € por cada unidad de GT y por año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral: 12,30 € por buque o embarcación y por año natural.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques: 4,00 € por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora por su manga, por una sola vez, salvo las embarcaciones que no tengan base en un puerto español, que será de 10,00 € por embarcación y por el año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación, o rol de despacho o dotación de buques: 10,00 € por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora por su manga, y por el año natural.

5. El pago de la tasa será exigible:

a) A los buques y embarcaciones incluidos en el párrafo a) del apartado anterior: en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto en el que entren.

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

En el caso de embarcaciones que no tengan base en el litoral español, abonarán en el primer puerto en el que escalen en el año natural el 20 por ciento de la cuota de la tasa, con validez para un período de 10 días. Dicha cuota nuevamente será exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en el año natural.

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado anterior: 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. En el supuesto de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español, se le aplicará por año natural en el primer puerto español al que accedan.



6. 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.

7. Las Autoridades Portuarias podrán suscribir convenios con las comunidades autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

8. La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas 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 ciento 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 deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan de Empresa.

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 segundo. 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.

Las tarifas por servicios prestados por el sector privado se fijarán libremente, sin perjuicio de las tarifas máximas que en los servicios portuarios puedan establecer las Autoridades Portuarias.

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 portuarios.
- b) Servicios comerciales.

CAPÍTULO II
De los servicios portuarios
SECCIÓN 1.ª CONCEPTO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 57. Concepto de servicios portuarios.

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que tienden a la consecución de los fines de las Autoridades Portuarias, que sean necesarias para la explotación de los puertos y sean desarrolladas en el ámbito territorial de las mismas.

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

- a) Servicios Técnico-náuticos:
 - 1º) Servicio de practicaaje.
 - 2º) Servicio de remolque portuario.
 - 3º) Servicio de amarre y desamarre.



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

3. Corresponde a las Autoridades Portuarias prestar el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne.

4. Asimismo, las Autoridades Portuarias prestarán servicios comunes, que son aquellos de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, y que son necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

1. Los servicios portuarios se prestarán en régimen de gestión indirecta siempre que no implique ejercicio de autoridad.

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

Los servicios portuarios comunes serán prestados por la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad. En todo caso, el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas del Puerto, establecerán la ordenación y funcionamiento de las operaciones y servicios prestados por las Autoridades Portuarias, la policía de la zona de servicio de los puertos y la vigilancia, inspección y control de los servicios prestados y actividades desarrolladas por personas físicas o jurídicas diferentes de las Autoridades Portuarias.

2. La Autoridad Portuaria, previo informe de Puertos del Estado, determinará, en su caso, el número máximo de posibles prestadores del mismo, atendiendo a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas, no discriminatorias y debidamente motivadas. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.

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 ésta 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, si se alteran las causas que la motivaron, a instancias de cualquier interesado, de Puertos del Estado o de la propia Autoridad Portuaria, con sujeción a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.

Cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora 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, solo estará justificada por el carácter estratégico de los tráficos a los que atienda.

3. Los contratos que se celebren por la Autoridad Portuaria para la prestación de los servicios portuarios estarán sujetos al ordenamiento jurídico privado y a lo dispuesto en los Pliegos de Prescripciones Particulares, y no otorgarán derecho a la prestación del servicio en exclusiva.

Los contratos que se celebren para la prestación de los servicios podrán ser de carácter general o específico. Los contratos de carácter general habilitarán para la prestación del conjunto de los servicios incluidos en cada uno de los párrafos b) o c) del artículo 57, y los de carácter específico se otorgarán para cada uno de los servicios relacionados en aquéllos. Los contratos de los servicios técnico-náuticos y de manipulación de mercancías serán siempre de carácter específico.

Asimismo, los contratos para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán celebrarse por tipo de tráfico o de carga.

4. Cuando la gestión indirecta del servicio precise otorgamiento de concesión o autorización de ocupación de dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de expediente único y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

5. La preparación y adjudicación de los contratos de servicios con un número limitado de prestadores, se ajustará a los principios de publicidad y concurrencia. Cuando no se haya limitado el número de posibles prestadores de servicios no será necesario promover un procedimiento de concurrencia, sin perjuicio de la publicidad de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

Artículo 59. *Utilización de los servicios portuarios.*

1. Los servicios portuarios, salvo el de señalización marítima y los indicados en el apartado Cuatro del artículo 57, 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. Además, el Reglamento de Explotación y Policía y 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.



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

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.

Artículo 60. *Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.*

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, previa audiencia de las organizaciones y 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 informe 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 practica, 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.

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.

Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

- a) Objeto del servicio portuario.
- b) Requisitos de acceso a la prestación del servicio.
- c) Condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para concurrir a los procesos de contratación.
- d) Condiciones de prestación del servicio.
- e) Obligaciones de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, en especial, las relativas a la continuidad y regularidad del servicio, 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.
- g) Medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características.
- h) Estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su fijación, actualización y revisión. 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. 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 el servicio de recepción de desechos generados por buques, se deberán especificar los tramos de arqueo bruto (GT) y los volúmenes máximos de recepción de desechos líquidos del Anexo I y de desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78, correspondientes a dichos tramos.

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

l) Garantías.

m) Penalizaciones.

n) Causas de extinción del contrato.

o) Obligaciones de suministro de información.

Los Pliegos de Prescripciones Particulares deberán ser anunciados 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.

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

Asimismo, Puertos del Estado deberá autorizar los convenios, pactos o acuerdos que puedan afectar a la competencia interportuaria y que celebren dos o más Autoridades Portuarias.

3. Los Pliegos de Prescripciones Particulares no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia.

4. 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 los contratos 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 del contrato. 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 61. Plazo del contrato de prestación.

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

a) Servicio de practicaaje: 8 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: 4 años.

2º) Con inversión significativa en equipos y material móvil:

Cuando el servicio requiera la ocupación privativa de dominio público portuario: 15 años.

En otro caso: 10 años.

3º) Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas no incluidas en el apartado siguiente: 30 años.

4º) Con inversión significativa en infraestructuras portuarias de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y de relleno para generación de grandes superficies: 35 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 del contrato no será prorrogable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de los contratos relativos 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 prorrogado mientras se encuentre vigente dicha concesión.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, los contratos podrán ser prorrogados, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en esta ley, en el Pliego de Condiciones Generales y en las Prescripciones Particulares del servicio que se encuentren en vigor.

Artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario.

1. Cuando no sea necesario promover un procedimiento de concurrencia, 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 la celebración, en su caso, del oportuno contrato

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 del contrato, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios.

3. Si las ofertas presentadas no garantizaran, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las Prescripciones Particulares, la Autoridad Portuaria podrá someter a la aceptación de todos los licitadores obligaciones adicionales de



prestación del servicio, con criterios de proporcionalidad y no discriminación, con objeto de alcanzar dicha cobertura, o bien, declarar desierto el concurso.

4. La convocatoria del concurso así como los acuerdos de otorgamiento y de prórroga de los contratos de prestación de los servicios deberán ser publicados en el "Boletín Oficial del Estado".

Artículo 63. *Estaciones marítimas y Terminales dedicadas a uso particular.*

1. En los títulos concesionales se deberá recoger expresamente la condición de estación marítima o terminal dedicada a uso particular.

Las terminales de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgados en concesión o autorización, y la planta o instalación 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, tramos ferroviarios o de carretera con servicios que conecten específicamente la planta industrial con la terminal portuaria.

A los efectos de esta Ley, se considerará terminal dedicada a uso particular a aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, con control en la gestión de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca. En concreto, tendrá dicha consideración la otorgada en concesión 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 procesamiento industrial, y esté expresamente identificada en el título concesional.

2. Los contratos para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito físico de una estación marítima o terminal 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. En estos casos, el titular del contrato de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión.

Artículo 64. *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 los contratos suscritos 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 65. *Régimen de incompatibilidades.*

1. Cuando una empresa ostente una cuota de mercado superior al 50 por ciento de la actividad relacionada con la prestación de un servicio portuario, o que alcance dicho porcentaje a través de empresas en las que tenga influencia efectiva, ninguna persona física o jurídica que disponga de influencia efectiva en la gestión de la misma, podrá tener participación en la gestión de otra empresa que preste o vaya a prestar el mismo servicio portuario en el mismo puerto.

Así mismo, 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 cualquier cambio significativo de su composición accionarial.

4. El titular de un contrato para la prestación de un servicio portuario de practica 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.

Artículo 66. *Separación contable.*

1. Los titulares de contratos de prestación de servicios portuarios deberán informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de los activos, pasivos, ingresos y gastos 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 contratos 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. 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 67. *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 Orden del Ministerio de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente.

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 68. *Comité de servicios portuarios.*

En cada 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 de ámbito nacional. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, con la limitación, en su caso, del número de prestadores y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios.

El informe del Comité se remitirá al observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

SECCIÓN 2.ª SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

Artículo 69. *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 Condiciones Generales 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, estarán exentos del servicio de practicaaje los buques dragadores y embarcaciones auxiliares, por las entradas, salidas y movimientos interiores motivados por la realización de obras de dragado y vertido de los productos de dragado; así mismo, quedan también exentas las embarcaciones adscritas a los servicios portuarios con base en el 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.



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 70. Definición y régimen del servicio de remolque portuario.

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquél 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 71. Definición 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. La limitación del número de prestadores de este servicio tendrá carácter excepcional y deberá estar motivada por la necesidad de garantizar su cobertura universal.

SECCIÓN 3.ª SERVICIOS AL PASAJE

Artículo 72. Definición y alcance de los servicios al pasaje.

1. Los servicios al pasaje incluirán:

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 4.ª SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Artículo 73. Definición y ámbito del servicio 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, 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 o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.

5º) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 79.

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 liberación 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 al costado del buque.

5º) La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal que la trasladen a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona, o bien para su salida directa al exterior de éste.



6º) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 79.

c) La actividad de trasbordo comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba 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.

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo.

d) Los residuos de carga procedentes de los buques.

3. No estarán sujetas a las normas que regulan el servicio 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 un contrato 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 de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual.

c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, cuando se realice por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquéllos, así como las labores complementarias de sujeción, cuando sean realizadas por los tripulantes de los buques.

d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio 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, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio.

Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o de instalación de descarga, en operaciones directas de barco a cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin depósito intermedio hasta fuera de la zona de servicio.

En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga.

f) Las labores complementarias de sujeción y trincado 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 a operaciones de manipulación portuaria, 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.



Se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

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 realizasen 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 exigidos por el apartado cinco del presente artículo, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba (SEED) o de la Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE).

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador el manejo de los 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 enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París y que esté descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

Asimismo, tampoco se podrán autorizar para aquellos buques que independientemente de su pabellón estén considerados como de alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

Al personal del buque no le será exigible la titulación establecida en el apartado 5.

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.

Artículo 74. Régimen laboral aplicable en el ámbito del servicio de manipulación de mercancías.



1. El régimen jurídico aplicable a las relaciones laborales que se establezcan como consecuencia de la prestación del servicio de manipulación de mercancías se regula en los artículos 74 a 77 de esta Ley.

2. En cada puerto de interés general existirá una entidad que tendrá por objeto la puesta a disposición de las empresas estibadoras de personal portuario para atender, en régimen diario, las actividades comprendidas en el servicio de manipulación de mercancías, con el fin de asegurar la regularidad y continuidad necesarias para su prestación. Esta entidad adoptará la forma de Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba, regulada en el artículo siguiente, o la de Agrupación Portuaria de Interés Económico, establecida en la disposición adicional sexta. La transformación en una u otra forma se regirá por lo previsto en la disposición adicional vigesimotercera de esta ley.

Artículo 75. *Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba.*

1. Las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, con forma de Sociedad Anónima, tendrán por objeto contribuir a la regularidad y continuidad en la prestación del servicio de manipulación de mercancías en los Puertos, a cuyo efecto suministrarán el personal portuario, al que proporcionarán formación continua, para atender las actividades comprendidas en el citado servicio, que no pueda ser realizado por los trabajadores de las empresas estibadoras. Asimismo las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba podrán suministrar personal para desarrollar actividades complementarias del servicio de manipulación de mercancías a los accionistas que, debidamente autorizados, las realicen.

2. La participación de las Autoridades Portuarias en el capital de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba será superior al 50% del mismo. El Presidente de la Autoridad Portuaria podrá serlo también de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba que operen en los puertos incluidos en el ámbito de la competencia de aquélla.

3. Todas las empresas que suscriban el correspondiente contrato para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, deberán adquirir el porcentaje de capital que les corresponda en las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba del puerto en el que operan, con arreglo a, entre otros, los criterios que a continuación se relacionan:

- a) Grado de utilización de la plantilla, medido en volumen de facturación.
- b) Inversión en medios materiales afectos al servicio.
- c) Superficie otorgada en concesión.
- d) Volumen anual de mercancías manipuladas o, en su caso, número de TEUs manipulados.

Dichas empresas contratarán con esta Sociedad, en régimen diario, a todos aquéllos trabajadores en relación laboral especial que precisen para el desarrollo de las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que no puedan desarrollar con su propio personal, todo ello de acuerdo con lo previsto en los artículos 76 y 77 de esta ley.

4. La extinción, por cualquier motivo, del contrato de prestación del servicio de manipulación de mercancías de alguno de los accionistas dará lugar a la obligación de adquirir sus acciones a cargo de los restantes, proporcionalmente a la parte de capital social que tenga cada uno de los que permanecen, excluida la Autoridad Portuaria.



El ingreso de un nuevo accionista obligará a que los ya incorporados a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba procedan a realizar, a favor de aquél, enajenaciones forzosas de acciones con el mismo criterio de proporcionalidad establecido en el párrafo anterior, excluida la Autoridad Portuaria.

5. Cada Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba se financiará con la aportación inicial que fijen sus estatutos para las empresas que inicialmente la constituyan o se incorporen con posterioridad, así como con las aportaciones de las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, como contraprestación por la utilización, en régimen laboral especial, de los servicios de personal perteneciente a la plantilla de la sociedad. El precio unitario de los servicios de prestación de personal se determinará por el Consejo de Administración de la Sociedad de forma que se cumpla el objetivo de equilibrio presupuestario anual.

Las ampliaciones de capital de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba requerirán la aprobación del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los términos previstos en el art. 37.1.q) de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En todo caso, el importe total de las cuotas a abonar por las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías que participan en la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba deberá ser suficiente para mantener el equilibrio económico de ésta, no siendo las Autoridades Portuarias en ningún caso responsables de las posibles pérdidas que pudieran resultar de la incorrecta liquidación de los servicios utilizados.

6. La contratación de personal se acordará por el Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba, de acuerdo con sus estatutos. Una vez adoptado este acuerdo, la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba no atenderá las demandas de personal de aquellas empresas que no tengan contratado al número de trabajadores en relación laboral común exigible en cada caso.

7. Con carácter general, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá acordar previamente la posición que vaya a adoptar la representación de la misma en el Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba o en la Junta de Accionistas.

Artículo 76. Contratación de los trabajadores de estiba.

1. La relación laboral de los trabajadores de estiba podrá establecerse tanto con las entidades de puesta a disposición de personal portuario señaladas en el artículo 74.2, como con las empresas prestadoras del servicio portuario de manipulación de mercancía, teniendo dicha relación en el primer supuesto la consideración de relación laboral de carácter especial.

2. Cuando un trabajador procedente de la entidad de puesta a disposición de personal portuario establezca relación laboral común con una empresa estibadora, la relación laboral especial con dicha entidad de puesta a disposición 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.

3. Las empresas estibadoras podrán contratar directamente trabajadores en relación laboral común de las especialidades y cualificación que necesiten, procedentes de las entidades de puesta a disposición de personal portuario, a través de ofertas nominativas o innominadas. De no



existir en las citadas entidades de puesta a disposición de personal portuario el personal adecuado y en número suficiente, las contrataciones necesarias serán realizadas por dichas entidades de puesta a disposición de entre los trabajadores que cumplan los requisitos establecidos en el 73.5, sin perjuicio del cumplimiento por las empresas estibadoras del porcentaje de trabajadores en relación laboral común establecido en sus contratos.

Artículo 77. Relación laboral especial de los trabajadores de estiba.

1. La relación laboral especial de los estibadores portuarios, contemplada en el artículo 2.1.h) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se regirá por lo previsto en esta Ley y, en lo no regulado en la misma, por la citada Ley del Estatuto de los Trabajadores y las demás normas laborales de general aplicación, en cuanto sean compatibles con la naturaleza de la relación laboral especial.

2. Se considera relación laboral especial de los trabajadores de estiba la establecida, de una parte, por las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba reguladas en el artículo 75 y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico reguladas en la disposición adicional sexta, y de otra, por los trabajadores que, cumpliendo los requisitos del artículo 73.5, sean contratados para desarrollar los trabajos correspondientes a las actividades definidas como integrantes del servicio portuario de manipulación de mercancías a que se refiere el artículo. 73.1. El contrato de trabajo en el ámbito de esta relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido.

Quedan fuera del ámbito de esta relación especial las relaciones laborales establecidas entre las entidades de puesta a disposición de personal portuario y el personal contratado por ellas para realizar actividades que no integren el contenido del servicio de manipulación de mercancías.

3. La retribución de los estibadores portuarios será, en sus modalidades y cuantía, la pactada en Convenio Colectivo o contrato individual de trabajo, con respeto, en todo caso, de la normativa sobre salarios mínimos.

4. Serán nulos los pactos que prohíban o tengan como consecuencia impedir la celebración de un contrato de trabajo entre el estibador portuario y la empresa estibadora.

5. La relación laboral especial se extinguirá, además de por las causas previstas en el artículo 49 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por voluntad de las entidades de puesta a disposición de personal portuario cuando el trabajador rechazase reiteradas ofertas de empleo adecuadas a su categoría profesional provenientes de empresas estibadoras que desearan establecer con él una relación laboral común en los términos del artículo 76.3.

Para considerar 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 entidad de puesta a disposición de personal portuario.

Se considerará que el rechazo de la oferta es reiterado cuando se produzca habiendo transcurrido menos de dos años desde el rechazo anterior.

6. Con la finalidad de contribuir a garantizar la regularidad y continuidad en la prestación del servicio, las entidades de puesta a disposición de personal portuario deberán proporcionar con carácter temporal a las empresas estibadoras los trabajadores pertenecientes a su plantilla que las empresas estibadoras demanden para el desarrollo de las tareas que no puedan ser cubiertas



por el personal propio de cada empresa. Los trabajadores que pasen a realizar estas tareas lo harán mediante el sistema de rotación.

En tales supuestos las entidades de puesta a disposición de personal portuario conservarán el carácter de empresario respecto de estos trabajadores, sin perjuicio de los derechos y obligaciones específicos en materia de organización del trabajo y condiciones de desarrollo del mismo que a las empresas estibadoras se atribuye en este artículo. Los respectivos derechos y obligaciones derivados de la relación establecida entre la entidad de puesta a disposición de personal portuario y la empresa estibadora se determinarán en el acuerdo que al efecto se suscriba.

Cuando los estibadores portuarios desarrollen tareas en el ámbito de las empresas estibadoras de acuerdo con lo previsto en este apartado, las facultades de dirección y control de la actividad laboral serán ejercidas por la correspondiente empresa durante el tiempo de prestación de servicios en su ámbito.

7. Sin perjuicio del ejercicio por la entidad de puesta a disposición de personal portuario de la facultad disciplinaria atribuida por el artículo 58 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, cuando una empresa considere que por parte de un estibador portuario se hubiera producido un incumplimiento contractual, lo pondrá en conocimiento de la entidad a cuya plantilla pertenezca dicho trabajador, a fin de que por la misma se adopten las medidas sancionadoras correspondientes. La empresa podrá además efectuar una concreta propuesta de sanción, que tendrá carácter vinculante.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, corresponderá a las empresas estibadoras garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad y salud laboral, con las obligaciones y responsabilidades que se atribuyen a las empresas usuarias en las relaciones de trabajo a través de empresas de trabajo temporal.

Las entidades de puesta a disposición de personal portuario tendrán las responsabilidades que en el artículo 28 de la Ley 31/1995 se atribuyen a las empresas de trabajo temporal.

Igualmente corresponderá a las empresas estibadoras el cumplimiento de la normativa legal o convencional referida a tiempos de trabajo y movilidad funcional, y serán responsables por los incumplimientos e infracciones de la normativa de aplicación, derivadas de sus acciones u omisiones, pudiendo en tales casos formularse contra ellas las acciones administrativas o jurisdiccionales correspondientes, en los mismos términos previstos en la normativa laboral común respecto de los empresarios.

8. Cuando las entidades de puesta a disposición de personal portuario no pudiesen proporcionar los trabajadores solicitados y no concurran las condiciones para incrementar el número de trabajadores adscritos al servicio, las empresas podrán contratar directamente, sin que exceda de un turno de trabajo, a los trabajadores que reúnan los requisitos de capacitación exigidos.

Artículo 78. Intervención de las Comunidades Autónomas en la determinación del porcentaje de contratación en relación laboral común.

Los órganos de Gobierno de las Comunidades Autónomas podrán establecer, respecto a la relación laboral de estiba existente en los puertos incluidos en su ámbito territorial, un porcentaje



superior al 25% previsto en la disposición adicional vigesimonovena párrafo primero, así como cualquier otra particularidad que resulte necesaria para la mejor prestación del servicio en dicho ámbito. El incremento que así se determine tendrá la misma consideración que el incremento realizado por el concesionario, a los efectos de lo previsto en el artículo 107.2.d) de esta Ley.

De no adoptarse modificación alguna, será de aplicación el régimen laboral que se regula en los artículos 76 y 77 de la presente Ley.

Artículo 79. Servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar.

Este servicio se realizará por las entidades referidas en el artículo 74, salvo que no puedan ofertar precios comprendidos en las tarifas máximas aprobadas o no puedan estar en condiciones de prestar el servicio de manipulación de la mercancía en el momento en el que el barco esté preparado para recibir el servicio. Dichas tarifas máximas, a los efectos de este artículo, se fijarán por la Autoridad Portuaria, previo informe favorable de Puertos del Estado. En este supuesto, podrá prestar el servicio una empresa no integrada en la entidad de puesta a disposición de personal portuario, la cual deberá cumplir con las condiciones que se establezcan en el correspondiente contrato de gestión que suscriba con la Autoridad Portuaria y sujetarse a los Pliegos de Prescripciones Particulares.

En cualquier caso, estas actividades deberán ser realizadas por trabajadores que cumplan los requisitos de capacitación exigidos en el artículo 73.5.

SECCIÓN 5.ª 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). 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, y que están regulados en el Anexo V del citado Convenio MARPOL 73/78.

4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo 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, incluidos 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 las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen.



5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo suscrito el correspondiente contrato con 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 el Pliego de Condiciones Generales y en las Prescripciones Particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en el contrato 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 el 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. Las Autoridades Portuarias cobrarán unas tarifas fijas a los buques que atraquen, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo, las cuales les darán derecho a descargar, sin coste adicional, unos determinados volúmenes máximos de desechos líquidos del Anexo I y de desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78. Para cada Anexo, por las descargas de estos desechos superiores a los volúmenes máximos cubiertos por la tarifa fija correspondiente, los buques abonarán al prestador del servicio la tarifa adicional que corresponda por unidad descargada.

Cada Autoridad Portuaria establecerá en los Pliegos de Prescripciones Particulares, los tramos de arqueo bruto y los volúmenes máximos de desechos correspondientes a dichos tramos.

Tanto la tarifa fija como la adicional se propondrán por las Autoridades Portuarias por cada Anexo y para cada uno de los tramos de arqueo bruto (GT) establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares, de manera que cubran los costes globales de prestación del servicio. Los importes de estas tarifas se determinarán de modo que se incentiven las descargas de desechos en los puertos.

Las tarifas fijas, y las adicionales se aprobarán, para cada Autoridad Portuaria, para cada Anexo y por tramo de arqueo bruto (GT), en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que en su caso se apruebe, por el mismo procedimiento establecido en la disposición adicional vigesimoprimera.

Los volúmenes de desechos correspondientes a los Anexos I y V de MARPOL 73/78, efectivamente descargados, que no superen los volúmenes máximos cubiertos por las tarifas fijas correspondientes, serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en el contrato suscrito entre el prestador del servicio y la Autoridad Portuaria.

9. El pago de las tarifas fijas es obligatorio para todos los buques que atraquen en el puerto.

10. La cuantía de las tarifas fijas de cada Anexo se reducirán el 20 por ciento cuando se disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, su diseño, equipo o explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes.



11. 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 no estarán sujetos a las tarifas fijas.

12. Estarán exentos del pago de las tarifas fijas, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria por los volúmenes totales de desechos que efectivamente 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) Las embarcaciones de pesca fresca.

c) Las embarcaciones deportivas autorizadas para un máximo de 12 pasajeros.

13. Podrán tener derecho a una bonificación, del 80 por ciento en el pago de las tarifas fijas del Anexo I y del Anexo V, 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 ambos Anexos, 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. No obstante, en la escala donde realicen descarga deberán abonar el importe total de las tarifas fijas correspondientes. En todo caso, los buques mencionados no pagarán estas tarifas más de una vez por semana.

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 del 20 por ciento sobre la tarifa fija correspondiente a este Anexo; en caso de que el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del anexo I, la bonificación será del 50 por ciento sobre la tarifa fija que corresponda a este Anexo.

14. Tendrán derecho a una bonificación del 50 por ciento de la tarifa fija del Anexo I los buques que no efectúen descarga de desechos líquidos de dicho Anexo del Convenio Marpol 73/78 y que acrediten ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de los desechos antes citados, 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.

15. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los contratos suscritos con 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.



16. Las cantidades recaudadas con esta tarifa 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.

17. Asimismo para los desechos generados por buques, regulados por el Anexo IV (líquidos) y VI (residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape) del Convenio MARPOL 73/78, los buques abonarán directamente a la empresa prestadora las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria que correspondan al coste del servicio efectivamente recibido.

SECCIÓN 6.ª SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

Artículo 81. *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.

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.

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.

2. Corresponde a la Comisión de Faros informar, con carácter vinculante, la procedencia o no del balizamiento, sus características técnicas y ubicación, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. 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, autorizado o responsable, según proceda, de conformidad con los criterios que se establezcan, en su caso, por la Comisión de Faros.



4. Las funciones asignadas a la Autoridad Portuaria en materia de ayudas a la navegación se desarrollarán en la zona geográfica que a tal efecto se les asigne.

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 Instituto Hidrográfico de la Marina o a la administración marítima que asuma estas competencias, a los efectos de su difusión, cuando proceda, a través de los avisos a navegantes y de la cartografía náutica. 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. La información de dichas cartas y avisos prevalece sobre la que en su caso pudiera suministrar el servicio de señalización marítima.

6. Previamente a la entrada en funcionamiento de nuevas instalaciones o actividades en el medio marino, incluidos los nuevos polígonos de cultivos marinos o espacios acotados en la zona marítima en la que se desarrollen cultivos marinos, la Comunidad Autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación del mismo a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, la Comisión de Faros pueda informar sobre 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, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Dichas servidumbres 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 III

SERVICIOS COMERCIALES

Artículo 82. 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. 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.

3. 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 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades.



1. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización. 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, en ningún caso dicho plazo podrá superar el periodo autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a los Pliegos de Condiciones Generales que, en su caso, apruebe Puertos del Estado, así como a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso.

2. 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.

3. 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.

Artículo 84. *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 85. *Entrega, recepción y otros traslados de mercancías.*

1. Las operaciones de depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, que no estén incluidas en el Servicio de manipulación de Mercancías, tal como se define en el artículo 73, así como las operaciones de recepción y entrega de la mercancía, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización.

Artículo tercero. 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. Las menciones a planes directores contenidas en los apartados 2 y 3 del artículo 36 se tendrán por no puestas.

2. 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.

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”.

3. Se incorpora un nuevo apartado 6 al artículo 44 con el siguiente contenido:

“6. Puertos del Estado, a través de las Autoridades Portuarias, impulsará la adopción de las medidas correctoras de las deficiencias que se detecten en los informes de control e informará de su adaptación a los distintos órganos de control.”

4. 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, en el caso de las Autoridades Portuarias, de forma directa la competitividad del puerto y los tráficos portuarios.”

5. 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 relacionadas, 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 directamente 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, para lo cual se suscribirán los convenios con otras administraciones que, en su caso, procedan.

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, en 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 Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, incluyendo albergues u hospedajes



relacionados con actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima, 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 o 20 metros a que se ha hecho referencia.”

6. El artículo 96 tendrá la siguiente redacción:

"1. El Ministerio de Fomento delimitará 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 delimitación se efectuará a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, y los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima. 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, que incluirá las dársenas destinadas a operaciones portuarias y las zonas necesarias para las maniobras de entrada y salida, de reviro y de atraque.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que incluirá los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto, así como 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.

Así mismo, se incluirán en el Plan de Utilización los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de control tales como los de seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas 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.

Además, en aquéllos casos en que se considere preciso por el Ministerio de Fomento, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios definirá las directrices de desarrollo del puerto, en las que se incluirán: la definición de las necesidades de desarrollo del puerto durante un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y selección de la más adecuada, previsión de desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.



4. El procedimiento para la elaboración del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios incluirá, si procede, un estudio de evaluación ambiental para la integración en el citado plan de los aspectos ambientales, debiendo cumplir los organismos portuarios con las obligaciones previstas en la Ley 9/2006, 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. No obstante, cuando el plan se refiera al uso de zonas de reducido ámbito territorial, el órgano ambiental competente podrá decidir de forma motivada que dicho plan no se someta al proceso de evaluación ambiental.

Dicho procedimiento se sustanciará en la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias. Asimismo, en caso de ser necesario la Autoridad Portuaria someterá a consultas el plan elaborado y el informe de sostenibilidad ambiental, en los términos que establezca la normativa de aplicación.

b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el plan elaborado y, en su caso, el informe de sostenibilidad ambiental, 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 del plan que sean oportunas, a la vista de las alegaciones y, en su caso, del resultado del proceso medioambiental.

c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá la propuesta del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios a Puertos de Estado quien convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a un período de consultas durante el plazo de un mes, a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración.

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) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto con el expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe de la Dirección 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 deban ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.

Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.



f) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintas, 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 de dichos bienes que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberá remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.

5. La aprobación del Plan de Utilización de los Espacios 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 del plan, 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. Aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" y, si procede, será objeto de publicidad con los requisitos exigidos por la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

7. Con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del plan especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio deberá encontrarse aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del 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."

7. El artículo 97 tendrá la siguiente redacción:

"1. Las modificaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación del Plan de Utilización 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 del plan 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 cuando, de acuerdo con lo previsto en la normativa específica, no sea preciso someter la modificación del plan a evaluación medioambiental.

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. Asimismo, tendrán el carácter de modificación no sustancial las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que



sean complementarias de las ya existentes, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. 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 aquélla 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.

Se considerará también modificación sustancial la alteración relevante de la alternativa de desarrollo del puerto seleccionada en el Plan de Utilización.

3. Las modificaciones de carácter sustancial del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios requerirán, si procede, evaluación medioambiental de conformidad con lo previsto en la normativa de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente."

8. El párrafo 1º del apartado 2 del artículo 102 tendrá la siguiente redacción:

"Las solicitudes que se opondan a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan de Utilización de los Espacios 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".

9. Se añade una nueva letra al apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

"d) Cuando el concesionario que tenga suscrito un contrato 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 ciento para el caso de que el número de trabajadores contratados en relación laboral común cubra el 100 por ciento 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."

10. El artículo 108 tendrá la siguiente redacción:

"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 el objeto concesional esté relacionado con



tráficos estratégicos. 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 sus obligaciones por parte del adjudicatario, siempre que no hubiera transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquéllas en que se hubiese producido la adjudicación.

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, emisarios submarinos, líneas telefónicas o aéreas, 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.”

11. 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, al Plan de Utilización de los Espacios 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”.

12. 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 el Plan de Utilización, Plan Especial, en su caso, 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”.

13. 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 iniciará 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.”

14. Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 111 con la siguiente redacción:

“7. Entre los criterios de adjudicación, en los concursos a que se refiere la letra c) del apartado 1 de este artículo, habrá de considerarse la estructura tarifaria y las tarifas máximas aplicables a los usuarios de las dársenas e instalaciones durante el periodo concesional.”

15. Se añade un nuevo apartado al artículo 113 con la siguiente redacción:

“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. Asimismo, habrá unidad de explotación cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones suponga una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.

c) Las demás condiciones que fije la Autoridad Portuaria.

En estos supuestos de unificación, el plazo que reste será el resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de la Autoridad Portuaria, o por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.”

16. El penúltimo párrafo del apartado 1 del artículo 114 tendrá la siguiente redacción:

“En el supuesto del apartado c) anterior, el concesionario perjudicado tendrá derecho a indemnización, que se calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124.6 de esta Ley. 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”.

17. 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.”

18. 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."

19. Se modifica el artículo 130, que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 130. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

"1. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 80 de esta ley.

2. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, 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 instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos de la carga de los buques con destino a dichas instalaciones, de las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas, 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 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 estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Así mismo, su no disponibilidad podrá ser causa de caducidad, en su caso, del título administrativo que habilite para la ocupación del dominio público portuario.

3. 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 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.

4. 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.”

20. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 132, con el siguiente contenido:

“4. Los titulares de concesiones y autorizaciones deberán cumplir 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, y en general durante la estancia en el puerto salvo para las operaciones de carga, descarga o trasbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción y otros traslados de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.”

21. Se modifican los apartados I y 1 de la Disposición adicional sexta, quedando con la siguiente redacción:

“Disposición adicional sexta: Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

I. Se podrán crear en los puertos de titularidad estatal Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, en los términos previstos en esta Ley, en cuyo caso, se sujetarán al régimen siguiente:

1. Normativa aplicable: Las agrupaciones portuarias de interés económico, tendrán personalidad jurídica, carácter mercantil, y se regirán por lo dispuesto en esta Ley y supletoriamente por la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico.”

22. La disposición adicional novena tendrá la siguiente redacción:

“Disposición adicional novena. *Aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios.*

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley deberán aprobarse los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.”

23. 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 la Policía Portuaria y demás personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrán la consideración de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de policía portuaria



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.

24. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional decimonovena, que queda con el siguiente contenido.

“2. La edad de jubilación de los prácticos de puerto se fija con carácter general en los 65 años de edad, siempre que se superen los reconocimientos médicos reglamentarios establecidos.”

25. Se adiciona una nueva disposición adicional vigesimoprimera con el siguiente contenido:

"Disposición adicional vigesimoprimera. 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 y de la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques.

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (U y G), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E) y de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T), y las tarifas fija y adicional por el servicio de recepción de desechos generados por buques se establecerán para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

Con este fin, las Autoridades Portuarias elevarán, a través del organismo público Puertos del Estado, en el marco de los acuerdos del Plan de Empresa, las correspondientes propuestas al Ministerio de Fomento, que las 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.

Las Autoridades Portuarias, para la elaboración de las propuestas, deberán tener en cuenta los criterios generales expresados en el Título I, Capítulo I de esta Ley.

Las propuestas que supongan la modificación de alguna de las cuantías básicas respecto de las vigentes en el ejercicio anterior deberán ir acompañadas de la correspondiente memoria económica.

“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. Asimismo, dicho Departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas, así como la estructura y contenido de las correspondientes memorias económicas.”

2. En la elaboración de sus propuestas, que seguirán en todo caso lo acordado en el Plan de Empresa respectivo, las Autoridades Portuarias deberán observar los criterios y reglas generales establecidos en el Título I Capítulo I y en el artículo 7 de la presente ley, respectivamente, tomando en consideración sus necesidades de inversión, sus objetivos de gestión y las previsiones de tráfico de los puertos de su competencia.

El Ministro de Fomento podrá, mediante Orden, desarrollar y concretar dichos criterios en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno.

En las Autoridades Portuarias con rentabilidad negativa, la propuesta se realizará en el marco de un Plan de Saneamiento que deberá ser aprobado por Puertos del Estado.



26. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosegunda, que tendrá el siguiente contenido:

"Disposición adicional vigesimosegunda. 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."

27. Se añade una nueva disposición adicional vigesimotercera, con la siguiente redacción:

"Disposición adicional vigesimotercera. Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

Las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba podrán transformarse, voluntariamente, en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico de las previstas en la disposición adicional sexta, por decisión de su Junta General de Accionistas, de acuerdo con sus Estatutos, previa la autorización prevista en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Asimismo, las asambleas de socios de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico podrán adoptar el acuerdo de transformarse en Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba. La efectividad de este acuerdo requerirá la adopción de un acuerdo en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria correspondiente mediante el cual se apruebe la participación mayoritaria de dicha Autoridad Portuaria en el capital de la Sociedad Estatal resultante, previa la autorización prevista en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. El régimen de adopción de este acuerdo será el previsto en el art. 37.1.q) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La participación a adquirir por la Autoridad Portuaria se valorará por el valor contable de la misma a la fecha inmediatamente anterior a la de dicho acuerdo. A tal efecto los accionistas de la Agrupación de Interés Económico deberán aprobar las cuentas de la Agrupación a dicha fecha. Sobre las cuentas que sirvieron de base a la fijación del precio de la participación la Intervención General de la Administración de Estado efectuará una auditoría que tendrá por objeto verificar que las mismas reflejan la imagen fiel de la Agrupación de acuerdo con los principios y normas contables aplicables. Si de dicha auditoría se dedujeran incumplimientos de principios y normas contables u otras circunstancias que incidan en el precio de la participación previamente calculado de acuerdo con el valor contable que figuraba en cuentas, se procederá a liquidar las diferencias.

En todo caso las Agrupaciones de Interés Económico deberán liquidar sus deudas con anterioridad a la adopción del acuerdo de participación. Si con posterioridad al acuerdo de participación surgieran deudas derivadas de operaciones realizadas con anterioridad, la liquidación de las mismas corresponderá a los que formaron parte de la Agrupación en la fecha en que se produjeron las operaciones."

28. Se añade una nueva disposición adicional vigesimocuarta, con la siguiente redacción:

"Disposición adicional vigesimocuarta. Suspensión temporal del régimen jurídico que regula el servicio 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 los distintos sectores económicos afectados por dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en la presente Ley respecto a la prestación de dicho servicio, estableciendo al efecto las medidas necesarias para mantener la regularidad y continuidad precisas en la prestación de aquél. 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.”

29. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoquinta, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimoquinta. Atrache en los puertos de interés general.

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, podrá acordar, con carácter imperativo, que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar el atraque en un puerto de interés general específico, de un determinado buque o grupo de buques, cuando concurren acreditadas razones de seguridad marítima o nacional, defensa, seguridad medioambiental o cualquier otra causa de interés público que así lo requieran.

La Autoridad Portuaria afectada por la decisión señalada en el párrafo anterior será oída, siempre que sea posible, en las 48 horas previas a la adopción de acuerdo, debiendo en todo caso prestar la colaboración necesaria para la ejecución de la decisión adoptada.”

30. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosexta, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimosexta. Actividades de carácter formativo o educativo en el ámbito náutico deportivo.

En los Pliegos de condiciones, que rijan los concursos que se convoquen para el otorgamiento de concesiones sobre el dominio público portuario referidas a instalaciones náutico-deportivas, previstos en el artículo 111 de esta Ley, se incluirá, como criterio de valoración para la adjudicación, cuando lo estime oportuno la Autoridad Portuaria, la realización en tal ámbito de actividades de carácter formativo o educativo.

También podrá preverse en tales casos por los Pliegos el otorgamiento de una prórroga al finalizar el plazo inicial de la concesión, dentro siempre del plazo máximo legal, subordinada a la realización de ciertos niveles de actividad formativa o educativa durante todo el plazo concesional.”

31. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoséptima, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimoséptima. Acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias contrarios a los acuerdos del Plan de Empresa.

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.”

32. Se añade una nueva disposición adicional vigesimooctava, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimooctava. 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.”

33. Se añade una nueva disposición adicional vigesimonovena, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimonovena. 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 el contrato de gestión 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 los contratos de gestión 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 la suscripción de nuevos contratos de gestión 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.



34. Se añade una nueva disposición adicional trigésima con la siguiente redacción:

"Disposición adicional trigésima: 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 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".

35. Se añade una nueva disposición adicional trigesimoprimera, que tendrá el siguiente contenido:

"Disposición adicional trigesimoprimera. Excepciones a la exigencia de titulación en el servicio de manipulación de mercancías.

El requisito de titulación a que se refiere el artículo 73.5 no será exigible a los trabajadores que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos, siempre que se limiten a las tareas que venían desarrollando a la entrada en vigor de esta Ley:

a) Los estibadores portuarios de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, así como, los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de títulos habilitantes para la gestión del servicio de estiba y desestiba.

b) Los estibadores a que se refería la disposición transitoria segunda 2 del Real Decreto-ley 2/1986, que tuvieran reconocida esta condición a la entrada en vigor de esta Ley.

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 a la entrada en vigor de esta Ley vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo 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 realización de más de 100 jornadas de trabajo con arreglo al artículo 12 del Real Decreto-ley 2/1986 en el último año natural anterior a la entrada en vigor de la Ley."

36. La disposición transitoria segunda tendrá la siguiente redacción:

"Hasta que se proceda a la aprobación de una nueva valoración de los terrenos y de las aguas de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, serán de aplicación las últimas valoraciones de terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley."

37. 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 estatales de estiba y desestiba o en las agrupaciones portuarias de interés económico, hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 73.5 respecto de la capacitación de su personal.”

38. Se añade una nueva disposición transitoria decimoquinta, que tendrá el siguiente contenido:

“Disposición transitoria decimosexta. Prórroga de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, por utilización de la zona de tránsito, de la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques y del valor de la rentabilidad.

En el supuesto de que no se aprobasen para el ejercicio económico correspondiente, por la Ley de Presupuestos Generales del Estado o la que en su caso corresponda, las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, por utilización de la zona de tránsito y de las tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques, se considerarán automáticamente prorrogadas las mismas, hasta su nueva aprobación y publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.

39. Se añade una nueva disposición transitoria decimosexta, que tendrá el siguiente contenido:

“Disposición transitoria decimosexta: 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 de una certificación UNE-EN-ISO 14001, certificada por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), cuyo alcance comprende las operaciones y actividades en el puerto del buque objeto de bonificación.”

40. 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: 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 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 trasbordo marítimos.

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 finalicen 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 finalicen su viaje no sea inferior a 250.

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 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.



15ª Pasajero: persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de vehículos.

16ª Estación marítima de 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 Empresa estibadora: aquella que es titular de un contrato de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

18ª Grupo empresarial: se entenderá aplicable este concepto en los supuestos a los que se refiere el artículo 42.1 del Código de Comercio y del artículo 87 del Real Decreto legislativo 1564/1989.

19ª Servicio portuario de manipulación de mercancías en autopistas del mar: aquél que se realiza mediante la entrada o salida marítimas de unidades de transporte aptas para su circulación por carretera en buques que atienden servicios marítimos con una regularidad preestablecida y publicitada en relación con el itinerario, calendario y frecuencia y que conecten los puertos españoles con puertos de la Unión Europea, con conexión alternativa y en competencia con el transporte modal terrestre, y que formen 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

20ª Referencial: documento normativo que contiene las características técnicas certificables del servicio y el plan para verificar el cumplimiento de las mismas.

21ª Referencial específico: adaptado al esquema o estructura de operaciones y servicios propio del puerto en cuestión.”

22ª Excursiones marítimas: aquellas que se realizan en buques o embarcaciones que prestan un servicio marítimo que parte de un puerto y siguen un itinerario tal que vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar escalas intermedias solamente en puertos de la misma Autoridad Portuaria.

23ª Gran reparación: A los efectos de esta Ley, se entenderá por gran reparación la definida en el nº 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.

24ª Transporte marítimo de corta distancia: el transporte por mar de mercancías y pasajeros 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 el transporte marítimo nacional e internacional y los servicios de tráfico de carga, a lo largo de la costa y hacia y desde las islas y los ríos. 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 Mediterráneo.



Disposición adicional primera. Menciones.

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 aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios", "servicios portuarios básicos" "activo fijo neto" y "usos no portuarios", se entenderán hechas a "tasa de actividad", "servicios portuarios", "activo no corriente" y "actividades realizadas en el ámbito de la interacción puerto-ciudad", respectivamente.

En el ámbito de la prestación de servicios portuarios, 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 "licencia" deben entenderse hechas a "contrato".

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 al correspondiente contrato de gestión indirecta del servicio portuario otorgado por la Autoridad Portuaria.

2. Los titulares de los contratos podrán optar entre adecuarse a los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio o mantener las condiciones establecidas en el título habilitante vigente al tiempo de la entrada en vigor de esta ley. Dicha opción deberá ejercerse en el plazo máximo de tres meses desde la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del servicio.

En el caso de que se opte por la no adaptación, el plazo del contrato será el que reste del establecido en el título habilitante. Si se adapta a los nuevos pliegos, el plazo será el que se determine el pliego de prescripciones particulares del servicio.

En cualquier caso se deberá aplicar la tasa de actividad, con las adaptaciones que procedan de acuerdo con lo establecido en esta ley.

En el caso de que no se formule manifestación alguna por el titular del contrato, se entenderá que éste opta por el mantenimiento de las condiciones del contrato.

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 uno de los contratos 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, pudiendo optar entre someterse a los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en la licencia.

Disposición transitoria tercera. *Transformación de Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.*

A partir de la entrada en vigor de esta Ley, el proceso de transformación de las Sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico previsto en la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003, tendrá carácter voluntario, conforme a lo previsto en la disposición adicional vigesimotercera de ese mismo texto legal, en la redacción dada a la misma por esta ley.

Disposición transitoria cuarta. *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 quinta. *Régimen transitorio aplicable a los Planes de utilización de los espacios portuarios.*

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. 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 el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por la presente ley.

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 el artículo 96 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. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, su contenido deberá integrarse en el correspondiente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Si en la fecha de entrada en vigor de esta Ley se encontrara en tramitación la aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del puerto, deberá ajustarse a lo previsto en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por esta ley, incorporándose al contenido del respectivo Plan de Utilización de los Espacios Portuarios si así fuera considerado necesario por el Ministerio de Fomento.

Disposición transitoria sexta. *Régimen transitorio aplicable al sistema establecido en esta ley para la prestación del servicio de recepción de desechos generados por buques.*

La regulación de la prestación del servicio de recepción de desechos generados por buques y las tarifas correspondientes, establecidas en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, continuarán en vigor hasta el día siguiente a la publicación, en la ley de presupuestos o la que en su caso se apruebe, de las tarifas fijas previstas en esta Ley, en cuyo momento entrarán en vigor las modificaciones que la misma establece sobre la prestación de este servicio y su tarifación.



Disposición transitoria séptima. *Pliegos de 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 60 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por esta Ley.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

El artículo 38; el artículo 114.1.d); las disposiciones adicionales primera, tercera, quinta, apartados III y IV de la sexta, séptima, y disposición adicional vigésima; el apartado cuarto de la disposición transitoria primera 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 114.4.d) y e); el artículo 116.2.e) y el 116.3.a), b) y c) 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.

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 los artículos 149.1.7^a, 149.1.14.^a y 149.1.20.^a 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. El párrafo a) del artículo 36 tendrá el siguiente contenido:

"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."

2. Los párrafos b) y q) del apartado 1 del artículo 37 tendrán la siguiente redacción:

"b) Autorizar, regular y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión."

"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 neto fijo 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 el voto favorable 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”.

3. El apartado 1 del artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

“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”

4. 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.”

5. 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:”

6. 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”

7. 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.”

8. Se adicionan dos nuevos párrafos al art. 90 que tendrá 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.”

9. El artículo 104 tendrá la siguiente redacción:



“La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practica no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de doce euros con dos céntimos por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de seiscientos un mil doce euros con diez céntimos. 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.”

10. 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.”

11. Se modifica el párrafo introductorio del artículo 115.2 que tendrá la siguiente redacción:

“2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas.”

12. Se modifica el artículo 115.2.h) que tendrá la siguiente redacción:

“h) Traspasar los Capitanes, patronos 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.”

13. Se modifica el artículo 115.2.k) que tendrá la siguiente redacción:

“k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patronos 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.”

14. 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.”

15. 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 navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.”

16. 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.”

17. 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.”

18. 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.”

19. 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.”

20. 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.”

21. 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”

22. 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.”

23. 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 o 25 por ciento 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.”

24. 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 Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.

10. Palma de Mallorca, Alcudia, Maó, Eivissa y La Savina en Baleares.”

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 instancia del interesado o por acuerdo del Ministro de Fomento. La tramitación y resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministro de Fomento.

2. En los supuestos de actos nulos o anulables dictados por los 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 del interesado o por acuerdo del Ministerio de Fomento, siendo éste último 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 remitir, 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.”

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. Modificación de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en el siguiente sentido:

“En los supuestos en que, se declare o se haya declarado la nulidad de liquidaciones de tarifas practicadas por las Autoridades Portuarias tras la entrada en vigor de la Ley 27/1992 y con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 48/2003, como consecuencia de la nulidad de las disposiciones que les servían de cobertura, por sentencias judiciales firmes cualquiera que sea la fecha de éstas, las mismas serán exigidas nuevamente por la Autoridad Portuaria, a partir de la entrada en vigor de esta disposición debiendo procederse a la práctica de una nueva liquidación, previa audiencia del interesado, de conformidad con lo determinado en esta disposición, y sin perjuicio del cumplimiento y ejecución de las respectivas sentencias.



Las tarifas devengadas conforme a lo previsto en el párrafo anterior por la prestación de servicios portuarios o la utilización de las instalaciones portuarias tendrán la consideración de tasas.

La Autoridad Portuaria, al notificar la nueva liquidación y cuando concurren los requisitos establecidos con carácter general, acordará de oficio la compensación que proceda por la cuantía del crédito correspondiente al deudor, pudiendo disminuir en la nueva liquidación la cantidad previamente ingresada.

A estos efectos, se entenderá que la obligación es líquida, vencida y exigible desde el día de la notificación de la factura original anulada.

En estos casos, en ejecución de sentencia se admitirá la oportuna compensación con los créditos que la Autoridad Portuaria ostente contra el recurrente y, en particular, con los que deriven de la nueva liquidación.

Los elementos esenciales de las tarifas a que se refiere esta disposición son los siguientes:

a) Tarifa T-0: señalización marítima.

Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización del sistema de ayudas a la navegación marítima cuyo mantenimiento corresponde a la Autoridad Portuaria en el ámbito espacial y funcional que le ha sido asignado y será de aplicación a todo buque que haga escala o se encuentre en las aguas de cualquier puerto o instalación marítima del territorio nacional. Esta tasa será también de aplicación a los buques-tanque fondeados en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española debidamente autorizados por la Capitanía Marítima.

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

La cuantía de la tasa será la menor de las siguientes cantidades: 0,80 euros por cada 100 unidades de arqueo bruto cada vez que el buque hace escala o 900 euros anuales.

b) Tarifa T-1: buques.

Constituye el hecho imponible de esta tasa el acceso marítimo de los buques al puerto y su atraque o fondeo en el puesto que le haya sido asignado, incluyendo las prestaciones que les proporcionan las obras e instalaciones portuarias.

Son sujetos pasivos de esta tasa, a título de contribuyente 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 de buques.

La cuantía de esta tasa será de 0,30 euros por unidad de arqueo bruto y día o fracción por el acceso marítimo del buque al puerto (entrada y estancia del buque) y de 12 euros por día y metro de eslora del buque por el atraque del mismo.

c) Tarifa T-2: pasaje.

El hecho imponible de esta tasa lo constituye el acceso, embarque, desembarque y, en general, el uso de las instalaciones portuarias generales y obras del puerto por los pasajeros y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de sus muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y estaciones marítimas.



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 del contribuyente el consignatario del buque en que viajen los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje.

La cuantía de esta tasa será: 6 euros por pasajero; 2,4 euros por motocicleta; 12 euros por furgoneta; 8,4 euros por coche y 60 euros por autocar.

d) Tarifa T-3: mercancía.

Constituye el hecho imponible de esta tasa el acceso, embarque, desembarque y uso de las instalaciones portuarias en general, de sus muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y zonas de manipulación por las mercancías.

Serán sujetos pasivos de esta tasa, a título de contribuyente y solidariamente, el naviero, propietario de la mercancía y el capitán del buque. Cuando el buque y la mercancía se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque y el de la mercancía.

La cuantía de esta tasa será de 17 euros por tonelada; para facturación de contenedores llenos se considerará un peso de 16 toneladas y de 2 toneladas para los vacíos.

e) Tarifa T-4: pesca fresca.

El hecho imponible de esta tasa lo constituye el acceso marítimo al puerto de los buques pesqueros en actividad y su atraque o fondeo en el puesto que le haya sido asignado, incluyendo las prestaciones que las obras e infraestructuras portuarias les proporcionan, así como el uso de las instalaciones y servicios generales del puerto por los productos de la pesca.

Es sujeto pasivo contribuyente de esta tasa el armador del buque. Será sujeto pasivo sustituto quien, en representación del armador, realice la primera venta.

La cuantía de esta tasa será del 2 por 100 del valor de la pesca.

f) Tarifa T-5: embarcaciones deportivas y de recreo.

Constituye el hecho imponible de esta tasa el acceso marítimo de las embarcaciones deportivas o de recreo al puerto y su atraque o fondeo en el puesto que les haya sido asignado, incluyendo la utilidad que les proporcionan las obras e instalaciones portuarias y los servicios generales del puerto, accesos terrestres, vías de circulación y de los centros de estancia y recepción de titularidad de la Autoridad Portuaria, si los hubiera, debiendo abonar los servicios que solicite. No obstante, cuando la embarcación realice transporte de mercancías o los pasajeros viajen en régimen de crucero, serán de aplicación las tarifas T-1: buques, T-2: pasaje y T-3: mercancías.



Son sujetos pasivos de esta tasa, a título de contribuyente y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma. En dársenas e instalaciones deportivas en concesión, el concesionario tendrá la condición de sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes.

La cuantía de esta tasa será de 0,5 euros por día y metro cuadrado del producto de la eslora máxima por la manga.

g) Tarifa T-6: grúas de pórtico.

El hecho imponible de esta tasa será la utilización de las grúas de pórtico convencionales o no especializadas.

Es sujeto pasivo obligado al pago el peticionario del servicio.”

La cuantía de la tasa por hora de servicio será, en función de la capacidad de elevación de las grúas, la siguiente: 3 toneladas: 73 euros; 3-6 toneladas: 98 euros; 6 toneladas: 115 euros; 8 toneladas: 134 euros; 16 toneladas: 230 euros; 30 o más toneladas: 355 euros.

h) Tarifa T-7: almacenaje.

El hecho imponible de esta tasa será la utilización de espacios, explanadas, almacenes, locales y edificios, con sus servicios generales correspondientes, para el almacenaje de mercancías y vehículos.

Será sujeto pasivo de la tasa el peticionario de los mismos.

La cuantía de la tasa será el valor de mercado de los bienes utilizados, que se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

i) Tarifa T-8: suministros.

Constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación del suministro de agua, energía, hielo, combustibles y demás suministros entregados por la Autoridad Portuaria.

Será sujeto pasivo de la tasa el peticionario del suministro.



La cuantía de esta tasa será el coste del suministro.

En el supuesto de que, como resultado de la aplicación de la presente disposición, el importe de la nueva liquidación fuese superior a la de la liquidación anulada, se estará, en virtud del principio de seguridad jurídica, a la cuantía correspondiente a esta última.

Lo establecido en esta disposición no afectará a las situaciones individuales en que se hubiera producido prescripción de los derechos de la Autoridad Portuaria. El plazo de prescripción, interrumpido durante la tramitación de los recursos interpuestos contra la liquidación, volverá a contarse de nuevo a partir del día siguiente a aquél en que sea notificada la sentencia firme anulatoria de la liquidación.

En los supuestos en que el procedimiento contencioso-administrativo termine por algún otro de los modos previstos en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, las Autoridades Portuarias podrán liquidar nuevamente las tarifas, de conformidad con lo previsto en esta disposición. Lo mismo será de aplicación en el supuesto de que las tarifas sean anuladas mediante resolución administrativa.

En lo no previsto en esta Norma serán de aplicación la Ley de Tasas y Precios Públicos, la Ley General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas”.

Disposición final sexta. *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 séptima. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado", salvo 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, cuya vigencia coincidirá con la de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o la que en su caso corresponda, que apruebe las cuantías básicas de las tasas previstas en la disposición adicional vigesimoprimera de esta ley.



Disposición final octava. 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.

Madrid,

LA MINISTRA DE FOMENTO

Magdalena Álvarez Arza